


# SSL EXPRES

25.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   SSL Express 25-05-2026 Eurokai začíná rok solidně

Skupina Eurokai vykázala převážně pozitivní výsledky v prvních třech měsících roku. Jak je patrné ze čtvrtletní zprávy, propustnost na terminálech skupiny vzrostla o 8,9 procenta na 3,54 milionu TEU. Na německých terminálech se propustnost zvýšila o 12,7 procenta. Wilhelmshaven vyniká obzvláště: objem tam meziročně vzrostl o 60,7 procenta na přibližně 440 000 TEU. Hamburk a Bremerhaven také vzrostly, ale v jednociferném rozmezí. Celkem dceřinná společnost Eurogate zpracovala v Německu přibližně 2,3 milionu TEU. Podle oznámení to také vedlo k "významnému" nárůstu finančních příjmů. Eurokai však neuvádí přesná čísla. Nárůst byl způsoben cenami za skladování a chlazené kontejnery. Zde skupina zvláště těžila z krize v Rudém moři a války v Íránu. Obojí vedlo k výraznému zvýšení cen chladicích kontejnerů a skladovacích sazeb.

Italské investice si také vedly dobře v prvních třech měsících roku. Celkově se propustnost v segmentu Contship Italia zvýšila o 7,8 procenta ve srovnání s prvním čtvrtletím 2025. Růstové tempo v La Spezii, Salerno a Ravenně bylo mezi 7 a 8 procenty každá. Celkově se kapacita v Itálii zvýšila na přibližně 421 000 TEU. Tyto nárůsty průchodnosti také vedly k "významnému" růstu tržeb, uvedl Eurokai. Společnost neuvádí přesná čísla.

Ostatní podíly skupiny vstoupily do čtvrtletní rozvahy s různými výsledky: V Tangeru v Maroku se propustnost snížila o 3,8 procenta. Na Kypru vzrostla propustnost meziročně o 16,2 procenta. Nově uvedený terminál v Damiettě v Egyptě zvládl přibližně 15 000 TEU. To zvyšuje zbývající majetek na přibližně 858 000 TEU.

Tato čísla dávají skupině Eurokai optimistický náhled do zbytku roku: Zatímco výroční zpráva za rok 2025 stále uváděla, že společnost očekává znatelný pokles tržeb, tón je nyní pozitivnější. "Očekáváme, že konsolidovaný výsledek za finanční rok 2026 bude vyšší, než se původně očekávalo, a tedy jen mírně pod úroveň z roku 2025. Zvláště očekáváme, že náklady na skladování se během roku vrátí do normálu," uvádí čtvrtletní zpráva. Tento pohled však formuje krize na Blízkém východě. Skupina předpokládá, že náklady na energii by mohly ceny dále zvýšit. Pokud tyto náklady nelze rozdělit nebo je lze rozdělit pouze se zpožděním, pravděpodobně by snížily příjmy, uvedl výkaz.

Eurokai má v úmyslu udržet partnerství s Maerskem na terminálu North Sea Terminal v Bremerhavenu. Schválení antimonopolního zákona zde stále neprobíhá, uvedla. Pokud dohoda projde, Eurokai očekává příjmy 20 milionů eur, poté co bylo nedávno oznámeno, že

většina hlasovacích práv připadne APM Terminals. To by znamenalo, že terminál by kontrolovala dceřiná společnost Maersku.

## SSL Express 25-05-2026 EP proti povinným kontrolám bezpečnosti zatížení u silnice

Pokud jsou nákladní vozy v EU zastaveny kvůli silniční kontrole, měli by inspektoři také prověřit, zda je náklad správně zajištěn, podle vůle Evropského parlamentu. Národní inspektoři však budou nadále moci sami rozhodovat, zda bude bezpečnost nákladu kontrolována podrobněji než jen vizuální kontrolou. Ve svém legislativním balíčku o způsobilosti vozidel navrhla Evropská komise zavést povinné testy zatížení během silničních kontrol. Dne 21. května rozhodlo plenární zasedání EP zelenou 369 hlasy ku 126 a 84 zdržení, aby vstoupilo do jednání s členskými státy o konečném legislativním textu s postojem stanoveným Dopravním výborem. V prosinci se ministři dopravy EU také vyjádřili pro to, aby rozhodnutí bylo ponecháno na národních inspektorech, zda považují podrobnou inspekci zajištění nákladu za nutnou při povinné vizuální kontrole. Zákonodárci EU se proto pravděpodobně shodnou na odpovídajícím nařízení.

Stejně jako Rada ministrů, i poslanci odmítají návrh komise, aby dodávky a auta od deseti let byly kontrolovány každoročně místo v budoucnu každé dva roky. Většina členských států to již dělá, ale zejména poslanci Evropského parlamentu z Německa silně odmítali povinnou každoroční bezpečnostní kontrolu starších vozidel. EP také odmítá myšlenku posílat dodávky na emisní test každý rok hned po jejich registraci. "Žádné každoroční generální kontroly vozidel pod deset let a žádné další povinnosti kontrol u lehkých užitkových vozidel jsou jasným signálem úlevy pro spotřebitele a zejména malé a střední podniky," řekl europoslanec CDU Jens Gieseke, mluvčí pro dopravní politiku skupiny Křesťanskodemokratické a konzervativní EPP.

Na druhou stranu existuje dohoda s EP o rozšíření silničních kontrol nákladních vozidel na lehká užitková vozidla a také o kontrolě emisí výfukových plynů. "Je logické, že v budoucnu budou při silničních kontrolách více zapojena lehká užitková vozidla, protože rostoucí část komerčního provozu prochází touto třídou vozidel," řekl Gieseke. Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) kritizovala europoslance za to, že chtějí požadovat kontrolu menšího počtu dodávek, než Komise navrhla. Kromě toho chtěli členskými státy umožnit upustit od silničních kontrol dodávek, které byly kontrolovány v posledních dvanácti měsících. Podle EP by státy, které monitorují emise alespoň v 20 procentech vozového parku dodávkových vozů na dálku, mohly zcela zrušit silniční kontroly. Technické vady jsou však podle ETSC něco jiného než emise. Dodávky jsou nyní zapojeny do stejně smrtelných nehod jako těžká užitková vozidla.

Balíček Dopravní způsobilost si také klade za cíl ztížit manipulaci s počítadly tachografů, harmonizovat specifické ovládací prvky pro elektromobily a elektronické bezpečnostní systémy a digitalizovat testovací certifikáty a registraci vozidel. Poslanci Evropského parlamentu podporují inspekce TÜV dodávek a automobilů prováděné v jiných zemích EU. Osvědčení téhož musí být platné šest měsíců a další generální kontrola musí být provedena znovu v zemi, kde je vozidlo registrováno.

Plenární zasedání Evropského parlamentu také dalo zelenou k jednáním se státy EU o novele směrnice o nákladech na infrastrukturu (tzv. Eurovignette Directive). Mimo jiné má být směrnice přizpůsobena změněným požadavkům EU na ochranu klimatu. Pro EP je základem jednání postoj jeho Výboru pro dopravu. Na rozdíl od členských států chce, aby zákonodárci

EU umožnili podporovat energeticky úsporné návěsy a přívěsy, stejně jako elektrické nákladní vozy s prodloužením dojezdu prostřednictvím slev na mýtné za nákladní vozy.