

SSL EXPRES

22.04.-26.04.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 22-04-2024 Liniové společnosti představily zvýšení cen FAK pro Asii a Evropu, aby zastavily trvalý pokles sazeb

Kontejněroví rejdaři očekávají zvýšení spotových přepravních sazeb mezi Asií a Evropou a oznamují řadu nových cen od 1. května do přístavů v severní Evropě a v západním a východním Středomoří. Podle týdenních cenových indexů společností Drewry a Xeneta to následuje po týdnu, kdy spotové sazby na trasách Asie - severní Evropa a Asie - Středomoří pokračovaly v mírném poklesu.

Na trase Šanghaj-Rotterdam zaznamenal index WCI (World Container Index) společnosti Drewry spotovou sazbu 2 989 USD za 40 stop, což je o 2 % méně než v předchozím týdnu, zatímco index Xeneta XSI zaznamenal na trase Asie-Severní Evropa týdenní pokles o 4,5 % na 3 215 USD. Minulý týden společnost MSC oznámila novou sazbu FAK (freight all kinds) ve výši 4 500 USD za 40 stop high-cube na zásilkách z Asie do severní Evropy od 1. května a CMA CGM novou sazbu FAK ve výši 4 000 USD na stejné trase, zatímco Hapag-Lloyd navrhl mnohem méně ambiciózní cenu 3 100 USD.

Zvýšení se pravděpodobně výrazněji projeví na asijsko-středomořských trasách, kde index WCI společnosti Drewry zaznamenal na trase Šanghaj-Janov pokles o 2 % na 3577 USD za 40 stop. MSC očekává, že od 1. května bude sazba FAK činit 5 400 USD za 40 stop do přístavů západního Středomoří a 5 600 USD do východního Středomoří. CMA CGM oznámila sazbu FAK ve výši 5 200 USD pro západní a 5 300 USD pro východní Středomoří a Hapag-Lloyd 3 500 USD a 3 900 USD. Na základě toho se zdá, že ambicí německého dopravce je do značné míry udržet sazby mezi Asií a Evropou na současné úrovni, zatímco CMA CGM a MSC sázejí na udržení poptávky a pokračování krize v Rudém moři, aby podpořily ceny.

Konflikt na Blízkém východě nadále narušuje lodní dopravu a otrásá sítěmi. Společnost Maersk v pátek oznámila, že fakticky mění svou službu ME2, Blízký východ/Indie-Středomoří, na severoevropskou smyčku.



SSL Express 22-04-2024 WSC žádá americký soud, aby nařídil společnosti FMC opravit "nekonzistentní" nová pravidla D&D

Změny pravidel Federální námořní komise (FMC) týkající se poplatků za demurrage a despatch a řidičů kamionů pracujících pro dopravce se staly terčem kritiky ze strany Světové námořní rady (WSC). WSC minulý týden podala petici k americkému odvolacímu soudu a tvrdí, že změny pravidel, které mají být provedeny koncem května, obsahují "vnitřní rozpor", který by mohl vést k tomu, že řidiči kamionů a zprostředkovatelé budou stále odpovědní za poplatky za zdržné a propadnutí. Odstupující prezident WSC John Butler řekl: "Kongres nařídil FMC, aby dále vyjasnila své výkladové pravidlo pro účtování D&D. Konečné pravidlo však obsahuje významný vnitřní rozpor týkající se účtování D&D automobilovým dopravcům. Tento rozpor již nyní způsobuje značný zmatek a nejistotu u námořních dopravců a dalších účastníků odvětví." Změna pravidel, která přichází jako součást dvoustranného zákona o reformě námořní dopravy z

roku 2022 (OSRA), měla omezit účtování D&D smluvními stranám. Tím by se odstranilo břemeno, s nímž se převážně potýkali řidiči nákladních vozidel, kteří byli odpovědní za řešení nesrovnalostí mezi smluvními podmínkami a konečnou fakturou, přestože neznali podmínky smlouvy mezi vlastníky nákladu a dopravci. Zamýšlené změny získaly podporu celého odvětví, zejména vzhledem k tomu, že jedinou alternativou by bylo zveřejňování smluvních podmínek osobám mimo smluvní vztah. Pan Butler poznamenal, že ačkoli se zdá, že znění změny pravidel FMC zakazuje další fakturaci tohoto druhu, uvedl, že "preambule pravidel jasně uvádí, že námořní dopravce může fakturovat autodopravci, s nímž má uzavřenou smlouvu". Dodal, že přestože požádal FMC, aby se touto technickou otázkou zabývala, dosud tak neučinila, a proto se společnost WSC obrátila na soud, aby "tuto nesrovnalost napravil a zajistil tak jasnost předpisů".

Od zavedení OSRA se FMC potýká s řadou případů týkajících se toho, co zákazníci dopravců a smluvní strany označují za "nekalé" praktiky lodních společností. A jednalo se o vysoké částky: Společnost Hamburg Süd byla nucena zaplatit přepravci nábytku OJ Commerce 9,8 milionu dolarů a Bed, Bath & Beyond se obrátila na OOCL s žalobou ve výši 38 milionů dolarů. V poslední době se však objevila řada žalob podaných proti dopravcům, včetně společností Maersk a Zim, za pouhých 1 300 dolarů, přičemž se zdá, že potrestané strany jsou ochotny věnovat čas tomu, aby získaly zpět peníze, které jim byly podle jejich názoru neoprávněně účtovány.

➔ **SSL express 22-04-2024 Obejde se bez speditéra letecká společnost? Odvěká debata se znovu otevřela**

Minulý týden se na konferenci CNS v Dallasu opět rozproudila odvěká debata o tom, zda letecké společnosti potřebují speditéry. Jeden z vysoce postavených manažerů letecké společnosti - velmi mimo záznam - řekl, že je unaven z toho, že vlastníci aktiv nevydělávají nejvíce peněz, zatímco speditéři nadále sklízí odměny, a dodal: "Obejdeme se bez nich."

Speditéři rychle zareagovali. "Tohle byste obvykle slyšeli od letecké společnosti, která se nikdy nesetkala se zákazníkem, nebo se zákazníkem nikdy přímo nejednala," řekl jeden z vedoucích pracovníků spedice. "V dnešní době je řízení zákazníků velmi složité. Mám-li 100 zákazníků, mám 100 různých způsobů a očekávání, jak s nimi jednat. Letecké společnosti prostě létají po trasách, liniových trasách z jedné oblasti do druhé. Ale obchod není nikdy stejný a myslím, že v tom je hodnota spedice, v poskytování různých typů služeb."

Letecké společnosti stále častěji jednají přímo s odesílateli ve světě elektronického obchodu, což jim možná dodává větší důvěru ve schopnost spolupracovat s koncovým zákazníkem. Frustrace se také mohla projevit zejména během CNS, kdy speditéři a letecké společnosti vedou průběžná jednání, na nichž se projednávají dohody na zbytek roku a na rok 2025. S výjimkou společnosti Apple a některých farmaceutických společností se jednání zúčastnilo jen málo přepravců. Brandon Fried, výkonný ředitel Asociace leteckých dopravců, řekl: "Je to určitě zastaralý a řekl bych krátkozraký pohled."

"Letecké společnosti dělají to, co umí nejlépe - převážejí krabice z jednoho města do druhého - a dělají to dobře. Skutečnost je však taková, že odesílatelé k nám přicházejí s komplexními logistickými problémy, které často vyžadují mnoho druhů dopravy, nejen leteckou nákladní dopravu, a také s množstvím problémů, kterými se letecké společnosti běžně nezabývají. Možná tato letecká společnost nepochopila, že speditéři spravují 80 % nákladu v letadle, a vyhodit nás ze dveří by nám značně ztížilo život."

Jeden z vedoucích pracovníků letecké společnosti, který souhlasil s tím, že dopravce speditéry potřebuje, nicméně uvedl, že je unavuje, když vidí, jak speditéři slibují zákazníkům nízké sazby, a pak tuto sazbu přenesou na leteckou společnost, která je často nižší než náklady. Vedoucí pracovník spedice odpověděl: "Stejně chování jsme zaznamenali i u jiných speditérů vůči našim zákazníkům. Ale my to neděláme. Když jdeme na zakázku, máme dobrou představu o tom, jaké by měly být naše očekávané tržní náklady. To se může u jednotlivých dopravců lišit. A může se to lišit i u speditérů v závislosti na jejich podnikání, síti a oblasti působnosti. Používáme to jako náš nejlepší odhad pro stanovení ceny, protože z našeho pohledu stále potřebujeme zajistit ziskovost a nebudeme ji riskovat v naději, že nám dopravce dá sazbu, kterou nezvládne. Chceme, aby dopravce byl schopen obsluhovat firmu - a pokud nedokáže být dlouhodobě ziskový, nebude toho schopen. A nakonec na tom proděláme všichni."

SSL Express 23-04-2024 Kouzelné slovo "udržitelnost" - co to vlastně znamená

V logistickém průmyslu už nějakou dobu koluje několik módních slov, bez kterých se neobejde žádná přednáška, setkání nebo kongres. Digitalizace – jejíž málo povšimnuté lidské aspekty jsem zde před pár týdny řešil – je jedním z nich. Udržitelnost je další věc. Ale když se zaposloucháte do mnoha diskuzí na toto téma, rychle vám bude jasné, že tento termín není používán pouze inflačním způsobem, ale často zcela nesprávně.

Slovo „udržitelný“ se často používá jako synonymum pro „dlouhodobý“. To se stalo běžným jazykem. Avšak právě proto, že je opatření dlouhodobě efektivní, nemusí automaticky splňovat kritéria udržitelnosti. V každém případě jsou obě situace jasně definovány. Fungovat udržitelně znamená řídit firmu tak, aby byla nejen dlouhodobě ekonomicky úspěšná, ale aby také generovala své zisky ekologicky a společensky prospěšným způsobem. Znamená to také, že společnosti se považují za součást většího systému, který zahrnuje naši ekonomiku, společnost a životní prostředí. A tyto tři aspekty jsou neoddělitelně spojeny. Pokud se jeden z nich dostane do nerovnováhy, celý systém se stane nestabilním. Kdo si někdy hrál s mobilem, ví, o čem mluvím.

Slovo „udržitelný“ se také často používá jako synonymum pro „zelený“. Tato dezinterpretace termínu je oblíbená zejména mezi politiky. Být klimaticky neutrální, CO₂ neutrální nebo bez emisí je vznešený cíl a jistě nezbytný, ale sám o sobě nemusí nutně splňovat kritéria udržitelnosti. Elektromobilita, která je prosazována plnou silou evropské klimatické politiky, sama o sobě nezaručuje udržitelnost. Protože pokud se pokusíte zasáhnout jediným opatřením ke stabilizaci systému, který není v rovnováze, nemůže to mít požadovaný účinek. Protože – jen abychom jmenovali příklady důležité i pro odvětví logistiky – jak je to se sociálními a ekologickými dopady těžby surovin pro výrobu baterií, které se nás v Evropě přímo netýkají, ale představují globální problém? Nebo s nejistými pracovními podmínkami subdodavatelů u poskytovatelů balíkových služeb nebo skladníků ve velkých distribučních centrech?

S nadměrným používáním v každodenním životě se význam slova stává čím dál vágnějším, nejasnějším a bezvýznamnějším. A to je škoda! Udržitelnost je mnohem víc než jen oddělení udržitelnosti korporace, výroční nablýskaná CSR zpráva, certifikace společnosti podle některých pochybných ekologických značek nebo „řasenka“, kterou si nasadíte, abyste splnili aktuální kritéria výběrového řízení. Je to spíše základní postoj: dívat se dopředu na budoucí generace, převzít společenskou a ekologickou odpovědnost za podnikatelské činy a myšlení v širších souvislostech.



SSL Express 23-04-2024 Logistické subjekty musí přijmout rizika nepřímého zastoupení

Logističtí operátoři musí v prostředí po Brexitu nést rizika spojená s nepřímým zastoupením. V rozhovoru (pro The Loadstar), který se uskutečnil v souvislosti s uvedením nové sady produktů Dachser Smart Border Connect, obchodní manažer společnosti pro Velkou Británii a Irsko Mark Cosgrove nepopřel rizika spojená s nepřímým zastoupením. "Je však důležité si uvědomit, že nepřijetím rizik nepřímého zastoupení se vědomě vzdáváte rostoucího segmentu trhu," řekl. "V podstatě tím říkáte velmi zkušeným britským vývozcům, že nevědí, co dělají. Nezapomeňte, že riziko sankcí vám hrozí pouze v případě, že vám vývozcem poskytne nesprávné údaje, zejména špatné kódy komodit."

Nepřímé zastoupení se týká vývozců, kteří prodávají zboží podle DDP incoterms na trhy, na nichž nemají vlastní právně registrovaný subjekt. Podle podmínek DDP neboli delivery duty paid je vývozcem/prodávajícím odpovědný za veškeré celní odbavení, DPH a celní poplatky a náklady na přepravu zboží. V rámci nepřímého zastoupení se zahraniční celní deklarant stává spoluodpovědným za veškeré závazky, které mohou vzniknout v důsledku nesprávného dovozního celního zápisu. Vložit důvěru do svých zákazníků se ukázalo jako obtížné pro některé větší hospodářské subjekty, které váhají, zda mají vystupovat jako nepřímý zástupce při zásilkách DDP, zejména pro malé a střední podniky. Pan Cosgrove uvedl, že ačkoli finanční náklady na případné nesprávně deklarované zásilky mohou být vysoké, klíčovým faktorem tohoto chování na trhu bylo také "reputační riziko", které by mohlo vzniknout v důsledku nesprávně deklarovaných celních vstupů. "Je jasné, že se společnosti mohou dopustit neúmyslných chyb, že se mohou stát omyly, ale většina našich cílových odesílatelů vyváží již mnoho a mnoho let, a to jak v období před Brexitem, tak i po něm," pokračoval. "Otázka, kterou je třeba si položit, zní: 'Jak pravděpodobné nebo proč by najednou začali nedodržovat předpisy? Opět platí, že některé komodity jsou náročnější než jiné, ale znamená to, že logističtí operátoři musí být při výběru vhodných klientů selektivní." S odkazem na "robustní" proces nástupu nových klientů společnosti Dachser pan Cosgrove uvedl, že je klíčové, aby logistické společnosti zajistily, že jejich odesílatelé rozumí tomu, co je potřeba. Tím by se podle něj předešlo dalšímu potenciálnímu reputačnímu riziku, kterému provozovatelé čelí, když působí jako nepřímý zástupce, "především tomu, že celní orgány na obou stranách Lamanšského průlivu začnou vaši společnost spojovat s pravidelnými nesprávnými deklaracemi. Trvale špatná pověst u zámořských celních orgánů by mohla vést k problémům v souvislosti s důležitými povoleními, jako je obnovení statusu AEO."

Nová služba společnosti Dachser "smart border", která dodává na základě Incoterms DDP, poskytuje britským vývozcům splňujícím požadavky "bezproblémový přístup" k evropské síti sběrných míst společnosti, přičemž její spuštění následovalo po tom, co pan Cosgrove označil za úspěšnou pilotní fázi v únoru a březnu.



!?! SSL Express 23-04-2024 Právní bitva o "plavby neschopnou" a "bezohlednou" MV Dali se rozhořela

Loď MV Dali, která minulý měsíc zničila tři střední části mostu Francis Scotta Keye, opouštěla přístav ve stavu, kdy nebyla způsobilá k plavbě, a s nevyškolenou posádkou, tvrdí město Baltimore v nové žalobě proti společnostem Grace Ocean a Synergy Group. Kontejnerová loď trpěla výpadky proudu, takže v rozhodující minutě, kdy se blížila k mostu, pohon a řízení nereagovaly a posádka nemohla srážce zabránit.

Po incidentu začal soudní spor mezi baltimorskou městskou radou a správcem lodi Synergy Group a majitelem lodi Grace Ocean, oběma se sídlem v Singapuru, souběžně s trestním vyšetřováním FBI. Zdá se, že společnost Maersk není do případu zapletena a díky zvláštnostem smluv o pronájmu se pravděpodobně vyhne odpovědnosti. Společnosti Grace Ocean a Synergy požádaly o zproštění odpovědnosti nebo o omezení odpovědnosti na 43,7 milionu dolarů, což zahrnuje "zdravou hodnotu plavidla plus náklady na přepravu po odečtení nákladů na opravu a záchranu". Není překvapením, že citovaný orgán každou z těchto možností zpochybňuje a dodává, že "po celou dobu, která je relevantní pro tento spor, byla loď Dali provozována úmyslně, bezohledně a lehkomyšlně" poté, co nebyla "řádně vyškolená posádka... dodržovala bezpečné pracovní a provozní postupy... řádně udržována [a] řádně vybavena... prováděla odpovídající inspekce" nebo

"nezajistila kompetentní posádku a bezpečné vybavení". Baltimore City tvrdí, že: "Z hlášení vyplynulo, že ještě před vyplutím z přístavu se na lodi Dali rozezněly alarmy ukazující na nestálé napájení" a "loď Dali přesto vyplouvala z přístavu, přestože byla zjevně v nevyhovujícím stavu". Zatímco náhlou ztrátu pohonu lodi lze vysvětlit špatným palivem, což se v mnoha případech stalo, skutečnost, že celé plavidlo ztratilo energii najednou, je podezřelejší a dosud nebyla vysvětlena. Ačkoli pohon zajišťoval hlavní motor Hyundai, MV Dali má také pět pomocných generátorů, které by mohly zajistit energii pro řízení při běžné ztrátě pohonu, což naznačuje, že problémem byla elektřina, a nikoli motor. Náhlý obrat na pravobok, jak je patrné z videozáznamu - který byl zastánci konspiračních teorií mylně interpretován jako pokus o záměrné navedení plavidla směrem k mostnímu pilíři - byl mezitím vysvětlen jednáním baltimorského lodivoda, který ve snaze minout pilíř spustil kotvu na levoboku. To způsobilo, že se příď lodi stočila na opačnou stranu a zároveň vyrazila zád, což je podobný pohyb jako "skandinávský flik", který se objevuje při automobilových závodech.

SSL express 23-04-2024 Britská pošta v hledáčku p. Křetínského (zdroj DVZ)

Kdo by si pomyslel, že časem prověřená Královská pošta, založená v roce 1516 Jindřichem VIII. jako vládní agentura, se jednoho dne stane cílem převzetí? A přece se to stalo. Minulý týden předložil český miliardář Daniel Křetínský nabídku na koupi mateřské společnosti Royal Mail IDS.

Zkrátka a dobře: Vedení IDS s díky odmítlo. Ne kvůli její slavné historii jako Poštovní služby Jejího Veličenstva. Ta byla zprivatizována již v roce 2013. Ale jednoduše proto, že nabízená kupní cena se vedení IDS zdála příliš nízká. Koneckonců GLS, balíkové služby působící po celé Evropě a v Severní Americe, je součástí rodiny, což společnosti poskytuje oporu v rychle rostoucím odvětví elektronického obchodu.

SSL Express 23-04-2024 Nejistota ohledně přístavu Hamburk

Sdružení hamburských speditérů (VHSp) se obává o konkurenceschopnost přístavu. Kombinace vysokých nákladů, špatného výkonu na kontejnerových terminálech i zákonné úpravy a zdouhavé schvalovací procedury zajišťují, že lokalita sesouvá stále více dolů a je pro investory neatraktivní, stěžovali si zástupci profesního sdružení na tiskové konferenci k u příležitosti výroční valné hromady v pondělí „Hamburk je na špatné cestě,“ říká Axel Plaß, předseda VHSp. Letité diskuse o nové výstavbě křižovatky Köhlbrand a nadcházející období plánování a výstavby nového mostu jsou nepřijatelné a jsou „synonymem toho, že ztrácíme kontakt“. Zástupci sdružení po léta spatřovali další překážku v německém modelu daně z obratu při dovozu, který zajišťuje, že speditéři musí platit předem, a tedy riskovat. O to více vítají nyní ohlášenou reformu modelu a zároveň si stěžují, že implementace může kvůli rozsáhlým IT změnám začít až od roku 2028. „To nás děsí,“ říká Pay-Andres Lüders, místopředseda představenstva. Během tohoto dlouhého období by došlo ke ztrátě dalšího nákladu v západních přístavech, protože tam platí atraktivnější model účtování.

Zástupcům sdružení vadí nejen politická rozhodnutí, ale také nedávno zavedené digitální truckerské karty pro terminály Eurogate a HHLA. To má mimo jiné zajistit bezpečnější a efektivnější procesy při doručování a svozu kontejnerů, ale znamenalo by to dodatečné náklady a administrativní zátěž, která by lokalitu učinila neatraktivní. „Chybí nám jednotné řešení,“ říká Plaß a stěžuje si, že HHLA i Eurogate používají svá vlastní řešení, která jsou spojena s náklady a

znamenaí další práci pro řidiče a firmy. „V zahraničí je to lepší a jednodušší. Bohužel takové věci děláme dvakrát, třikrát a zvlášt' komplikovaným způsobem.“

Poloha hamburského přístavu je pro Německo vlastně geografickým, ekonomickým a ekologickým štěstím, které musíme více využít. „Nechceme si stěžovat na umístění, ale musíme,“ říká Plaß. „Naším úkolem je varovat, aby se Hamburk stal přístavem, jakým kdysi byl,“ dodává jeho zástupce Willem van der Schalk. Asociace by ráda viděla větší podporu ze strany státních a federálních politiků.

Přístav Hamburk ztratil od roku 2007 přibližně 22 procent objemu kontejnerů. V roce 2007 bylo odbaveno 9,9 milionu TEU, loni 7,7 milionu TEU. Bremerhaven také ztratil během období dobrých 14 procent. Na druhé straně Rotterdam a Antverpy ve stejném období zvýšily objemy kontejnerů o dobrých 24 a 22 procent.

U příležitosti valné hromady předkládá VHSp svůj každoroční ekonomický přehled, jehož letošní výsledky odrážejí výzvy, před kterými stojí německá ekonomika. V souladu s tím o něco více než polovina dotázaných společností očekává letos pokles tržeb. 15 procent očekává rostoucí tržby, zbytek stabilní. Rozdělení očekávaných zisků je podobné: 14 procent očekává plus, 25 procent stabilní vývoj, 55 procent se obává klesajících zisků a 6 procent očekává ztráty pro aktuální finanční rok. Navzdory chmurným vyhlídkám jsou podle průzkumu pracovní místa v spedičním a logistickém průmyslu z velké části jistá. 64 procent dotázaných společností očekává, že počet zaměstnanců zůstane stejný, 23 procent chce přijmout nové zaměstnance a 13 procent očekává rušení pracovních míst. Stefan Saß, generální ředitel VHSp, vysvětluje, že firmy se snaží udržet si své zaměstnance – například modelem zkrácených úvazků – místo toho, aby propouštěly a nemohly najít vhodné zaměstnance, když narůstá objednávková situace. Nedostatek kvalifikovaných pracovníků nakonec znepokojuje většinu společností. Nejnaléhavější je potřeba komerčních profesí. Do ekonomického průzkumu v březnu a dubnu letošního roku VHSp oslovila 325 členských firem, z nichž 117 se zúčastnilo.

SSL Express 23-04-2024 Špičková technologie v rentgenových vozech v Duisportu

V přístavu Duisburg se buduje takzvaný velký rentgenový systém (GRA) pro naložené kamiony, který celníkům umožní lépe se vypořádat s pašeráky v největším vnitrozemském přístavu světa a urychlí celní odbavení.

V GRA jsou věci podobné jako u myčky aut: nákladní automobil stojí, ale místo mycích kartáčů se po vozidle pohybuje mobilní rameno systému. Náklad je bombardován rentgenovými paprsky ze dvou stran. Cíl kampaně: Odborníci na celním úřadu v Ruhrort by měli na svých monitorech pomocí snímků ostrých jako břitva ukázat, co je v kontejnerech uloženo. Dosud byly takovéto rozsáhlé rentgenové systémy náročné na náklady a personál používány pouze ve velkých mezinárodních námořních přístavech v Německu, v současnosti jsou dostupné pouze v Hamburku a Bremerhavenu.

Zařízení bude postaveno na ploše přibližně 3 200 metrů čtverečních v bezprostřední blízkosti sídla společnosti Duisport v Ruhrortu. V plánu je postavit halu o velikosti kolem 620 metrů čtverečních a administrativní budovu o velikosti okolo 550 metrů čtverečních. Duisport do toho investuje

zhruba 3 miliony eur. „To enormně zvyšuje mezinárodní bezpečnostní standard v lokalitě Duisburg. Pro mezinárodní lodní společnosti je existence takového zařízení důležitým kritériem pro určení, ve kterých lokalitách zvýší nebo omezí své aktivity,“ říká generální ředitel Duisportu Markus Bangen.

SSL Express 23-04-2024 Prý je to průlom = Německo povoluje používání HVO 100

HVO 100 se nazývá „hydrogenovaný rostlinný olej“. To znamená, že toto palivo je vyrobeno z rostlinných olejů, většinou odpadních, jako je olej na smažení. Jde tedy o čistou bionaftu. Výhodou je, že s HVO 100 se při spalování uvolňuje asi o 80 – 90 procent méně CO₂.

Spediční společnosti proto bionaftu dlouhodobě propagují. Protože jim bylo vždy jasné, že na německých silnicích budou ještě mnoho let jezdit nákladáky se spalovacími motory, bez ohledu na to, jak úspěšné elektrické a vodíkové nákladáky budou. Muselo proto existovat řešení, jak vypouštět podstatně méně CO₂, a to i u běžných spalovacích motorů. Jedna možnost = HVO 100.

P.S. A co na to Herr Diesel? Vstřikovače, pístní kroužky, výfuk... A kde se tolik "vyjetého oleje" vezme? Konkurencí už je airfreight s jejich SAF!

SSL Express 24-04-2024 Polsko a Litva přivádějí stále více řidičů ze třetích zemí

Počet povolení pro řidiče kamionů ze třetích zemí v oběhu ve 27 členských státech EU v posledních letech výrazně vzrostl. V roce 2012 jich bylo dobrých 44 000, v roce 2022 téměř 302 000. Dirk Engelhardt, mluvčí Spolkového svazu silniční nákladní dopravy, logistiky a likvidace odpadu (BGL), tyto údaje v pondělí představil na logistické konferenci SPD v Berlíně. Šlo mimo jiné o pracovní podmínky řidičů a férovou soutěž v silniční nákladní dopravě. Engelhardt kritizoval skutečnost, že zejména dvě východoevropské země vykazují přemrštěný nárůst schválení ve třetích zemích. V Polsku je nyní v oběhu téměř 161 000 povolení, zatímco před deseti lety to bylo něco málo přes 4 200. V Litvě se počet za stejné období zvýšil z necelých 2 300 na více než 66 000.

Naproti tomu počet schválení v zemích EU-15 včetně Německa a Francie stagnoval. Engelhardt jako důvod uvádí byrokratické překážky, jako je prokázání znalosti německého jazyka nebo požadavek na profesní kvalifikaci řidiče. To prohlubuje problém nedostatku řidičů a staví dopravní společnosti v zemích EU-15 do značné konkurenční nevýhody. „Největším problémem je v současnosti nedostatečná kontrola společností,“ řekla Andrea Kocsis, místopředsdkyně odborového svazu Verdi. Prosazování balíčku mobility EU, včetně povinnosti řidičů kamionů vrátit se do svých domovských zemí, není prakticky sledováno, až na Belгии a Francii, kde jsou kontroly prováděny a trestány vysokými pokutami. Odbory již dávno požadovaly evropský průkaz sociálního zabezpečení, který by zajistil účinnější kontroly. Podle Tinyho Hobbse ze skupiny jihohesenských řidičů svazu Verdi se však dosud nic nezměnilo. Zaměstnavatelské svazy a svazy se shodují na tom, že kontrolních orgánů, včetně celní správy, policie a Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu, je příliš mnoho, a vyzvaly ke sloučení úkolů na jednom místě.

P.S. V Evropě údajně chybí 500.000 řidičů. Tak co je na tom špatného, hledat je v 3. zemích?



SSL Express 24-04-2024 DB popírá mediální šum o prodeji DB Cargo

DB Cargo je pod obrovským tlakem. Společnost musí být do roku 2025 v plusu, aby odvrátila řízení o evropské státní podpoře. Mateřská společnost aktuálně přebírá ztráty divize železniční nákladní dopravy. To není podle práva EU povoleno, jak již (DVZ) několikrát oznámilo. Podle zpráv bude EU pravděpodobně vyžadovat účast třetích stran na ozdravení DB Cargo. „Handelsblatt“ podrobně informoval o možném prodeji akcií společnosti dne 16. dubna 2024 s odvoláním na prohlášení dozorčí rady.

"DB odmítá spekulace 'Handelsblatt' o prodeji DB Cargo," popřela skupina v úterý zprávu. Vyjádření zaměstnanců DB bylo zcela vytrženo z kontextu důvěrného jednání dozorčí rady. Zpráva naznačuje, že železniční nákladní doprava DB je na prodej nebo je jinak ohrožena. "To není pravda," řekl DB. Je pravdou, že s transformací DB Cargo aktuálně DB nastavuje kurz k zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti společnosti.

Faktem však také je, že DB Cargo už roky dosahuje gigantických ztrát. Podle společnosti v roce 2023 činily 497 milionů eur. Objem přepravy klesl o 11,1 procenta na 197,6 milionu tun.



SSL Express 24-04-2024 Přesměrování linek okolo Mysu dobré naděje má dramatické dopady na emise

Přístav Džidda v Saúdské Arábii hlásí dvoutřetinový pokles počtu zásilek od deseti největších dopravců, přičemž přesměrování lodí na trasy Asie-Evropa prodlužuje cestu každého kontejneru o 5 800 námořních mil, což zvyšuje emise CO₂. Počet příjezdů nejvýznamnějších dopravců do Džiddy se snížil o 67 %, přestože přístav nyní odbavuje kyvadlovou dopravu Suezským průplavem, která se nemusí vydávat daleko do Rudého moře nebo přes průliv Bab-el-Mandeb. Podle údajů společnosti Alphaliner je nyní průměrná velikost plavidel 5 600 tun, zatímco před krizí v Rudém moři činil průměr 8 625 tun. Zvláště výrazný je případ společnosti MSC, jejíž lodní příjezdy do Džiddy klesly z 230 v prvním čtvrtletí 2023 na přibližně 60 v prvním čtvrtletí letošního roku. Společnost MSC doufá, že se jí podaří tento výpadek nahradit, a proto přidala na své lince Levante Express zastávky v Džiddě a v přístavu King Abdullah, kde má loď MSC Maria Elena o kapacitě 9 200 teu v neděli provést zahajovací zastávku.

Mezitím se podle ukazatele emisí CO₂ na tunu kilometru, indexu emisí uhlíku (CEI) společnosti Xeneta, obchod mezi Dálným východem a Středoziemním mořem, který ve 3. čtvrtletí 23. roku patřil z hlediska emisí k nejlepšímu, stal v prvním čtvrtletí letošního roku nejhorším s hodnotou CEI 140,8, což představuje nárůst o více než 60 %. Index CEI pro obchod mezi Dálným východem a severní Evropou se v prvním čtvrtletí rovněž zvýšil, a to na 111, což představuje meziroční skok o 20 %. Analytička společnosti Xeneta Emily Stausbølllová však poznamenala, že nárůst vzdálenosti u tohoto obchodu byl částečně zmírněn lepším faktorem naplnění plavidel, který vzrostl o 6,1 %. Přestože na podzim loňského roku byla nadbytečná kapacita jedním z největších problémů kontejnerové dopravy, údaje společnosti Xeneta zřejmě ukazují, že odklonění dopravy z Rudého moře tuto mezeru zcela zaplnilo. Celosvětová průměrná rychlost lodí o kapacitě 12 000-17 000 teu vzrostla v lednu na 15,4 uzlu a od té doby se drží nad 15 uzly. Nejenže však lodě plují rychleji, ale dochází i k přesunu starších, menších a méně úsporných plavidel. Mezitím někteří odesílatelé přešli na leteckou nákladní přepravu nebo námořní leteckou přepravu přes Dubaj nebo Kolombo, což dále zvýšilo úroveň emisí.

P.S. A sakra, to se Húsíové prohnu, až jim přijde účet za emisní povolenky...



SSL express 24-04-2024 HHLA kupuje 51% podíl v rakouském specialistovi na intermodální přepravu Roland Spedition

Hamburský provozovatel terminálů a intermodální přepravy HHLA hodlá rozšířit svou střeoevropskou železniční síť a dohodl se na koupi 51% podílu v rakouské intermodální společnosti Roland Spedition za nezveřejněnou částku. Společnost Roland Spedition provozuje síť intermodálních služeb mezi rakouskými železničními uzly a severoevropskými přístavy Hamburk, Bremerhaven, Antverpy a Rotterdam, jakož i jadranskými přístavy Terst a Koper, a ročně odbaví přibližně 130 000 teu. Současní akcionáři a spoluměditelé Christian Gutjahr a Nikolaus Hirschall si ponechají 49% podíl a zůstanou ve společnosti; podle jejich slov transakce umožní výrazné rozšíření sítě, protože bude integrována do intermodální dceřiné společnosti HHLA Metrans. "Po pečlivém zvážení jsme se rozhodli přivést na palubu partnera. V HHLA jsme našli silného strategického partnera, který nám pomůže Roland dlouhodobě udržitelně rozvíjet," uvedli. "Důležitá je pro nás nejen udržitelnost a digitální inovace, ale především rozšíření nabídky našich tras," dodali.

Angela Titzrathová, generální ředitelka společnosti HHLA, řekla: "Christian Gutjahr a Nikolaus Hirschall vytvořili ze společnosti Roland 'nejlepšího' poskytovatele služeb v oblasti intermodální přepravy šetrné ke klimatu ve své třídě a spolehlivého partnera pro své mezinárodní zákazníky a hamburský přístav. Roland tak mimořádně doplňuje naše portfolio služeb na evropském intermodálním trhu a rozhodujícím způsobem posiluje spojení mezi hamburským přístavem a důležitým rakouským trhem. V tomto úspěšném příběhu hodláme společně pokračovat," dodala. Ve společnosti Roland Spedition zůstane také 50 zaměstnanců, přičemž uzavření transakce ještě podléhá kontrole ze strany regulátorů hospodářské soutěže.

P.S. Ale ale, v MSC má někdo narozeniny? Takový pěkný dárek ...



SSL Express 25-04-2024 Freightos indexy námořního a leteckého dopravného

Freightos Baltic Index

Asia-N. Europe průměr (FBX11 Weekly) pokles o 7% na **\$3,304/FEU**

Asia-Mediterranean průměr (FBX13 Weekly) pokles o 2% na **\$4,364/FEU**

Freightos Air Index

China - N. Europe weekly průměr růst o 8% na **\$3.55/kg**

N. Europe - N. America průměr pokles o 4% na **\$1.80/kg**

Po iránském raketovém a dronovém útoku na Izrael a izraelském odvetném úderu z minulého týdne se napětí mezi oběma státy možná zmírňuje, což může prozatím snížit riziko dalšího zadržení

iránských plavidel v Hormuzském průlivu. Írán nadále zadržuje loď Aries provozovanou společností MSC a její posádku, což znamená, že několik stovek naložených kontejnerů směřujících do Indie v dohledné době nedorazí a několik tisíc vývozních kontejnerů, které čekají na odjezd z Indie na lodi Aries, se může rovněž setkat se zpožděním.

Zásilky Indie - Blízký východ mohou v důsledku této nové hrozby čelit vyšším nákladům na pojištění, a přestože by eskalace akcí Íránu v průlivu pravděpodobně ovlivnila regionální kontejnerový obchod operativně i z hlediska vyšších sazeb za přepravu - a pokud by byly ovlivněny toky kontejnerů do Dubaje, narušila by se i námořní a letecká doprava přes klíčový uzel SAE - zatím nejsou žádné další zprávy o narušení a ani údaje o sazbách terminálu Freightos ex-Indie neukazují žádný vliv. Ani toto poslední narušení nemělo vliv na sazby za oceánem mimo Blízký východ a jižní Asii. Ceny mimo Asii minulý týden mírně poklesly nebo byly vyrovnané a zůstávají hluboko pod svými vrcholy z počátku roku. Sazby na trase Asie - Severní Amerika však zůstávají o 90 % vyšší než v roce 2019 na západní pobřeží a o 60 % vyšší na východní pobřeží, a to na úrovni přibližně 3 000 USD/FEU, resp. 4 300 USD/FEU, neboť odklony z Rudého moře nadále pohlcují kapacitu a prázdné plavby jsou i v těchto měsících, kdy je sezóna volná, vzácné.

Stejně tak ceny na trase Asie - severní Evropa a Středozemní moře jsou více než dvojnásobné oproti roku 2019, a zatímco z oznámení cen na květen vyplývá, že někteří dopravci hodlají udržet ceny na současné úrovni 3 300 USD/FEU, resp. 4 300 USD/FEU, jiní plánují zavést GRI, aby se pokusili zvýšit ceny za severní Evropu na 4 500 USD/FEU a za Středozemní moře na 5 600 USD/FEU.

V oblasti letecké nákladní dopravy způsobila silná bouře v Dubaji záplavy, které minulý týden vedly k uzavření letiště na 24 hodin a ke zrušení 300 letů, ačkoli se očekává, že se provoz rychle obnoví. Objem elektronického obchodu B2C je i nadále velkým motorem poptávky a obav o dostupnou kapacitu z Číny, zejména koncem roku během hlavní letecké sezóny. Sazby Freightos Air Indexu mimo Čínu zůstaly minulý týden zvýšené na 5,18 USD/kg do Severní Ameriky a 3,55 USD/kg do Evropy. Někteří dopravci v reakci na to podnikají kroky k navýšení kapacity, včetně nově ohlášené transpacifické linky společnosti CMA CGM, která bude spuštěna v červnu, ačkoli se očekává, že ve 4. čtvrtletí bude kapacita ještě menší.



SSL Express 25-04-2024 Konec blokové výjimky moc změn nepřinese (delší analýza)

Až dnes (25. dubna 2024) vyprší platnost nařízení EU o blokové výjimce pro konsorcia v liniové dopravě (GMO), neočekává se, že by se pro společnosti zabývající se kontejnerovou dopravou nic změnilo. „Nedávná diskuse byla hodně povyku pro relativně málo,“ říká Markus Schöner, partner obchodní advokátní kanceláře CMS, která se specializuje na evropské a německé antimonopolní právo. "Žádný velký třesk nebude." Spediční a lodní sdružení i zájmové skupiny liniových lodních společností se opakovaně střetávaly v boji o suverenitu při výkladu možných dopadů nařízení. To bylo zavedeno v roce 2009 jako další varianta dříve existujících výjimek pro liniová konsorcia podle práva hospodářské soutěže; vstoupila v platnost následující rok a následně byla několikrát prodloužena.

Cílem GMO mělo být umožnit lodním společnostem za určitých podmínek uzavírat dohody o spolupráci, aniž by došlo k porušení pravidel hospodářské soutěže EU. Od té doby jsou konsorcia, která mají méně než 30procentní podíl na trhu v obchodu, a priori považována za neškodná podle soutěžního práva. Konsorciální lodní společnosti musí na oplátku vypočítat společný podíl na trhu v rámci písemných sebehodnocení (tzv. sebehodnocení). Pokud podíl překročí hranici 30 procent,

musí dopravci vysvětlit, jak jejich spolupráce ovlivňuje trh; především musí uvést důvody, které věrohodně naznačují, že jejich spolupráce nepoškozují hospodářskou soutěž, přestože překračuje procento tolerované GMO. To vše musí dopravci pro případ úřední kontroly vést písemně. Dodnes však k takovému vyšetřování nikdy nedošlo. „Komise EU nezahájila jediné veřejně známé vyšetřování konsorcií,“ řekl Schöner. Některé dopravní společnosti pravděpodobně popsaly hory papíru pro svá sebehodnocení, které zmizely nepřečtené v zásuvkách.

Podle mluvčí evropské komisařky pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestager budou lodní společnosti v budoucnu podléhat pokynům, které platí pro všechna odvětví. S vypršením platnosti GMO bude pravděpodobně vyžadovat, aby takové sebehodnocení provádělo ještě více dopravců než dříve. Lodní společnosti budou muset v budoucnu dodržovat předpisy, které platí pro všechna hospodářská odvětví o takzvaných dohodách o horizontální spolupráci a výjimce pro specializační dohody, uvedla mluvčí Vestagerová. Ty již podrobují společnosti autoauditům, jakmile společný podíl na trhu přesáhne 20 procent.

Ani nad touto hranicí není spolupráce v konsorciích zakázána, zdůrazňuje mluvčí. Lodní společnosti by také nemusely své dohody registrovat u Evropské komise a nechat si je schvalovat. „S vypršením platnosti GMO pro konsorcia liniových lodních společností musí dopravci sami nadále zkoumat, jaké účinky má jejich spolupráce. Po vypršení platnosti GMO platí prahová hodnota podílu na trhu, která byla snížena o 10 procentních bodů benchmark. Pro dopravce nemá vypršení platnosti GMO ve skutečnosti žádný bezprostřední praktický význam v jejich každodenní činnosti, protože musí jako dříve provádět sebehodnocení.“

V prvním čtvrtletí roku 2024 podle britského analytického domu MDS Transmodal (MDST) působilo 36 konsorcií v rámci tří oborů relevantních pro orgány EU pro dohled nad hospodářskou soutěží, do kterých jsou zapojeny evropské přístavy. 15 konsorcií zůstalo pod hranicí podílu na trhu ve výši 20 procent, která budou po vypršení platnosti GMO od počátku neškodná. Během sledovaného období překročilo hranici 30 procent 11 konsorcií, z nichž čtyři byla nad hranicí 40 procent a dvě z nich dokonce nad hranicí 50 procent. Posledně jmenované dvě operují na transatlantickém obchodu a tvoří je lodní společnosti CMA CGM, Cosco, Hapag-Lloyd a ONE (50 procent podílu na trhu) a také Cosco, Hapag-Lloyd a MSC (55 procent). Evropská komise by proto měla dostatek důvodů k zahájení vyšetřování proti několika konsorciím v souvislosti s končícím GMO, aby mohla podniknout kroky proti možné nezákonné dominanci na trhu. Samotný vysoký podíl na trhu sice nestačí, ale může být silným ukazatelem.

Podle analytičky MDST Antonelly Teodoro jsou současné tržní podíly konsorcia vyšší, než by skutečně naznačovalo vypršení platnosti GMO. „Konec GMO nevyřešil skutečný problém nedostatku monitorování,“ řekl Teodoro. Odvětví námořní dopravy, jeho zúčastněné strany a nakonec i spotřebitelé by z takového monitorování, které by mělo být strukturováno globálně, aby bylo efektivní, měli prospěch, řekla Teodoro. "Nicméně se mi zdá příliš optimistické očekávat, že lodní společnosti budou muset v určitém okamžiku předkládat sebehodnocení, než jim bude vůbec dovoleno plout na určité trasy."

Právní expert Schöner poukazuje na to, že Evropská komise dosud vykonávala svou dozorovou pravomoc, pokud jde o převzetí lodních společností: „Doposud úřad primárně zkoumal lodní trhy v rámci kontroly fúzí.“ Již z popisů partnerů fúze v těchto kontrolách bylo zřejmé, že tržní podíly na mnoha obchodech byly v některých případech výrazně přes 30 procent. Komise to nicméně nevyužila jako příležitost k podrobnějšímu zkoumání příslušných dohod o spolupráci. Generální ředitelka sdružení spedičních společností EU CLECAT Nicolette van der Jagt nevěří, že by Evropská komise po skončení platnosti GMO zásadně změnila výkon dozoru nad trhem, jak to v

minulosti prokázala. "Komise EU bude spolupráci sledovat, ale mám podezření, že velmi lehkou rukou," řekla nejvyšší představitelka.



SSL Express 25-04-2024 Využití AI v sektoru KEB

Odvětví KEB by mohlo těžit z řešení založených na umělé inteligenci (AI), pokud by se ve společnostech spojily technické a technologické znalosti. Vyplývá to ze studie společnosti Lufthansa Industry Solutions jménem Federální asociace pro balíkovou a expresní logistiku (BPEX). Cílem všech aplikací AI je vytvářet lepší pracovní podmínky, zvyšovat efektivitu procesů a obchodních výsledků firem, uvedl Marten Bosselmann, předseda BPEX. "Naším zájmem je chránit a zachovat pracovní sílu, protože každý den odvádí tvrdou práci." Studie ukazuje konkrétní případy použití pro použití technologie AI, které by společnosti KEB již mohly implementovat, protože existují technické možnosti, vysvětlil Lars Schwabe z Lufthansa Industry Solutions.

Poměrně snadno implementovatelné opatření je automatické vyhodnocování zpětné vazby od zákazníků. To umožňuje urychlit procesy zpracování, takže se služba zlepší a spokojenost zákazníků se zvýší. Složitějším řešením je zavedení a využití asistenčního systému pro vyhledávání parkovacích míst v metropolitních oblastech. To má zajistit rychlé doručení zásilek na poslední míli, protože informace o optimálním parkovacím místě by mohly být přehrávány staticky nebo dynamicky do navigačních zařízení doručovacích vozidel. Opatřením s vysokým potenciálem úspory nákladů, které je zároveň velmi komplexní, je inteligentní stanovení priorit a vědomé uchovávání zásilek. Na rozdíl od běžné praxe co nejrychlejšího přesouvání balíků přes systémy, řešení si klade za cíl záměrně zdržovat zásilky do následujících dnů a teprve později je přiřadit doručovatelům pro účely sdružování. Toto opatření nabízí velký potenciál pro zvýšení účinnosti, zejména ve venkovských oblastech s většími vzdálenostmi. Mezi další případy použití zdůrazněné ve studii patří: dynamická optimalizace trasy, plánování podporované umělou inteligencí, dynamické přiřazování balíků k uzlům nebo inteligentní řízení doručování balíků.



SSL Express 26-04-2024 EP schválil poslední balík zákonů

Evropský parlament dal ve středu na svém posledním plenárním zasedání legislativního období nakonec zelenou sérii zákonů, které vyjednal se státy EU. Kromě nových požadavků na transevropské dopravní sítě a povinnosti péče v dodavatelských řetězcích je pro odvětví dopravy a logistiky důležité mnoho dalších přijatých právních aktů.

Přichází zákon EU o dodavatelském řetězci. Evropský parlament 374 hlasy pro, 235 proti (a 19 se zdrželo) hlasováním ve středu přijal novou směrnici (CSDDD) o podnikové náležité péči, na níž se dohodly Parlament a Rada ministrů. Nová pravidla požadují, aby společnosti z EU, které překračují určité prahové hodnoty pro počet zaměstnanců a obrát, a také jejich partneři na předcházejícím a navazujícím trhu – včetně dodavatelů a partnerů ve výrobě a distribuci – předcházeli, zmírňovali nebo napravovali negativní dopady svých činností na lidská práva a životní prostředí. To ovlivňuje mimo jiné otroctví, dětskou práci, pracovní vykořisťování, úbytek druhů, znečišťování životního prostředí a ničení přírodního dědictví. Diskuse o zákonu byly kontroverzní. Než může vstoupit v platnost, musí Rada ministrů vydat konečný souhlas, ale to se považuje za formalitu. Svůj souhlas dala v polovině března najevo dostatečná většina velvyslanců EU z členských zemí. Německo, které se na naléhání FDP zdrželo hlasování, bylo přehlasováno.

V úterý také Evropský parlament definitivně schválil nařízení, které stanoví, že výrobky vyrobené částečně za použití nucené práce nelze do EU dovážet ani z ní vyvážet. Zboží, ve kterém mohla

hrát roli nucená práce, by mělo být prozkoumáno pomocí „přístupu založeného na riziku“. Komise EU je odpovědná za audity ve třetích zemích, zatímco vnitrostátní orgány jsou odpovědné za podezřelé případy v EU. Databáze EU má zpřístupňovat informace o rizikových produktech nebo jednotlivých částech. Mohou být vykázány z trhu EU nebo zničeny. Podle EP a Rady ministrů jsou nuceně nasazeni na všech kontinentech, celkem se odhaduje 27,6 milionu lidí.

Směrnice o právech pracovníků zprostředkovaných digitálními platformami byla přijata 554 hlasy pro, 56 hlasů bylo proti a 24 členů se zdrželo hlasování. Podle Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) mohou pod zákon spadat i digitální burzy nákladů. Za určitých podmínek by mohli být samostatně výdělečně činní řidiči nákladních vozidel klasifikováni jako jejich zaměstnanci. K této směrnici chybí pouze konečné schválení Radou ministrů. Velvyslanci EU schválili právní text v březnu na třetí pokus. Podle zpravodajky EP Elisabetty Gualmini (sociální demokraté) je v EU až 40 milionů pracovníků platform. Směrnice chrání jejich práva. „Napравuje falešnou samostatnou výdělečnou činnost, zabráňuje nekalé soutěži, chrání skutečnou samostatnou výdělečnou činnost a zavádí průlomová pravidla pro řízení algoritmů,“ řekla Gualmini.

SSL Express 26-04-2024 EP schválil poslední balík zákonů – dopravní infrastruktura a omezení

Požadavky, které musí transevropská dopravní síť (TEN-T) splňovat, jsou uvedeny v revidovaném nařízení o TEN-T, které bylo přijato EP poměrem 565 hlasů proti, 37 hlasů proti a 29 členů se zdrželo hlasování. Jakmile dá Rada zelenou, bude nový zákon zveřejněn v Úředním věstníku EU a vstoupí v platnost o 20 dní později. Stanoví, že hlavní síť TEN-T bude do roku 2030 rozšířena podle příslušných předepsaných norem, tedy hlavní síť bude rozšířena do roku 2040 a celková síť do roku 2050. Patří mezi ně velikosti tunelů, které umožňují železniční přepravu návěsů s výškou rohu 4 metry i minimální rychlosti pro nákladní vlaky. „Toto nařízení umožní železnici konkurovat silniční nákladní dopravě, bude-li zavedeno tak, jak bylo zamýšleno,“ uvedla rakouská europoslankyně Barbara Thaler (ÖVP), jedna ze dvou zpravodajek EP pro toto téma. "Nyní je úkolem Evropské komise zajistit, aby členské státy plnily své závazky, a vyvinout na ně potřebný tlak, pokud je neplní."

S 570 hlasy pro, 36 hlasy proti (a 24 se zdrželo) výsledkem hlasování byla přijata směrnice, která má zabránit tomu, aby závažné dopravní přestupky neměly žádné následky v jiných zemích EU. Jedním z trestných činů, které se budou v budoucnu přísněji trestat, je například řízení přetíženého vozidla. Jakmile se Rada ministrů dohodne, budou mít členské státy 30 měsíců na začlenění směrnice do svých vnitrostátních právních předpisů.

V krizových situacích, jako je pandemie, budou státy EU v budoucnu povinny usnadňovat přeshraniční pohyb základního zboží a poskytovatelů služeb, i když omezují svobodu pohybu na svém území. Musí také informovat Evropskou komisi, společnosti a občany o svých opatřeních pro řešení krizí. Tyto zásady jsou stanoveny v zákoně na ochranu vnitřního trhu EU v době krize (zákon o nouzi a odolnosti vnitřního trhu – IMERA), který Evropský parlament přijal 408 hlasy pro, 63 hlasů bylo proti a 153 členů se zdrželo hlasování. I zde musí Rada ministrů EU definitivně schválit text vyjednaný s EP. „Je politováníhodné, že se nepodařilo přimět členské státy, aby prostřednictvím Komise podporovaly prioritní zakázky,“ řekl poslanec CDU Andreas Schwab. "Stále musíme předpokládat, že v případě krize nebude k dispozici dostatek materiálů relevantních pro krizi, jako jsou vakcíny."

    ♀ **SSL Express 26-04-2024 EP schválil poslední balík zákonů – část III, životní prostředí**

Limity EU pro řadu látek znečišťujících ovzduší, včetně pevných částic různých velikostí, oxidu dusičitého (NO₂) a oxidu siřičitého (SO₂), se od roku 2030 zpřísní. Vyplyvá to z revidované směrnice o kvalitě ovzduší, kterou schválil EP 381 hlasy pro, 225 hlasů bylo proti a 17 členů se zdrželo hlasování. Po konečném schválení Radou ministrů mají státy EU dva roky na implementaci směrnice do vnitrostátního práva. Pokud jsou splněny zvláštní podmínky – jako jsou geografické a klimatické – mohou členské státy požádat o odložení použití mezních hodnot až o 10 let.

S novými předpisy se EU přibližuje doporučením Světové zdravotnické organizace, uvedl europoslanec SPD Tiemo Wölken. Směrnice umožňuje „dostatečnou flexibilitu pro obce, například pokud jde o hodnocení takzvaného znečištění pozadí, takže zákazy jízdy a jiná drastická opatření jsou nepravděpodobná“. Norbert Lins (CDU) naopak nové požadavky považuje za příliš přísné. „Je paradoxní, jak rozporuplná je role FDP v případných zákazech řízení. Na federální úrovni hlásá ekonomické svobody; pod vedením spolkového ministra dopravy Wissinga údajně hrozí zákazy řízení, kterým je třeba zabránit. Zároveň bude federální vláda pravděpodobně hlasovat v Radě ministrů životního prostředí na úrovni EU pro příliš ambiciózní politiku kvality ovzduší, a tedy pro zákazy řízení,“ řekl Lins.

    ♀ **SSL Express 26-04-2024 EP schválil poslední balík zákonů – část IV., obaly**

Obaly používané v EU by se měly stát udržitelnějšími. Požadavky na to stanoví nové nařízení o obalech, jehož znění bylo projednáno se státy EU a schváleno Evropským parlamentem 24. dubna 476 hlasy pro, 129 proti a 24 se zdrželo hlasování. Pokud bude souhlasit i Rada ministrů EU, může nařízení vstoupit v platnost. Zákon mimo jiné obsahuje předpisy pro opětovnou použitelnost a recyklovatelnost různých druhů obalů a stanovuje horní limity pro povolený prázdný prostor. Od 1. ledna 2030 budou muset společnosti zajistit, aby alespoň 40 procent jejich přepravních obalů bylo možné použít vícekrát. O deset let později – na základě dobrovolnosti – by mělo být dosaženo kvóty 70 procent. Specifikace platí pro palety, skládací plastové boxy, krabice, tácy, plastové přepravky, kbelíky, sudy a kanystry. Podle open palet poolu EPAL se předpisy vztahují na obaly používané k přepravě v rámci členského státu nebo v rámci skupiny společností pouhých 18 měsíců po vstupu nařízení v platnost. Existují však četné výjimky, například pro nebezpečné zboží, velké stroje, individuálně vyráběné přepravní obaly nebo flexibilní formáty potravin a krmiv. Kromě toho mohou členské státy vyloučit materiály, u kterých již byly překročeny recyklační kvóty stanovené v nařízení. To umožňuje například zásilkovému obchodu se nadále spoléhat na kartonové obaly namísto zavádění systémů zpětného odběru plastových krabic, říká poslanec CDU Peter Liese. "Pokud se používají materiály, jako je lepenka a papír, které mají velmi vysokou míru recyklace, může to být šetrnější k životnímu prostředí než opakovaně použitelné obaly, které je vždy nutné převážet tam a zpět."

Plánované přísné požadavky na recyklovatelnost dřevěných obalů, o kterých se Bernd Dörre, generální ředitel společnosti EPAL paletpool, obával, že by široce používanou dřevěnou paletu dostaly do horší pozice než plastové nosiče, jsou mimo stůl. Nyní by však mělo platit, že z dřevěných palet lze po skončení životnosti vyrábět i jiné produkty, jako jsou dřevotřískové desky, aniž by výrobci a uživatelé palet museli platit poplatky. „Palety EPAL se používají v průměru sedm let. Výměna mezi společnostmi ve všech odvětvích a opravy se zajištěním kvality EPAL zajišťují dlouhou životnost palet EPAL,“ zdůrazňuje Dörre. Jakmile opravy již nejsou možné z technických nebo ekonomických důvodů, lze z štěpky vyrábět trvanlivé výrobky, jako jsou dřevotřískové desky

nebo paletové bloky. Dörre doufá, že výhody dřevěných palet a obalů budou zohledněny i v prováděcích předpisech k nařízení, které ještě musí být vydány. Podle Petera Liese je například třeba nastavit specifikace i pro použití stretch fólií, které se používají jako přepravní obaly. Jedním z cílů nového zákona je omezit „rostoucí záplavu plastového odpadu“. „Například při vývoji produktů musí společnosti zajistit, aby byly recyklovatelné, a dodržovat kvóty, jaký podíl plastových obalů obsahuje recyklovaný materiál,“ věří Marcel Suffrian ze společnosti Biobiene ze Sauerlandu, že již existují alternativy k téměř všem obalovým materiálům. od plastové lepicí pásky až po vzduchové polštáře z obnovitelných surovin. „Už není důvod používat plasty na zásilkový prodej,“ říká. Nové nařízení zakáže od ledna 2030 některé plastové obaly na jedno použití, například pro nezpracované ovoce a zeleninu. Pokud jde o podíl obalů, které lze naplnit výplňovým materiálem, zákonodárci se od začátku roku 2030 dohodli na maximální kvótě prázdného prostoru ve výši 50 procent. Do tří let má být vypracována metoda výpočtu. Musí počítat s tím, že výrobky a neobvyklé tvary musí být chráněny před rozbitím. Mimo jiné by měly existovat výjimky z kvóty prázdného místa na dřevěné obaly na stroje nebo třeba na čokoládové velikonoční zajíčky s úzkýma ušima. Existují také výjimky pro produkty prodávané v opakovaně použitelných systémech, jako jsou pивní přepravky.

Členské státy dostanou pokyny pro postupné snižování obalového materiálu do roku 2040. „Poprvé EU stanovuje cíle pro omezení obalů v zákoně o životním prostředí, které jsou nezávislé na materiálu,“ uvedla belgická europoslankyně Frederique Ries. (Liberal), který jako zpravodaj EP koordinoval diskuse o nařízení.

P.S. Tak teď už nezbývá než to zabalit a jít...

