

# SSL EXPRES

## 09.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

  SSL express 09-10-2026 Evropský parlament schválil systém slev na mýtné pro nákladní vozidla

Dobrá zpráva pro provozovatele elektrických nákladních vozidel s prodlužovači dojezdu, špatná zpráva pro výrobce přívěsů a návěsů: ti první budou moci v budoucnu získat slevy na mýtném pro nákladní vozidla, druhí ne. Evropský parlament ve středu schválil odpovídající změny směrnice EU o zpoplatnění silnic poměrem hlasů 475 ku 96, 70 se zdrželo hlasování. Konečné schválení Radou ministrů EU je považováno za formalitu.

Novela tzv. směrnice o eurovinětě má za cíl sladit kategorie mýtného pro nákladní vozidla s novými limity emisí CO<sub>2</sub> pro nákladní vozidla, přívěsy a návěsy, které platí od 1. července 2026. Rada ministrů a Evropský parlament se během svých jednání nedokázaly dohodnout na odměňování používání energeticky úsporných přívěsů a návěsů nákladních vozidel slevami na mýtném. Jedinou podmínkou bylo, že Evropská komise by měla do 30. června 2029 znovu prozkoumat možnosti takových pobídek. Výrobci nákladních přívěsů a návěsů doufali, že pobídky, jako jsou slevy na mýtném, jim usnadní plnění cílů podle nařízení o limitech emisí CO<sub>2</sub> pro vozový park těžkých nákladních vozidel (EU/2024/1610). Od roku 2030 musí snížit emise CO<sub>2</sub> způsobené jejich přívěsy o 7,5 procenta u přívěsů a 10 procent u návěsů ve srovnání s příslušnými referenčními hodnotami. Pokud se to nepodaří, výrobci vozidel čelí milionovým pokutám, které by pak musely být úměrně připočteny k prodejním cenám vozidel. Výrobci se obávají, že nedosáhnou cílů, také proto, že dopravní společnosti nebudou nakupovat dražší, energeticky optimalizované přívěsy a návěsy v dostatečném množství. Kritizují také skutečnost, že výrobci vozidel jsou zodpovědní za simulované emise (pomocí nástroje VECTO) na základě standardizovaných referenčních zatížení a jízdních cyklů. Tato metodologie podle nich neodráží provozní realitu evropské silniční dopravy. Evropský soudní dvůr 1. října definitivně zamítl žalobu výrobců přívěsů proti předpisům nařízení o emisních limitech pro vozový park.

  SSL Express 09-10-2026 Platforma zprostředkovává dostupnou železniční kapacitu

Společnosti Fraunhofer IML, Rail-Flow a Captrain vyvinuly platformu „Rail Capacity Broker“. Tato platforma je navržena tak, aby sdružovala dostupnou kapacitu v železniční nákladní dopravě a usnadňovala přeprávcům přepravu malých objemů zásilek. Zprostředkovatel železniční kapacity propojuje stávající dopravní služby od různých poskytovatelů a určuje možné trasy pro jednotlivé nákladní vozy a skupiny vozů. Podle vývojářů je pozadí projektu takové, že mnoho poskytovatelů železniční nákladní dopravy neprovozuje komplexní síť. Pro přepravce je proto často obtížné zjistit, jaká volná kapacita je k dispozici a jak lze kombinovat spojení od různých poskytovatelů.

Na platformě mohou poskytovatelé uvádět své trasy, mezizastávky, dostupné kapacity a další informace. Zákazníci zadají požadovaný spoj. Algoritmus poté kombinuje vlakové sítě různých

poskytovatelů a vypočítává možné přepravní trasy. Ceny a přepravní smlouvy se nestanovují prostřednictvím platformy; ty zůstávají vyjednávány přímo mezi zákazníky a poskytovateli. Zprostředkovatel železniční kapacity (Rail Capacity Broker) poskytuje mimo jiné kontaktní údaje a funkci chatu pro usnadnění komunikace.

Podle společného prohlášení si partneři projektu kladou za cíl tímto přístupem otevřít další dopravní trasy a lépe využít stávající kapacity. Zároveň se mají omezit posunovací operace. V tradiční dopravě s jedním vozem se nákladní vozy nejprve shromažďují na sběrných místech a poté se na stanicích pro sestavování vlaků přetřídí podle cílových regionů. V závislosti na trase může být nutné několik přeskupení. Podle IML (Institut pro materiálový tok a logistiku) to vede k objíždkám, delším přepravním dobám a zvýšeným nákladům na infrastrukturu. Projekt „Rail Capacity Broker“ je financován Federálním ministerstvem dopravy v rámci Federálního programu pro budoucnost železniční nákladní dopravy. Projekt poběží do června 2027. Platforma byla tento týden představena na konferenci BME/VDV Rail Connection Conference ve Wiesbadenu.

 SSL Express 09-10-2026 První let A350F vyvolává naději na uvolnění trhu s nákladní dopravou

Nový nákladní letoun Airbus A350F s širokým trupem dokončil svůj první let v Toulouse 29. září. Tento let představuje začátek certifikační fáze trvající přibližně devět měsíců. První dodávky jsou plánovány na druhou polovinu roku 2027, před Boeingem 777-8F, konkurenčním modelem z opakovaně odkládaného programu 777X. Airbus dosud zaznamenal 115 objednávek na A350F a Boeing 81 na 777-8F. Blížící se vstup na trh se shoduje s tím, že odvětví trpí nedostatkem strukturálních kapacit. Nový velkokapacitní nákladní stroj slibuje alespoň určitou úlevu.

Poptávka po letecké nákladní dopravě zůstává silná, a to díky boomu v oblasti polovodičů a serverů pro budování datových center s umělou inteligencí. V první polovině roku vzrostl objem přepravy nákladu podle Airbusu o 4,7 procenta, což je nejsilnější růst od finanční krize v roce 2008. To ostře kontrastuje s výrazným nedostatkem dodávek. Průměrné stáří flotily se za posledních šest let zvýšilo z 10,9 na 13,2 let. Mezi lety 2020 a 2027 bude pravděpodobně dodáno přibližně o 1 400 letadel se širokým trupem méně, než trh vyžaduje, což odpovídá zhruba 23 procentům používané flotily letadel se širokým trupem, jak v DVZ vysvětlil Frederic Horst, výkonný ředitel poradenské firmy pro leteckou nákladní dopravu Trade and Transport Group .

Příčinou jsou problémy s výrobou obou výrobců: Dodávky širokotrupých letadel jsou od roku 2020 méně než poloviční oproti předchozímu tempu kolem 400 letadel ročně. Certifikace a dodávky nákladních letadel se také výrazně zpozdily. Podle Horsta se běžné sazby neočekávají před rokem 2027 a úzká hrdla pro nákladní letadla budou pravděpodobně přetrvávat nejméně do roku 2030.

 SSL Express 09-10-2026 Kolektivní smlouva pro zaměstnance v šesti námořních přístavech

Odborový svaz německých přístavů (Verdi) a Ústřední sdružení provozovatelů německých námořních přístavů (ZDS) dosáhly kolektivní dohody pro zaměstnance v německých

námořních přístavech. Hodinová mzda se zpětně od srpna zvýší o 3,4 procenta, jak oznámily vyjednávací strany. Dohoda má dobu trvání jeden rok.

Jednání začala v Brémách v červenci. Verdi požadoval zvýšení hodinových mezd o 8,2 procenta pro přibližně 11 000 zaměstnanců s ročním trváním smlouvy. Celkem proběhla čtyři kola jednání. Jednání se týkala šesti námořních přístavů: Hamburk, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Brémy, Brake a Emden. Námořní přístavy Hamburk, Bremerhaven a Wilhelmshaven jsou v zemi nejdůležitější z hlediska překládky nákladu. Nacházejí se v nich velké kontejnerové terminály.

Během vyjednávání o mzdách narušily manipulaci s nákladem v přístavech výstražné stávky. První výstražná stávka v šesti námořních přístavech se konala v srpnu. V září stávkovali dokaři v Hamburku.