

SSL EXPRES

07.-11.06.2021

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

Logistická společnost Mars Logistics se sídlem v Turecku spustí nové spojení mezi terminálem Halkali v Istanbulu a terminálem Kolin v České republice. Nová služba bude mít intermodální profil zajišťující přepravu 45 stopých kontejnerů a výměnných nástaveb. Provoz bude zahájen v červnu a společnost poskytne šest týdenních zpátečních jízd mezi destinacemi. Celková doba tranzitu nového spoje budou čtyři dny a vlaky před dosažením terminálu Kolín pojedou přes Bulharsko, Srbsko, Maďarsko a Slovensko. Z České republiky lze náklad dále distribuovat do Polska, Německa a na Slovensko.

Známost evropského trhu u Mars Logistics není v sektoru přeprav mezi Tureckem a střední Evropou žádnou novinkou. Již provozuje další vyhrazenou intermodální linku mezi Halkali v Istanbulu a Krefeldem nedaleko Duisburgu. Tato služba je provozována se čtyřmi týdenními zpátečními odjezdy a dobou přepravy pět dnů.

Dále je společnost Mars Logistics je zodpovědná za mezikontinentální shuttle mezi Istanbulem a terminálem Keldenkirchen vedle nizozemsko-německé hranice a pouhých patnáct minut cesty od Venlo. Keldenkirchenský terminál patří společnosti Cabooter Group, která rovněž provozuje železniční terminál Greenport Venlo.

Obchodníci z EU a Sdružení zemí jihovýchodní Asie (ASEAN) podepsali komplexní dohodu o letecké dopravě. Evropská komise v pátek oznámila, že dohoda pomůže zlepšit letecká spojení mezi partnerskými zeměmi, které velmi trpěly pandemií Covid. Podle Komise dohoda umožní neomezený počet přímých letů mezi 27 zeměmi EU a deseti zeměmi ASEAN. Povolen je také neomezený počet nákladních letů přes třetí země. U letů pro cestující existuje horní limit 14 spojů týdně. Totéž platí, pokud letecké společnosti EU chtějí letět ze země ASEAN do třetí země nebo pokud chce asijská letecká společnost letět ze země EU do třetí země. Je zde také možná neomezená přeprava nákladu.

Evropská komisařka pro dopravu Adina Valean zdůraznila, že se jednalo o první dohodu o letecké dopravě mezi dvěma nadnárodními regionálními organizacemi. „Nabízí evropským leteckým společnostem i celému odvětví důležité záruky spravedlivé hospodářské soutěže a posiluje vzájemné příležitosti pro obchod a investice na trzích, které patří k nejdynamičtějším na světě,“ uvedla.

Podle generálního tajemníka ASEAN Lim Jock Hoi je EU třetím největším obchodním partnerem zemí ASEAN. V roce 2020 hodnota obchodovaného zboží činila 226,2 miliardy USD (přibližně 186,5 miliardy EUR) a přímé investice z EU dosáhly 10,5 miliardy USD. Kambodžský ministr dopravy Sun Chanthol, předseda shromáždění ministrů dopravy ASEAN, uvedl, že dohoda významně zlepší vazby mezi zeměmi EU a ASEAN a povede k rozvoji obchodu, cestovního ruchu a osobním kontaktům. Těžit z toho bude 1,1 miliardy lidí.

Dohoda bude nejprve legálně přezkoumána oběma stranami, poté dojde k finálnímu podpisu. Do ASEAN patří Kambodža, Indonésie, Laos, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Singapur, Thajsko, Vietnam a Brunej Darussalam.

Søren Skou, generální ředitel společnosti Maersk, navrhuje daň z CO₂ na lodní palivo ve výši 450 \$ za tunu paliva. Podle Skou to odpovídá 150 USD za tunu CO₂. Jak píše Skou na své stránce LinkedIn, tato „dávka je nutná k odstranění cenového rozdílu mezi fosilními palivy, která dnes používají lodě, a ekologičtějšími alternativami, které jsou v současné době dražší. Fosilní paliva by již neměla být levnější než zelená paliva“, uvedl Skou. "Je třeba jednat hned. Je důležité zahrnout všechny skleníkové plyny, nejen CO₂, do analýzy celého životního cyklu, jinak nebudeme schopni skutečně dekarbonizovat lodní dopravu do roku 2050 v souladu s Pařížskou dohodou,“ uvedl generální ředitel Maersk.

Prohlášení generálního ředitele společnosti Maersk bude pravděpodobně souviset se zasedáním Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC), výboru Mezinárodní námořní organizace (IMO), který se zabývá otázkami životního prostředí v oblasti IMO. Skutečnost, že generální ředitel největší společnosti liniové dopravy na světě, pokud jde o kapacitu slotů, směřuje svou ekonomickou a průmyslově-politickou váhu na poptávku, která je v tomto odvětví kontroverzní, je pozoruhodným procesem, který by měl podnítit diskuse o klimatických daních v lodní dopravě.

Prominentní zástupci průmyslu, jako je Otto Schacht, výkonný viceprezident společnosti Sea Logistics ve společnosti Kuehne + Nagel (KN), již podpořili postup pana Skou. Na své stránce LinkedIn píše, že zákazníci jsou připraveni opatření podpořit. Navrhovaná výše daní by navíc měla malý dopad na ceny. Například daň ve výši 150 USD za tunu emitovaného CO₂ odpovídá částce nižší než 150 USD za 20 stopový standardní kontejner (TEU). Podle pana Schachta to nemá žádný vliv na maloobchodní cenu oblečení, jízdního kola nebo láhve vína přepravovaného v tomto kontejneru. „Nakonec musíme všichni zaplatit cenu, abychom žili ve světě bez CO₂.“

Dubnové zvýšení objemu leteckého nákladu možná signalizovalo „falešný úsvit“ oživení průmyslu: minulý měsíc zaznamenal pokles poptávky o 4%. Clive Data Services a TAC Index uvedly, že k tomu přispěla pokračující nejistota na trhu a prodloužené měsíční státní svátky.

Clive poznamenal: „Po příznivějších ukazatelích pro trh s leteckou nákladní dopravou v prvních čtyřech měsících roku, méně příznivou tendenci vykázaly údaje z května 2021, kdy se k poklesu poptávky připojil druhý po sobě jdoucí meziměsíční pokles dynamického loadfaktoru, který dosáhl vrcholu na začátku května a ke konci měsíce ustal.“

V květnových údajích jsou signály, které mohou vyvolávat obavy – zejména devítiprocentní pokles objemu leteckého nákladu z Evropy oproti květnu 2019. Ve skutečnosti, zatímco květen vykázal dynamický loadfaktor ve výši 69 %, což je o 7 % více než v roce 2019 – objem a hmotnost přepraveného nákladu a dostupné kapacity představoval pokles o 2 % a 4 % oproti dubnu a březnu letošního roku.

Kapacita se navíc oproti roku 2019 snížila o 21 %, což ukazuje, že dostupné zvýšení se ve srovnání s předpandemickými úrovněmi opět snižuje. Kapacita se ve srovnání se stejným obdobím snížila v březnu o 14 % a v dubnu o 18 %. Zvýšené loadfaktory znamenaly, že sazby byly v květnu meziměsíčně vyšší, ale tempo růstu se podle indexu TAC zpomaluje, včetně poklesu cen na klíčových obchodních cestách v posledních týdnech. Gareth Sinclair z indexu TAC dává vysvětlení: „Baltické indexy letecké nákladní dopravy se v květnu oproti dubnu

zvýšily o 3 %, což je však výrazné zpomalení 17% růstu, který byl zaznamenán v období od dubna do března."

Zpevňování ceny je i nadále patrné na linkách z Číny a Hongkongu do USA a Evropy a z Evropy do USA, přičemž u všech tří obchodních cest došlo v květnu v dubnu ke zvýšení cen. Například údaje TAC ukázaly, že sazby z Číny do USA v dubnu vzrostly o 9%, přičemž nejvyšší míra zaznamenaná v roce činila 8,90 dolaru, zatímco čínské sazby do Evropy se zvýšily o 5% a dosáhly maxima 5,07 dolaru. Trh je i nadále celkově silný, protože poptávka na několika trzích převyšuje nabídku, objem z e-commerce roste a hospodářská aktivita na mnoha trzích posílila.

Lufthansa má pro svou vysoce efektivní flotilu nákladních letadel převzít přímo z výroby další nový nákladní letoun Boeing 777, přičemž dodávka stroje se očekává do konce letošního roku. Německá letecká společnost bude mít při zahájení provozu celkem 15 čistých freighterů.

"Jsme velmi rádi, že v budoucnu budeme moci našim zákazníkům nabídnout dodatečnou kapacitu nákladních letadel. Koronavirová krize působivě zdůraznila, jak důležitá jsou tato letadla pro globální dodávky," uvedla Dorothea von Boxberg, výkonná ředitelka společnosti LH Cargo.

Dvoumotorový B777F s doletem více než 9 000 kilometrů nabízí užitečné zatížení 103 metrických tun. Mnoho expertů tvrdí, že tento nákladní letoun je nejefektivnějším nákladním strojem ve své třídě a výrazně tišší než dříve provozované třímotorové nebo čtyřmotorové modely.

Tento krok následuje po březnovém oznámení společnosti Lufthansa o čtrnáctém letadle tohoto typu, které má být dodáno letos na podzim 2021.

Ve sporu o kolektivní vyjednávání mezi Deutsche Bahn (DB) a Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zatím neexistuje dohoda. Ani čtvrté kolo pondělních jednání nepřineslo dohodu. Zda GDL bude volat po výstražných stávkách, bylo v pondělí odpoledne stále otevřené. Podle mluvčího byla jednání výboru naplánována na pondělní večer.

Odbory usilují o konfrontaci za každou cenu, kritizoval po dalším kole jednání v Berlíně personální ředitel DB Martin Seiler. Podle svých informací navrhla DB v pondělí kolektivní smlouvu, která by zaměstnancům přinesla zvýšení příjmů, stejně jako ve veřejném sektoru v odvětví letišť. Na podzim se smluvní strany ve veřejném sektoru dohodly na zvýšení mezd a platů o 3,2 procenta na dobu 28 měsíců. V důsledku propadu provozu souvisejícího s koronou však na letištích platí zvláštní pravidla se zpožděním zvýšení sazeb, zkrácením pracovní doby a pozastavením platů na základě výkonnosti. Odbory však trvají na výrazně vyšších požadavcích, píše DB.

Státní společnost v současné době vykazuje miliardové ztráty. V září proto se svým největším odborovým svazem, Unii železnic a dopravy, dala dohromady balíček kolektivního vyjednávání. Od začátku roku 2022 dostanou zaměstnanci o 1,5 procenta vyšší plat. Do konce roku 2023 je provozní propouštění vyloučeno. GDL se jednání odmítla zúčastnit. Arbitráž na podzim selhala. Po skončení platnosti kolektivní smlouvy na konci února začalo nové kolo jednání.

Americký výrobce elektromobilů Tesla a jeden z jeho nejdůležitějších manažerů půjdou v budoucnu každý svou cestou. Jerome Guillen, který zastával vedoucí pozice v Tesle více než deset let, opustil společnost technologického miliardáře Elona Muska 3. června. Bývalý manažer Daimleru nastoupil do Tesly v roce 2010 a naposledy byl zodpovědný za obchod s těžkými nákladními automobily, v nějž vkládá Musk velké naděje. Dříve Guillen vedl celou automobilovou divizi Tesly. Po celá léta byl Francouz považován za jednu z rozhodujících osobností, která stála za úspěchy Tesly v misi přivést elektromobilitu na masový trh.

Zákazníci Deutsche Bahn se musí připravit na stávkou. Německý svaz strojvedoucích prohlásil, že jeho jednání o kolektivním vyjednávání se společností v úterý selhalo, a rozhodl se zahájit protestní akci. Unie zatím neoznámila žádné datum. Rovněž zůstalo otevřenou otázkou, které oblasti společnosti by mohly být tímto ovlivněny. V úterním prohlášení nebyla zmínka o stávkovém hlasování mezi členy. Čtvrté kolo jednání konané v pondělí nepřineslo dohodu. "Chtěli jsme vyjednat a dosáhnout dohody, ale DB to znovu odmítla," uvedl v úterý vedoucí odborů Claus Weselsky. Obvinil železnici, že chce zhoršit pracovní podmínky práce vlakových čet a že lže ve svém prohlášení, kde to popírá.

Pokud dojde k varovné stávce, byla by to první v Deutsche Bahn od prosince 2018, kdy Železniční a dopravní unie (EVG) vyzvala své členy, aby se zúčastnili pracovního sporu. Předchozí vlna stávek GDL proběhla před šesti lety. Železnice si už uvědomila, jak přichází po neúspěšném rozhovoru v Berlíně eskalace. Po schůzce p. Seiler kritizoval, že se unie zaměřila na konfrontaci za každou cenu. GDL vědomě přijímá škody pro zákazníky. Skupina je prý stále připravena jednat. Podle vlastních prohlášení železnice v pondělí navrhla kolektivní smlouvu, která by zaměstnancům přinesla vyšší příjmy, jako ve veřejném sektoru v letištním sektoru. Unie však odmítla hovořit o volnosti a řešeních a trvá na výrazně vyšších požadavcích.

Pracovní spor zasáhne v nevhodnou chvíli nejen zákazníky, ale i finančně problémovou společnost. Po uvolnění covid omezení se podnikání státní společnosti opět zrychluje. V regionálním provozu jezdí na plný rozsah, v dálkovém provozu téměř na 100 procent, což okomentoval p. Seiler: "Rezervace se znovu zvyšují, to je hezké. O to důležitější je, že Unie německých strojvedoucích (GDL) přispívá solidárně k tomuto úspěchu".

V předchozích kolech kolektivního vyjednávání se téměř 215 000 zaměstnanců Deutsche Bahn mohlo těšit na výrazně vyšší zvýšení příjmů. GDL se odmítla účastnit jednání. Arbitráž na podzim selhala. Poté, co na konci února vypršela mzdová dohoda, začalo nové kolo jednání.

Během několika posledních let se kontejnerová plavidla Megamax o velikosti od 18 000 do 24 000 teu stala „standardní lodí“ na mnoha východních – západních hlavních linkách a v současnosti dominují liniovému obchodu mezi Dálným Východem a Evropou. Dnes je v provozu 139 těchto lodí a nejméně 50 dalších je na pevné objednávce; ty mají být dodány během příštích tří let. Růst kontejnerových plavidel na hlavních obchodních trasách, poháněný více než deseti lety fúzí a akvizic, které umožnily námořním linkám konsolidovat objem nákladu do menšího počtu služeb s vyšší kapacitou, je od počátku roku 2000 neúprosný.

Je zcela zřejmé, že hlavním účelem výměny stále větších lodí bylo snížení jednotkových nákladů. Ve vážené směsi kapitálových nákladů, nákladů na palivo, ostatních provozních nákladů, a přístavních a kanálových poplatků je velká loď - jako Megamax - nejlevnější variantou přepravy kontejneru na dlouhé vzdálenosti po moři.

Čím delší je vzdálenost a čím menší je počet obsluhovaných přístavů na trase, tím více jsou velké a ultra velké lodě zvýhodněny při modelování nákladů na dopravu. To však vyvolává otázku: Je dnešní Megamax největší typ lodí, jaký kdy uvidíme? Nebo další krok směrem nahoru ještě přinese ekonomické výhody?

Dále se Alphaliner zaměřuje na 'gigamax' hypotetickou kontejnerovou loď až 28 880 teu a zvažuje klady a zápory takové konstrukce

Pokračující narušená překládka kontejnerů v přístavu Yantian, způsobená vypuknutím nové vlny nákazy Covid-19, již zablokovala větší počet kontejnerů, než je počet beden, které nebyly schopny pohybu kvůli zablokování Suezského průplavu Ever Given. Během 14 dnů kongesce přístavu v Yantianu nebyl přístav schopen zvládnout přibližně 357,000TEU, zatímco blokování Suezského průplavu mělo dopad na denní tok 55.000TEU po dobu šesti dnů, což znamená celkem 330.000TEU. K tomu ještě připočítejte, že dopad situace v přístavu Yantian stále trvá, a ukazují se i významné dopady na přístavy Nansha a Shekou.

„Pochopení některých čísel o situaci v Yantiane pomáhá dát do souvislosti fakt, že přepravci by neměli podceňovat velikost nadcházejících vlnových efektů," zmínil analytik Lars Jensen na svém LinkedIn profilu.

Mezitím, Hapag-Lloyd oznámila následující další vynechání přístavu Yantian na svých transpacifických službách s cílem „minimalizovat dobu nečinnosti plavidel a přetížení přístavu". Německý dopravce uvedl, že situace zůstává proměnlivá a výše uvedená vynechání přístavů se mohou změnit.

Lars Jensen, CEO dánské přepravní poradenské společnosti Vespucci Maritime dodal, že jakmile se přístavy vrátí k normálnímu provozu, „měli bychom očekávat příval nákladu – alespoň do té míry, do jaké jsou k dispozici i plavidla, která to zvládnou. To zase způsobí vlny možných kongescí v místě určení se zpožděním nějakých dvou až pěti týdnů." Jensen dochází k závěru, že „je tu otázka narušení prázdných toků zpět do Jižní Číny, takže by se mělo uvažovat o dalším vlnovém efektu."

Dostupnost kontejnerů v jihočínských přístavech se nadále zhoršuje, protože rejdaři tyto přístavy vynechávají kvůli vlně ohnisek nákazy Covid v provincii Guangzhou. Podle nejnovějších údajů z Container xChange, přístavy Yantian, Shekou a Nansha byly nejvíce zasaženy nedostatkem kontejnerů.

„Daleko méně prázdných beden se vrací do jižní Číny, protože kontejnerové linky ruší příjezdy, a mnoho zasílatelů bude čelit velkým zpožděním nebo vyšším cenám za vybavení, pokud se nebudou moci vyhnout využívání postižených přístavů," řekl zakladatel Container xChange Dr Johannes Schlingmeiner.

Maersk v dnešní zákaznické poradně uvedl, že včetně partnerských plavidel vynechal 64 plánovaných naplutí do Yantianu a Shekou, a to z důvodu „zpoždění o více než 16 dní“ v přetížených přístavech. A kromě zrušené nakládky vývozního nákladu znamenají vynechání přístavu, že naléhavá potřeba prázdného vybavení na palubě odkloněných lodí nebude vyložena, aby se doplnily ubývající zásoby na depech. Yantian v posledních pěti týdnech

zaznamenal pokles dovozu prázdných kontejnerů o 19%, Nansha zaznamenala pokles o 16% a Shekou o dramatičtějších 30%. Podle indexu CAX pronájmu kontejnerů a obchodování na online platformách, 40ft indexy dostupnosti za minulý týden v Yantian, Shekou a Nansha klesly na 0,47 – tedy pod úroveň 0,50, což naznačuje, že více kontejnerů opouští přístav, než do něj přichází.

Navrhuje se, aby přepravci, kteří nejsou schopni získat vybavení od dopravců, se pokusili pro naléhavé zásilky použít kontejnery vlastněné přepravci (SOC). Cena prázdných beden však v posledních měsících prudce vzrostla a není zaručeno, že dopravci budou rezervace SOC vůbec akceptovat. Navíc i v případě, že se odesílateli podaří dostat na palubu plavidla vlastní kontejner, může být sledování schránky náročné. Jeden NVOCC se sídlem ve Spojeném království s kanceláří v Číně sdělil, že nedávno „ztratil“ své SOC na několik týdnů po odeslání.

Cargo Network Services, americká složka IATA pro nákladní přepravy zpřetrhala veškeré vazby s platební platformou PayCargo – dříve velmi blízkým partnerem – kvůli „nedostatečných zásadách obchodní kompatibility“.

Ve veřejném vyhlášení pro zákazníky společnost CNS uvedla, že se „rozhodla ukončit smlouvu o licenci k ochranné známce a propagačních službách se společností PayCargo“.

Sdělení pokračovalo: „V důsledku toho CNS již nebude propagovat službu PayCargo CASS-Import ve Spojených státech.

„Společnost CNS přijala rozhodnutí přerušit své vztahy se společností PayCargo na základě nedostatečných zásad obchodní kompatibility a z toho vyplývajícího zmatení trhu.“

Blízcí pozorovatelé CNS uvedli, že je to „trochu hádanka“, jeden zdroj dodal: „Jsem docela překvapen, protože dohoda s CNS byla vlastně dobrá pro všechny. Celosvětová dohoda, vypovězená počátkem letošního roku, podnikání nevyvolala – ale v USA ano. Dohoda s CNS znamenala, že jak PayCargo, tak CNS vydělaly peníze, a trh oproti předchozímu stavu ušetřil mnoho nákladů.“ Zdroj dodal, že rozhodnutí o ukončení vazeb by mohlo souviset s novým vedením v IATA a CNS, které chce zvýšit svou kontrolu, zatímco jiný uvedl, že PayCargo má pravděpodobně ambice nad rámec těch, které nabízí CNS.

CNS oznámila svým zákazníkům, že bude vyvíjet novou platformu, i když neuvedla, zda to bude zahrnovat partnerství s jinými společnostmi v odvětví. Výkonná rada CNS na základě zpětné vazby od průmyslu a poradního sboru CNS (zahrnujícího letecké společnosti a speditéry) schválila plán na období 2021-2023, který se zaměřuje na vývoj nové platformy pro účtování a vypořádání, zvýšení bezpečnosti, pronikání e-Carga a spokojenosti zákazníků, jakož i analýzu dvou prioritních oblastí pro odvětví. Řešení bude připraveno ve 2Q. 2022 a bude zahrnovat všechny kritické funkce, na které bylo upozorňováno v zákaznickém průzkumu, který proběhl v září až říjnu 2020.

Diskuse o zákazech řízení automobilů a lehkých užitkových vozidel s emisní normou Euro 6 v evropských městech bude pravděpodobně pokračovat. Pozměňující nařízení Komise EU, které umožnilo vyšší hodnoty oxidů dusíku (NOX) při zkouškách výfukových plynů v reálném silničním provozu (Real Driving Emissions Tests - RDE) než v měřeních na zkušebních stanovištích, není zcela ukotveno. V prosinci Evropský soudní dvůr prohlásil nařízení za částečně neplatné, protože Komise nebyla oprávněna měnit mezní hodnoty bez souhlasu států EU a Evropského parlamentu. Komise, Německo a Maďarsko se proti tomu odvolaly k Evropskému soudnímu dvoru (ESD). Generální advokát ESD Michal Bobek však ve čtvrték doporučil odvolání zamítnout.

Soud prvního stupně se nedopustil chyby, když rozhodl, že Evropská komise nemá pravomoc měnit mezní hodnoty NOX stanovené v nařízení EU o schválení typu pro normu Euro 6, říká Bobek. Kromě toho byla města Paříž, Brusel a Madrid oprávněna tuto změnu žalovat. Komise, Německo a Maďarsko to popírají. ESD se často řídí výzvami svých generálních advokátů. Dosud není známo, kdy bude vyhlášen rozsudek. Možným důsledkem potvrzení rozhodnutí ESD by mohly být další zákazy používání automobilů a lehkých užitkových vozidel s nejmodernějšími emisními normami. Městské správy pravděpodobně v případě pochybností zablokují oficiálně registrované automobily a užitková vozidla.

Pozadí sporu spočívá v tom, že Evropská komise zvýšila mezní hodnoty při zavedení emisních zkoušek RDE. Namísto 80 miligramů oxidu dusičitého na kilometr předepsaných v předpisech Euro 6 mohou vozy na přechodnou dobu emitovat 168 miligramů a poté 120 miligramů. Komise to odůvodnila nepřesnostmi měření při měření v reálném provozu. Rozhodla se krátce poté, co se vypukl skandál s naftou v roce 2015. V té době vyšlo najevo, že výrobci automobilů manipulovali s emisními testy v laboratoři tak, aby tamní automobily emitovali výrazně méně emisí než na silnici. Pokud však bude vozidlům skutečně povoleno vypouštět více oxidů dusíku, než bylo zamýšleno při schválení jejich typu, bude pro města komplikovanější dodržovat zákonné požadavky EU na kvalitu ovzduší, argumentovaly Paříž, Madrid a Brusel v jejich žalobě před soudem prvního stupně. Tyto obce v posledních letech zavedly pásma ochrany životního prostředí a umožňují vjezd pouze vozidlům, která splňují určité emisní normy.

Podle názoru Evropské komise Litva dosud správně nezačlenila evropské požadavky na maximální rozměry a přípustné hmotnosti nákladních vozidel (směrnice 2015/719 / EU) do vnitrostátního práva. Příslušný termín již vypršel 7. května 2017. Řízení o nesplnění povinnosti již probíhají. V dopise Komise nyní vyzývá vládu ve Vilniusu, aby nedostatky odstranila do dvou měsíců. Jedná se mimo jiné o implementaci požadavku EU, aby nákladní automobily mohly být delší nebo těžší, než je obecně povoleno, pouze pokud jsou používány v kombinované dopravě nebo pokud jsou poháněny ekologickými alternativními palivy. Komise zdůrazňuje, že je to důležité pro poskytnutí pobídek pro udržitelnější silniční nákladní dopravu. Pokud litevská vláda neodpoví uspokojivě, Komise může zpřísnit řízení o nesplnění povinnosti a nakonec se obrátit na Evropský soudní dvůr.

Jiná řízení o nesplnění povinnosti: 27 komisařů EU se ve středu zabývalo řadou dalších porušení práva Společenství. Probíhá řízení proti **Nizozemsku**, protože podle názoru orgánu zde nejsou správně uplatňovány minimální standardy pro základní a pokročilý výcvik námořníků (směrnice 2008/106/ES). Je zahájeno řízení proti **Chorvatsku, Itálii a Slovinsku**, protože se uvádí, že tyto tři země dosud správně neprovedly směrnici o přístavních službách z roku 2017. Mimo jiné ukládá členským státům povinnost vytvářet uživatelům přístavů příležitosti k podávání stížností a stanovit sankce za porušení ustanovení směrnice. V téže věci již probíhá řízení o nesplnění povinnosti proti **Belgii, Portugalsku a Kypru** a nyní je Komise zpřísnuje. Pokud tyto tři země nerozptýlí obavy Komise do dvou měsíců, vyhrazuje si právo podat žalobu k ESD. Řízení proti **Rakousku, Řecku a Kypru** je rovněž zpřísněno z důvodu provádění nařízení o mimořádných událostech v civilním letectví (EU/376/2014). Komise kritizuje skutečnost, že ve třech zemích stále neexistuje zařízení, kde by zaměstnanci v leteckém průmyslu mohli hlásit bezpečnostní nedostatky nebo nehody bez obav z represí ze strany svých zaměstnavatelů. Proti **Dánsku** je zahájeno řízení o nesplnění povinnosti, protože tamní letecké společnosti stále musí registrovat letadla v Dánsku, která jako domovskou základnu používají

dánská letiště. Komise se domnívá, že se jedná o nepřijatelné omezení svobody zboží a služeb. Další nové řízení o nesplnění povinnosti proti **Dánsku** se týká provádění směrnice 2012/34/EU, nové verze směrnice o "prvním železničním balíčku". Mimo jiné obsahuje ustanovení o otevření železničních trhů konkurenci, regulaci a financování železnic a pravomoci vnitrostátních regulačních orgánů. Komise kritizuje, že nařízení v Dánsku stále nejsou plně provedena do vnitrostátního práva.

CMA Společnosti CGM a Hapag-Lloyd oznámily pozastavení služeb v několika regionech po celém světě.

Francouzská přepravní skupina uvedla, že veškeré dodávky v reeferech do Cabindy v Angole jsou pozastaveny z důvodu pokračující kongesce, která způsobuje „rostoucí a extrémně nepravidelnou“ délku tranzitu.

Společnost Hapag-Lloyd potvrdila, že s okamžitou platností dočasně pozastavuje veškerý dovoz do přístavů východní Malajsie (Kuching, Sibü, Bintulu, Kota Kinabalu, Labuan, Sandakane, Tawau) kvůli nedostatečné feeder obsluze.

Kromě toho německý dopravce oznámil, že již zastavil přijímání dřeva a s ním spřízněných výrobků včetně dřevěného uhlí v Nigérii, a to kvůli nigerijskému celnímu předpisu Customs Service E11 / 2021 / Circular No.011 zakazujícím vývoz dřeva a z něho vznikajících výrobků.