S S L E X P R E S

19.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

🚂 👔 🔄 SSL Express 19-10-2026 Změna v představenstvu společnosti DB Cargo

Společnost DB Cargo dále restrukturalizuje svůj vrcholový management a snižuje jeho počet. Představenstvo bude nyní tvořit Bernhard Osburg jako generální ředitel, Oliver Tietze jako ředitel pro vztahy s klienty/finanční ředitel, Tanja Fuchs jako ředitelka pro lidské zdroje a Thomas Vogel jako provozní ředitel.
V rámci restrukturalizace odcházejí členové představenstva Ralf Günter Kloß a Pierre Timmermans na vlastní žádost, uvádí se v prohlášení společnosti. Martina Niemannová, v současnosti zodpovědná za divizi Speciální úkoly, bude v této funkci pokračovat do konce roku a poté společnost opustí.
Společnost DB Cargo tak během 18 měsíců vyměnila celý svůj manažerský tým. Bernhard Osburg nahradil Sigrid Evelyn Nikutta ve funkci generální ředitelky 15. listopadu 2025. Tietze se 1. prosince 2025 stal členem představenstva jako ředitel pro restrukturalizaci (CRO). V červenci 2026 navíc převzal od Niemanna divizi financí a controllingu. Tanja Fuchs je od 1. května 2025 personální ředitelkou a ředitelkou pro zaměstnanost společnosti DB Cargo.
S účinností od 15. února 2027 se Thomas Vogel ujme role provozního ředitele (COO) společnosti DB Cargo. Přichází ze společnosti DHL, kde byl provozním ředitelem zodpovědným za evropskou nákladní síť a později generálním ředitelem pro region DACH, Spojené království a Irsko, kde vedl evropskou silniční dopravu na klíčových trzích. Stavební inženýr s doktorátem se ve své době v DHL zaměřil na standardizaci, produktivitu, digitalizaci a udržitelnost v rámci sítě DHL. Thomas Vogel převezme odpovědnost za provozní ředitele (COO) pro prodej a výrobu v oblastech kombinované dopravy a železniční logistiky ve společnosti DB Cargo.
Společnost DB Cargo oznámila, že hodlá s novou strukturou řízení rozhodně pokračovat v restrukturalizaci.

♻️ 🥨 🐓 SSL express 19-10-2026 Merz a Macron se dohodli na limitech CO_2 pro vozový park

Německý kancléř Friedrich Merz (CDU) a francouzský prezident Emmanuel Macron chtějí dále uvolnit předpisy na ochranu klimatu pro výrobce automobilů a dodávek nad rámec toho, co Evropská komise navrhla v prosinci 2025. Jejich společný postoj je nastíněn v pozičním dokumentu, na kterém se oba lídři údajně shodli ve čtvrtek, uvádějí politici a média. Mimo jiné se má požadavek, aby emise CO2 z nových automobilů do roku 2035 byly o 100 procent nižší než v roce 2021 („postupné vyřazování spalovacích motorů“), snížit na 90 procent, aniž by Komise musela tento deficit kompenzovat používáním biopaliv a „zelené“ oceli. Podle poslance Evropského parlamentu Michaela Blosse (Zelení) chtějí Merz a Macron také definovat novou kategorii vozidel, která jezdí výhradně na paliva klasifikovaná jako šetrná ke klimatu. Tato vozidla VEEF (Vehicles runing exclusively on eligible fuels – vozidla splňující podmínky pro splnění požadavků) by musela používat palivo vyrobené v EU. Přesné podmínky

pro to, stejně jako definice paliv šetrných ke klimatu, však podle Blosse zatím nejsou jasné.
Poslanec rovněž uvedl, že poziční dokument obsahuje následující další dohody:

- Zmrazit faktor užitnosti pro plug-in hybridy. Zohlednění faktoru užitnosti, který popisuje použití elektromotoru, se v nařízení o limitech emisí CO2 pro vozový park nezmění do 1. ledna 2030. Dříve byla revize plánována na rok 2027. Podle Blosse jsou emise plug-in hybridů ve skutečnosti 5,7krát vyšší, než se v nařízení předpokládalo.
- Nové možnosti flexibility pro výrobce automobilů. Podle plánů by překročení v roce 2030 mělo být kompenzováno úsporami v roce 2031, zatímco kredity CO2 lze akumulovat již od roku 2029.
- Rozšíření „super kreditů“. Merz a Macron ve svém společném stanovisku zřejmě plánují rozšíření vícenásobného kreditování určitých vozidel na všechna bateriová elektrická vozidla (BEV) s označením „Made in Europe“ bez ohledu na jejich velikost nebo délku s multiplikačním faktorem 1,2. Podle Blosse by se faktor pro malá BEV s označením „Made in Europe“ měl zvýšit na 1,4. Kromě toho by všechna BEV s označením „Made in Europe“, která využívají nízkouhlíkovou ocel a hliník, měla mít prospěch z multiplikačního faktoru 1,3.

Poslanec Strany zelených Bloss kritizuje skutečnost, že oslabená pravidla, která Německo a Francie hodlají prosadit v Radě ministrů a v jednáních s Evropským parlamentem, by zpomalila registraci nových elektromobilů. Rozsah tohoto dopadu zatím není jasný, protože několik detailů je stále neznámých. „Vyrobeno v Evropě musí znamenat: Nejlepší elektromobil na světě opět pochází z Evropy. Odpor čínským dumpingovým cenám je správná věc,“ řekl Bloss. „Tato ochrana však dává smysl pouze tehdy, pokud evropští výrobci zaplní mezeru svými vlastními cenově dostupnými elektromobily. Tato dohoda odstraňuje právě tento tlak a ohrožuje naléhavě potřebný nárůst elektromobility.“
Poslanec Evropského parlamentu za FDP Jan-Christoph Oetjen naopak označil plány za „důležitý signál podpory automobilového průmyslu. Flexibilita pro výrobce automobilů a technologická otevřenost při dosahování našich klimatických cílů pomáhá nejen výrobcům, ale i dodavatelům,“ řekl Oetjen. „Francouzsko-německá dohoda by měla být vzorem pro dohodu mezi zákonodárci na evropské úrovni.“

🛬🗓️🧍 SSL Express 19-10-2026 Členské státy EU mohou stanovit maximální počet cestujících na letištích.

Vnitrostátní orgány, které dohlížejí na letiště, jsou obecně oprávněny omezit počet vzletových a přistávacích slotů, pokud je překročen limit pro cestující stanovený pro letiště. Takový limit představuje pro letiště „provozní omezení“ ve smyslu nařízení EU o slotech, rozhodl ve čtvrtek Evropský soudní dvůr (ESD).
Pozadím řízení před ESD je právní spor mezi irským Úřadem pro civilní letectví (IAA) a provozovatelem letiště v Dublinu, spolu s několika leteckými společnostmi. Tyto letecké společnosti napadly rozhodnutí irského Vrchního soudu omezit počet cestujících odbavených na terminálech 1 a 2 letiště v Dublinu na maximálně 32 milionů ročně pro zimu 2024 a léto 2025. Argumentují, že pro toto omezení neexistují žádné technické, provozní ani environmentální důvody. Tvrdí, že takové omezení nesmí ohrozit přidělování stávajících slotů, jelikož ty představují „zděděná práva“ leteckých společností.
Evropský soudní dvůr (ESD) s tím nesouhlasil. Soudci objasnili, že práva na časové sloty, jelikož jsou dočasná a nikoli trvale nabytá, nepředstavují majetková práva ve smyslu Listiny

základních práv EU. Limit 32 milionů cestujících ročně stanovený ve stavebním povolení letiště v Dublinu pro rozšíření terminálu by mohl „ve výjimečných případech“ vést k tomu, že stávající sloty nebudou přiděleny leteckým společnostem, které by na ně jinak měly obecné právo. I zákonné omezení, jako je maximální počet cestujících, je „provozním omezením“ kapacity letiště, které je třeba zohlednit při přidělování časů vzletu a přistání. V návaznosti na předběžné rozhodnutí Evropského soudního dvora (ESD) musí nyní o konkrétním případu rozhodnout irský Vrchní soud. Irští soudci jsou vázáni výkladem právního rámce EU ze strany ESD (rozsudek ze dne 12. listopadu 2024).