



# SSL EXPRES

13.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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






 //  **SSL Express 13-05-2026** Převážní společnost Zippel není registrována jako kritická infrastruktura

Hamburská speditérská společnost Konrad Zippel není v současnosti registrována jako provozovatel kritické infrastruktury podle zákona o Spolkovém úřadu pro informační bezpečnost a o bezpečnosti informačních technologií zařízení (BSI Act). Zda se povinnost registrace uplatní i v budoucnu, zatím nelze posoudit před vstupem nové regulace KRITIS v platnost, odpovídá vláda v reakci na drobnou otázku od zelené parlamentní skupiny týkající se ochrany kritické dopravní infrastruktury.

Nařízení KRITIS o určení kritických zařízení je v současnosti koordinováno a mělo by brzy vstoupit v platnost, přičemž identifikace a registrace provozovatelů je plánována od léta 2026, uvedla vláda. Zároveň zdůrazňuje, že investiční přezkum podle zákona a nařízení o zahraničním obchodu a platbách je již dnes účinným nástrojem. V případě kritické infrastruktury platí práh 10 procent volebního práva a je zde také zákaz vymáhání až do schválení Spolkovým ministerstvem hospodářství.

Nicméně ministerstvo plánuje úpravy. Například pracuje na nezávislém zákoně o investičních přezkumech, který má za cíl sjednotit regulace, urychlit postupy a integrovat potřebu přizpůsobení se revizi evropské regulace o prověřování přímých zahraničních investic.

"Čína pohlcuje stále hlouběji naši infrastrukturu. Federální vláda v tomto ohledu zřejmě mžourá očima," kritizuje Michael Kellner (Zelení), člen Hospodářského výboru Bundestagu a iniciátor menšího šetření. Zvláště po varování Úřadu pro ochranu ústavy by bylo nutné čelit této nepříjemné realitě.

   **SSL Express 13-05-2026 Ceny nafty zvyšují smluvní sazby**

Podle nedávné analýzy britské analytické služby Transport Intelligence (TI), Mezinárodní organizace silniční dopravy (IRU) a francouzské dopravní platformy Upplly, jsme na začátku roku 2026 pod dvojnásobným tlakem. Zatímco poptávka po dopravě roste jen pomalu, náklady dopravců výrazně rostou.

Podle referenčního indexu Road Freight Rate za první čtvrtletí vzrostly evropské smluvní sazby meziročně o 8,9 bodu na novou hodnotu indexu 140,1, což je také o 3,2 bodu více než v

předchozím čtvrtletí. Naopak spotové sazby meziročně klesly o 2,0 bodu a čtvrtletně o 2,8 bodu na 132,3 bodu. Rozdíl mezi těmito dvěma tržními segmenty se v nákladovém vývoji zvažovaném od roku 2017 zvětšil z 1,8 na 7,8 bodu ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2025.

Autoři přisuzují zvýšení smluvních sazeb dvěma paralelním vývojem. Například index nákupních manažerů (PMI) pro výrobní sektor v eurozóně, vypočítaný americkým poskytovatelem finančních služeb S&P Global, vzrostl o 2,1 bodu na hodnotu 51,6 bodu a tím vstoupil do zóny růstu. V Německu byla hodnota PMI pro nové objednávky dokonce na úrovni 52,2 bodu, což je nejvyšší úroveň od května 2022 (54,6 bodu). Související růst reálné ekonomiky je klíčovým faktorem rostoucích sazeb na zakázky, protože výrobci s rostoucí poptávkou po dopravě zajišťují kapacity prostřednictvím pevných smluv.

Současně významný nárůst cen energií od začátku války na Blízkém východě měl efekt na zvýšení nákladů. Cena surové ropy pro severomořskou odrůdu Brent se od uzavření Hormuzského průlivu téměř zdvojnásobila z 60 amerických dolarů za barel (159 litrů) na 118 dolarů. V důsledku toho vzrostla průměrná cena nafty v EU o 26 procent z 1,56 eura za litr na konci čtvrtého čtvrtletí roku 2025 na 1,96 eura za litr do konce března; v dubnu byl průměr o dalších 10 procent vyšší. Ceny nafty v Německu od února výrazně vzrostly, na konci čtvrtletí vzrostly o 35 procent. Kromě toho cena alternativního paliva HVO100 vyrobeného z hydrogenovaného rostlinného oleje v této zemi vzrostla o 30 procent na průměr 2,50 eura za litr. V důsledku toho mírné míry domácích kontraktů ve Spolkové republice mírně vzrostly o 0,4 na 144,6 indexových bodů. To bylo o 4,3 bodu méně než v předchozím roce. Přesto analytici zaznamenávají nárůst objemu dopravy v Německu. Německé spotové sazby však byly o 129,3 indexových bodů o 7 bodů nižší než hodnota prvního čtvrtletí roku 2025. Spotový trh odráží nižší poptávku, zatímco smluvní sazby ukazují střednědobý růst nákladů poskytovatelů dopravních služeb. Pro druhé čtvrtletí roku 2026 analytici očekávají, že zvyšování sazeb bude převážně řízeno náklady, nikoli objemem.

Mezi mezinárodními trasami vzrostly smluvní sazby na trase Varšava–Duisburg z 1,40 eura za kilometr na 166,2 indexových bodů, což je o 3,1 bodu více než v předchozím čtvrtletí a o 11,6 bodu více než v předchozím roce. Pozadím toho je obnovená poptávka německého průmyslu po surovinách a meziproduktech z Polska. Spotové ceny na této trase naopak klesly čtvrtletně o 6,2 na 143,3 indexových bodů na 1,24 eura za kilometr. Na trase z Duisburgu do Lille vzrostly smluvní sazby o 3,6 bodu na 142,9 bodu oproti předchozímu čtvrtletí při ceně za kilometr 2,28 eura. Na evropské úrovni vzrostly mýtné za standardní tahač Euro 6 v Polsku v únoru o 33 procent, dokonce o 40 procent oproti předchozímu roku. Kromě toho Polsko rozšířilo svou síť mýtných silnic o 645 kilometrů, tedy o 12 procent. V červenci dočkáme změny systému z časového na kilometrové mýtné také v Nizozemsku. Francouzské mýtné tarify vzrostly v únoru v průměru o 0,9 procenta.

Zpráva ilustruje nárůst provozních nákladů nesouvisejících s palivou na příkladu Francie, kde v roce 2025 mzdy řidičů vzrostly o 2 procenta, náklady na údržbu o 2,5 procenta a náklady na leasing a pojištění o 4,3 procenta. Za dva roky vzrostly provozní náklady nesouvisející s palivou o 7,7 procenta, podle analýzy organizace Comité National Routier (CNR).

Kromě nákladů autoři také uvádějí nedostatek řidičů jako strukturální příčinu nedostatku kapacit. Odkazují na výsledky aktuálního průzkumu řidičů IRU, podle kterého by v roce 2025 zůstalo 12,1 procenta pozic řidičů v EU neobsazených. Většina jezdců chyběla v Polsku, následovali Španělsko a Německo. Tam se nedostatek ještě zvětší kvůli odchodu mnoha řidičů do důchodu během příštích pěti let. Podle prognózy IRU založené na únorových datech vzroste celkový objem evropské silniční nákladní dopravy v tunokilometrech v roce 2026 o 1,3

procenta – za předpokladu, že válka v Íránu nebude eskalovat, palivo zůstane k dispozici a inflační tlak nezasáhne spotřebitele tvrději, než se očekávalo. Evropský index sentimentu pro silniční nákladní dopravu, který autoři určují vlastním průzkumem, vzrostl v prvním čtvrtletí roku 2026 o 6,2 bodu na 16,9 bodu, což je hodnota, která podle škály znamená rostoucí sazby. Podle průzkumu očekává 64,4 procenta respondentů mírné zvýšení sazeb a 4,9 procenta výrazný růst. Pouze 6,7 procenta očekává pokles. Analytici však varují, že hodnocení musí být správně klasifikováno. Očekávají, že jakékoli zvýšení sazeb v nadcházejících měsících bude z velké části způsobeno rostoucími náklady, nikoli poptávkou. Šoky v nákladech, jako byl prudký růst cen energií, historicky vedly k poklesu objednávek během jednoho až dvou čtvrtletí. Proto očekávají, že druhé čtvrtletí roku 2026 bude zlomovým bodem. Protože růst příjmů, odhadovaný Eurostatem na 0,8 procenta oproti předchozímu čtvrtletí, je pod inflací, kterou ECB očekávala, spotřebitelé v Evropě spotřebovávají opatrně. ECB také snížila svou prognózu růstu pro rok 2026 v eurozóně na 0,9 procenta.