



# ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

## IV/2021

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS  
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

### Obsah:

#### Brexit prodraží a prodlouží silniční dopravy mezi UK a EU

Úvod	str. 2
Dohoda nebo spor za každou cenu	str. 2
Vánoční dohoda	str. 4
Ceny přepravy se drží vysoko	str. 5
Závěr	str. 7

[info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1. pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

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

## TÉMA: BREXIT 3 měsíce poté

### 1. Úvod

Dohoda o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím šetří společnostem spoustu celních plateb, ale přináší řadu nových formalit a pravidla pro provoz přes kanál La Manche. To bylo zcela jasně konstatováno na webináři o brexitu od DVZ a Hamburské Celní akademie. Několik účastníků předpovědělo, že délka dopravy z Evropy do Velké Británie a Irska kvůli hraničním formalitám naroste, v důsledku čehož porostou ceny služby. 23 procent také uvádí delší čekací doby oproti průměru uvedeném v SCI / logistickém barometru dotazovaných společností. 38 procent společností již registruje rostoucí náklady. Zatímco přepravci a dopravní a logistický průmysl se pokoušejí přizpůsobit novým podmínkám, spor o politické Rámcové podmínky je stále bez konce. Protože se Londýn rozhodl jednostranně pozastavit určité kontroly přepravy zboží z Anglie, Skotska a Walesu do Severního Irska teprve nejdříve v říjnu, Evropská komise zahájila v pondělí řízení o nesplnění povinnosti. Zároveň Unie naznačuje, že je připravena i nadále jednat a snaží se takto přivést Brity zpět k jednacímu stolu. Argument by mohl dokonce být konec obchodní dohody. Někteří poslanci už vyhrožovali neratifikací zatím jen prozatímní dohody, pokud Britové nesplní podmínky pro Severní Irsko. Další prodloužení lhůty ve Spojeném království je však o to příznivější pro dopravní průmysl: V případě dodávek z EU do Velké Británie musí dle původní dohody dodávka provedená po 1. červenci od začátku 2022 splnit všechny povinné celní formality vůle. V opačném směru je to nutné již od začátku letošního roku.

### 2. Dohoda nebo spor za každou cenu

Jeden z nedávných komentářů v německém tisku byl označen úvodníkem „EU musí pomoci Velké Británii slézt se stromu“, čímž se potvrzuje, že pokud bude spor o fyzické kontroly v

Severním Irsku nadále eskalovat, budou tím ještě více ohroženy obchodní vztahy s Velkou Británií. Kompromisu stojí pouze v cestě zásadní politické debaty.

Brexit by nebyl Brexitem, pokud by se Britové a EU neupínali znovu a znovu k dramatickému „dni rozhodnutí“, kterým se poté budou řídit. V Londýně se tomu říká „Hrana útesu“. Takže na Štědrý den na poslední chvíli odsouhlasená Dohoda o obchodu a spolupráci by se mohla opět rozplynout ve vzduch, pokud nebude do 30. dubna v Evropském parlamentu ratifikována. Pak by nastal opět moment s obávaným brexitem bez dohody a s tarify na nákladní dopravu. V Bruselu se ukazuje, že parlament bude hlasovat opět jen na poslední chvíli a zachová „výbušnou možnost“ neratifikace jako páku jako nouzové řešení. Cílem je bojovat s Londýnem kvůli vzdání se kontrolních prvků na jisté zboží pocházející z Velké Británie, které bude přepraveno do Severního Irsku. Samozřejmě, „Ne-dohoda“ by zasáhla Brity více než EU. Ale ani hospodářství EU to nemůže chtít. Nakonec nebylo v posledních dobrých čtyřech letech po britském referendu o brexitu nadarmo vynaloženo neuvěřitelné politické úsilí zabránit takovému scénáři. Jaký tedy argument vznést? Smést Severoirské kontroly znovu se stolu? Věcně EU nemá moc důvodů dělat ústupky. Kontrolní mechanismy v Severním Irsku jsou nezbytné, protože leží na pozemní hranici mezi Severním Irskem a Irskem, a Irská republika by neměla provádět žádné kontroly; ovšem jednotný trh EU je třeba chránit před dovozem nevyhovujícího zboží.

Kontrolní prvky jsou ukotveny v protokolu o Irsku / Severním Irsku a patří do smlouvy o vystoupení z EU. Takže to, že budou uvedeny v život, je známo již od doby na konci roku 2019, nikoliv jen od doby na konci roku 2020, kdy došlo k ujednání obchodní dohody. Kromě toho byl již vydán souhlas s přechodným obdobím tří měsíců k jejich postupnému uvedení. Ale racionální argumenty na brexit nestačí. The není dohodnuto s EU Rozhodnutí o dalších šesti Zřeknutí se mnoha kontrol na dalších 6 měsíců bylo prakticky prvním oficiálním počinem

zastánce tvrdé linie pro Brexit Davida Frosta, jako spolupředsedy „Smíšeného výboru“. V jeho rámci měly EU a Británie spolupracovat při praktické implementaci úprav dohody o odstoupení. Krok ukazuje, že zastánci tvrdé linie mají i nadále zásadní politické problémy s protokolem o Severním Irsku, a ten je pravděpodobně také zpětně zdrojem pro hrozbu pro EU, od ledna při monitorování dovozu vakcín do UK zavést kontroly na Severoirské hranici. Evropská komise se vrátila zpět v čase, ale politický faux pas jí uvrhl do defenzívy. Kvůli kontrolám v Severním Irsku podniká EU právní kroky, to však může to mít dopad na přístup Velké Británie na finanční trh EU. Takový tlak je správný. Ale nemá smysl, pokud obě strany vylezly již vysoko na stromy a nechce se jim už zase zpět. Irský problém je klíčovým problémem Smlouvy o vystoupení a rovná se kvadratuře kruhu: Jak zorganizujete hraniční kontroly, které postižení nechtějí provádět? Pragmatická řešení lze najít pouze společně. Kompromis šetřící politický profil může být mírný = prodloužení přechodných období kontroly na stejnou dobu; celní orgány EU více propojené s Brity. Z dlouhodobého hlediska může systém Severního Irsku fungovat, pouze pokud si budou obě strany navzájem důvěřovat. A spolehlivý kontrolní systém bude potřebný nejpozději ve chvíli, až Britové v určitém okamžiku povolí dovoz, který nebude odpovídat normám EU. Hovězí maso vypěstované na hormonech a chlorizovaná kuřata.

### 3. Vánoční dohoda – řešení nebo jen odklad problému

Na Štědrý večer, těsně před koncem roku, se dohodli na dohodě o obchodu a spolupráci. Ale: takto nastavený odchod pouze zmírňuje negativní důsledky brexitu. Jak bylo dříve už nikdy nebude. Pohyb zboží opravdu zdarma mezi Spojeným královstvím a EU po brexitu nemůže existovat", zdůraznil Lothar Harings, řídící partner Hamburku Celní akademie (HZA), 10. března v rámci webináře o brexitu od HZA a DVZ. Dohoda o obchodu a spolupráci (TCA) dává přepravním společnostem určitá přepravní práva a poskytuje mnoho zboží výsadu bez cla a kvóty. Ale na oplátku musí Společnosti čelit mnoha novým hraničním a celním formalitám, a

nejprve si na ně zvyknout. „Vidíme zde mnoho opatrnosti,“ říká Sabine Henzler, ředitelka Generálního ředitelství pro daně a cla Evropské komise. V lednu byl objem vývozu z EU do Velké Británie o 29 procent nižší než ve stejném měsíci loňského roku, v opačném směru je provoz dokonce o 70 procent níže (ve srovnání s prosincem 2020, podle statistického úřadu ONS o 40,7 procenta méně).

Na lednové výsledky měly dopad plné sklady. Důvody vývoje jsou však rozmanité. Před koncem přechodné fáze brexitu se snažily společnosti mít své zásoby extrémně zaskladněné, v jakémkoliv dostupném množství. Na přelomu roku nejprve pozorovaly, jak se situace vyvíjí. Kromě Brexitu byl o též odrazováno od cest do a ze Spojeného království šířením nové varianty koronaviru. Ale vyskytli se tam také speditéři a dopravní společnosti, která odříkali přepravy ze strachu z problémů kvůli chybějícím nebo vadným papírům, a nebo kteří se nejprve snažili najít zpětné náklady - zejména pro přepravu v EU, protože místní hranice a celní úředníci nová pravidla na rozdíl od svých britských protějšků začali implementovat striktně od začátku roku. Počet odmítnutých přepravních objednávek vzrostl, hlásí Stephan Sieber, generální ředitel společnosti Transporeon. Platforma pro správu dopravy analyzuje dopravní situaci v týdeníku „Brexit Market Monitor“. „Míra odmítnutí“ se zatím uklidnila pouze částečně, objem přepravy o něco více. "Objemy na Doverské trase zůstávají hluboko pod úrovní z předchozího roku,“ řekl Sieber.

#### 4. Cena přepravy se drží vysoko

Naproti tomu sazby spotového trhu zůstávají vysoké. Na začátku března byly - v závislosti na trase - o 3 až 15 procent nad úrovní třetího čtvrtletí roku 2020. „Věřím, že to bude mít také dlouhodobý dopad na smluvní sazby,“ uvedl Sieber Knut Sander, výkonný ředitel společnosti Kukla Spedition. Tato přepravní společnost běžně přebírá náklady pro přepravu přes kanál La Manche. Vidí několik důvodů: doba obratu bude delší pro lodě i pro zboží na celnici. Ceny

kontejnerů - například pro námořní doprava na krátké vzdálenosti bez doprovodu - a náklady na pronájem lodí se zvýšily o 60 až 70 procent. "Nikdy jsem nic takového nezažil," řekl Sander. Přesto bude short sea přeprava stále levnější proti přepravě zboží kamionem po silnici. Námořní doprava zboží bez doprovodu potřebuje v průměru o den déle, než cesta kamionem. Navíc situace v silniční nákladní dopravě zůstane v obtížné pozici, zatímco příbřežní námořní spojení nabízí výhody, jako je sedm dní volného času v cílovém přístavu nebo alternativní trasy, například přímo z Hamburku do anglického Imminghamu. Aby jeho nabídka zákazníka ještě více uspokojila, Kukla plánuje opět také vybudovat vlastní celní oddělení. "Setkali jsme se ale s nečekanými obtížemi najít dostatek kvalifikovaných zaměstnanců," řekl Sander. Sovereign Speed má podobné zkušenosti. Společnost přijímá urgentní objednávky od spedic a poskytovatelů služeb KEP a spoléhá na své vlastní dopravní sítě a své vlastní celní experty, aby snížila nebezpečí neočekávaných událostí. Zaručené dodání další den, jak tomu bylo v roce 2020, aktuálně není více možné, hlásí Elisa Tejado, ředitel pro střední Evropu. Ze 24 hodin se posunulo dodání na 48 hodin a možná i více.

## 5. Závěr

Podle Stephana Siebera začíná být zřejmý určitý vývoj, který již závisí na tom, jak se dopravní a logistické společnosti snaží zjistit, jak reagovat na zpoždění a narušení jejich obvyklých procesů. Existuje trend směrem k posílání přes Kanál většího množství zboží bez doprovodu, bez řidiče. Také odklon od tzv. „Pozemního mostu“ přes Velkou Británii do Irska začíná být zřejmý.

"Přímé námořní trasy do Irska dostaly růstový impuls," říká Stephan Sieber. Způsobem, jak urychlit hraniční celní odbavení a také zjednodušit pozemní tranzit tak, aby ho bylo možné i nadále používat, je také to, pro co začal plédovat Lucas Lagier z mezinárodní unie silniční

dopravy (IRU) : systém TIR. Se systémem, který je starý již několik desetiletí, se vozidlo po nakládce zapečetí a je poté kontrolováno celními orgány až v místě určení.

Konec IV. čísla

***Příjemné jarní dny vám přeje Redakce SZ SSL***