

## SSL Expres 17.07.2020

Amazon investuje kolem 50 milionů EUR do zvýšení skladovací kapacity ve svém logistickém centru v Koblenzi. Do konce října letošního roku budou postaveny dva čtyřpatrové vícepodlažní sklady, tzv. „Picktowers“. Podle společnosti by zde mohlo být uloženo více než deset milionů dalších položek, jako je oblečení a obuv. Do expanze je zapojeno přibližně 350 zaměstnanců, sedm společností a dalších dodavatelů. Očekává se, že počet zaměstnanců v lokalitě Koblenz vzroste o deset procent. Skupina zaznamenala vysoké zisky během prudkého nárůstu online obchodování v koronové krizi. V prvním čtvrtletí letošního roku tržby meziročně vzrostly o 26 procent na 75,5 miliardy USD. Od té doby americká skupina dále roste. Jenom v Německu Amazon nyní provozuje 13 expedičních center

Evropský soudní dvůr (ESD) ztěžuje dopravním společnostem v EU obcházení předpisů v oblasti sociálního zabezpečení. Soudci odmítli model, podle kterého by řidiči kamionů z Nizozemska podléhali kyperským zákonům o sociálním zabezpečení uzavíráním pracovních smluv se správní společností sídlící na Kypru. Skutečným zaměstnavatelem řidičů je však ta dopravní společnost, která je oprávněna vydávat pokyny, nese náklady na práci a je oprávněna řidiče propouštět, rozhodl ESD. Důvodem je právní spor mezi Nizozemskou agenturou sociálního pojištění (Svb), a AFMB Ltd, která byla založena na Kypru a některými řidiči kamionů, kteří žijí v Nizozemsku. Používají je nizozemské dopravní společnosti v mezinárodní nákladní dopravě. Mají však pracovní smlouvy s AFMB. Společnost převezme řízení řidičů dopravních společností za zaplacení provize. SvB věří, že se na ně vztahují nizozemské předpisy o sociálním zabezpečení. AFMB a řidiči tvrdí, že platí kyperské právo. Je třeba zkontrolovat skutečné pracovní vztahy. Nizozemský soud, který se případem zabýval, požádal ESD o určení, kdo který je podle práva EU zaměstnavatelem řidiče. Umístění sídla určuje, které sociální předpisy se vztahují na mezinárodně aktivní zaměstnance. SDEÚ vysvětlil, že při objasnění této otázky nejsou důležité pouze informace v pracovní smlouvě, ale že je třeba zkoumat, komu je skutečně zaměstnanec podřízený, kdo skutečně vyplácí mzdy a kdo může zaměstnance propustit. V projednávaném případě jsou zaměstnavateli zjevně nizozemské dopravní společnosti. Vybrali by si řidiče, z nichž někteří pracovali pro AFMB již před podpisem smlouvy, a jimž by vyplácel mzdy za provizi AFMB. Řidiči poté konají jménem dopravních společností, které by je ale mohly propustit, uvedl ESD. Nizozemský soud, který se případem zabývá, musí nyní přezkoumat podrobnosti a poté rozhodnout, které právo sociálního zabezpečení se použije na řidiče nákladních vozidel (Az: C-610/18).

Problematikou silniční nákladní dopravy, aktuálně Balíčku mobility, se bude zvlášť podrobně zabývat červencové číslo Zpravodaje. Tak se můžete těšit již nyní.

ěmecké liniové rejdářství Hapag-Lloyd AG zveřejnilo předběžné údaje za první pololetí roku 2020. V souladu s tím jsou klíčové ukazatele výkonnosti = EBITDA a EBIT ve výši přibližně 1 150 milionů EUR (EBITDA) a 500 milionů EUR (EBIT), navzdory ekonomickým důsledkům pandemie covid-19 oba nad odpovídajícími údaji za srovnatelné období předchozího roku (EBITDA H1 2019: 956 milionů EUR; EBIT H1 2019 : 389 milionů EUR).

Prognóza zisku pro běžný finanční rok zůstává nezměněna jak u EBITDA (mezi 1,7 a 2,2 miliardami EUR), tak u EBIT (mezi 0,5 a 1,0 miliardami EUR). Kvůli koronové pandemii je to však výhled plný značné nejistoty. Konečné obchodní údaje za první pololetí budou zveřejněny 14. srpna.

--

Vše tedy potvrzuje názory některých odborníků (viz SSL Express 13-07-2020), že liniový rejdář zneužil svého takřka monopolního postavení v globálním logistickém komplexu a nejrůznějšími způsoby (blank sailings, roll overs, Cape Good Hope plavby) se ochránil před dopady krize. Avšak v tuto chvíli je již pozdě na (například) zvrácení Blokové výjimky ze zákona o volném trhu, kterou EU rejdářům nadělila těsně před vypuknutím oné krize.