

# SSL EXPRES

23.09.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

Nový kontrolní režim na svých hranicích hodlá Londýn zavést ve třech fázích. Už od ledna plánuje uvalit základní celní požadavky na dovoz běžných výrobků. Mezi ně britská vláda řadí vše od oblečení až po elektroniku. Kontrolován bude také například tabák, živá zvířata, rostlinné produkty či vysoce rizikové rostliny. Od dubna se kontroly rozšíří o produkty živočišného původu. V červenci chce Londýn budování nového kontrolního režimu rozšířit na veškeré zboží. Britské firmy přitom mohou chtít, aby všechny celní formality vyřizovali jejich čeští obchodní partneři. Za chyby budou hrozit pokuty celních úřadů i pošramocení podnikatelské pověsti.

Zdroj: Gerlach

## Slavnostní křest prvního japonského LNG zásobovacího plavidla

V Sakai Works společnosti Kawasaki Heavy Industries, Ltd. se uskutečnil ceremoniál křtu první japonské zásobovací lodi LNG („LBV“). Loď LBV byla pokřtěna „Kaguya“ Yukikazu Myochinem, prezidentem společnosti Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. („K-Line“), a Hitoshi Nagasawa, prezidentem společnosti Nippon Yusen Kabushiki Kaisha („NYK“) a slavnostní lano, které drží LBV na místě, bylo přeseknuto Sunao Nakamurou, výkonným ředitelem společnosti JERA Co., Inc. a Toshiro Hidakou, generálním ředitelem divize strojů, energetiky a projektů společnosti Toyota Tsusho Corporation .  
Název LBV, Kaguya, je odvozen od princezny Kaguya v „Příběhu řezačky bambusu“, o kterém se říká, že je nejstarším japonským příběhem a dodnes ho mnoho lidí miluje. Název také vyjadřuje naši touhu pěstovat trh s bunkry LNG tak dlouho a vysoko jako bambusový strom.

Mezinárodní námořní organizace (IMO) se dohodla na cíli snížit emise skleníkových plynů z lodní dopravy do roku 2050 nejméně o 50 procent ve srovnání s rokem 2008 a větší dodávky lodí na zkapalněný zemní plyn se očekávají již v nejbližší budoucnosti. Po zahájení provozu bude loď Kaguya dodávat LNG lodi Sakura Leader, která je prvním velkým PCTC (nosičem trucků a nákladních automobilů) poháněným LNG provozovaným společností NYK, a dalšímu novému automobilovému nosiči, který má společnost K-Line dodat v tomto fiskálním roce, jakož i na další plavidla na LNG.

Odborné znalosti a silné stránky každé společnosti - včetně technologických znalostí společnosti K-Line nashromážděných při

dlouhodobém provozu plavidel na LNG, provozních a technických schopností společnosti JERA na jejích rozsáhlých terminálech, globální prodejní síť společnosti Toyota Tsusho pro lodní palivo a zkušeností NYK v oblasti prvního světového obchodu s dodávkami a prodejem LNG paliva - budou využívány k zajištění doplňování LNG v japonském regionu Chubu a rozšíření marketingových služeb na podporu používání LNG jako paliva pro lodě, čímž přispěje ke snížení dopadu lodní dopravy na životní prostředí.

Evropský parlament odhlasoval, že od 1. ledna 2022 budou provozovatelé lodí muset rovněž zakoupit práva na emise CO<sub>2</sub> pro své lodě v systému EU pro obchodování s emisemi. Odpovídající nařízení má být zahrnuto do nové verze zákona o monitorování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy (nařízení o MRV). Pro návrh hlasovalo 520 poslanců, 94 bylo proti a 77 se zdrželo hlasování. Bez ohledu na obchod by do roku 2030 měli všichni majitelé a nájemci lodí, jejichž lodě vplují do přístavů EU, snížit své emise CO<sub>2</sub> u každé kategorie lodí o 40 procent ve srovnání s průměrem všech lodí ve stejné kategorii. Zahrnuty budou lodě od 5 000 BRT.

Než však revidované nařízení může vstoupit v platnost, musí se Evropský parlament dohodnout na společném textu s členskými státy. A v postoji Rady ministrů k navrhovanému zákonu se neobjevují ani cíle pro obchodování s emisemi, ani pro snížení CO<sub>2</sub>. Hlavním cílem revize je uvést nařízení o MRV do souladu s pravidly Mezinárodní námořní organizace (IMO), aby provozovatelé nemuseli podávat zprávy podle dvou různých standardů. Odpor vůči plánům na ochranu klimatu lze očekávat například z Řecka a Dánska. „Rada nikdy nebude akceptovat zahrnutí námořní dopravy prostřednictvím nařízení o MRV do obchodování s emisemi,“ uvedla v létě dánská europoslankyně Pernille Weissová (EPP). Evropská komise plánuje svůj vlastní legislativní návrh obchodování s emisemi v námořní dopravě na rok 2021. Není tedy jisté, zda německé předsednictví Rady EU zahájí dialogová jednání o konečném právním textu. V tomto odvětví se jednání očekávají až v první polovině roku 2021. V té době bude Radě ministrů předsedat Portugalsko.

Sdružení vlastníků lodí EU Ecsa je proti zavedení obchodování s emisemi bez důkladného posouzení důsledků. „Věříme, že Rada ministrů zastaví všechny návrhy, dokud nebude k dispozici důkladná a komplexní studie dopadů,“ řekl generální tajemník Ecsa Martin Dorsman. Majitelé lodí jsou pro regulaci ochrany klimatu v námořní dopravě prostřednictvím IMO a podporují její cíl snížit emise skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy do roku 2050 nejméně o 50 procent ve srovnání s rokem 2008. Jutta Paulus (Zelení), která je za toto téma v parlamentu odpovědná, uvedla, že konkrétní návrhy IMO na ochranu klimatu čekají 20 let. Skutečného pokroku však zatím dosaženo nebylo.