

"Jediným způsobem, jak podpořit přechod na jiný druh dopravy, je daň ze silniční nákladní dopravy"

Zveřejnila RailFreight.com dne 14.2.2025

Na vnitrostátní i evropské úrovni jsou nezbytná taková fiskální opatření, která by vytvořila spravedlivější hospodářskou soutěž mezi silniční a železniční nákladní dopravou. "Myslím, že jediným způsobem, jak vyrovnat podmínky mezi těmito dvěma druhy dopravy, je daň ze silniční nákladní dopravy, která by přispěla k podpoře a usnadnění rozvoje železniční nákladní dopravy, která je koneckonců udržitelným dopravním řešením," řekl v rozhovoru pro Railfreight.com předseda představenstva a generální ředitel Europorte Raphaël Doutrebente.

Jako příklad uvedl Francii, ke které uvedl, že dotace poskytnuté železniční nákladní dopravě jsou malé ve srovnání s obrovskými investicemi jednotlivých veřejných orgánů do udržování silnic na vysoké úrovni kvality, přičemž hlavním příjemcem jsou přepravní společnosti. Zdůraznil handicap, ve kterém se železniční nákladní doprava nachází v důsledku tvrdé konkurence v silničním sektoru, kde se některé společnosti uchýlily k dumpingu mzdových nákladů při zaměstnávání řidičů z východní Evropy a dokonce i z mnohem vzdálenějších zemí – Indie a Pákistánu, dokonce i z Filipín – aby řídili jejich nákladní automobily.

"Výsledkem je klesající spirála sazeb, která má významný dopad na přímého konkurenta silniční nákladní dopravy – železniční nákladní dopravu – a to především na přepravách na větší vzdálenosti. „Tvrdí, že veřejné orgány na vnitrostátní a evropské úrovni nedělají dost v boji proti těmto praktikám. Bojujeme také proti tzv. megakamionům, protože při vyšším objemu nákladu se samozřejmě jedná o frontální útok na intermodální kombinovanou dopravu.“

„Je na čase, aby silniční sektor platil více"

Raphaël Doutrebente uvedl, že je na čase, aby silniční nákladní doprava platila poplatky stejně, jako je platí provozovatelé železniční nákladní dopravy za železniční trasy a použití železniční dopravní infrastruktury. „Nákladní automobily platí mýtné na dálnicích ve Francii (ale nic na hlavních silnicích bez mýtného), částka je přitom vcelku extrémně skromná, když vezmete v úvahu škody, které způsobují na povrchu vozovky, na kterém jezdí." Doutrebente vysvětlil, že často využívá vysokorychlostní osobní železniční dopravu z Paříže do Lille a že v jednom místě trať lemuje dálnici A1 (jednu z nejrušnějších ve Francii).

„Z vlaku získáte jasný, vskutku alarmující obrázek o tom, kolik nákladních automobilů jezdí po hlavních dálnicích a přemýšlíte tak o dopadu tak kolosálního množství vypuštěného CO₂ na životní prostředí." Francie se v posledních 20-30 letech několikrát pokusila zavést ekologickou daň nebo ekologickou daň na nákladní automobily, ale pokaždé ustoupila tváří v tvář tvrdému odporu silničních dopravců.

Pomoci by mohl nedostatek řidičů kamionů

Raphaël Doutrebente v rozhovoru dále dodává: „Určitě to bude vyžadovat politickou vůli a odvalu přijmout plán tohoto druhu. Německu se to podařilo a francouzský východní region Alsasko se chystá v roce 2026 zavést daň z nákladních vozidel. Pokud má Francie splnit svůj cíl zdvojnásobit podíl železniční nákladní dopravy na 18-19 % v příštím desetiletí, musí se vydat touto cestou." Na závěr poukázal na prognózy, které odhadují, že do roku 2035 bude v Evropě vážný nedostatek řidičů nákladních vozidel – jen ve Francii bude chybět 60 000 řidičů. „To může vést k tomu, že veřejné orgány zavedou povinnost pro přesun dálkové a určité konkrétní silniční nákladní trasy, vnitrostátní i mezinárodní, na železnici."