

## Nizozemská daňová úleva pro silniční nákladní dopravu ohrožuje možnosti přechodu na druhý způsob dopravy

Zdroj: RailFreight.com

**Kamionovou nákladní dopravu čeká v Nizozemsku daňová úleva. Haag plánuje toto opatření zavést od 1. července 2026. Mělo by to pomoci silničním společnostem překonat krizi s palivem. Zcela pochopitelně nejsou železniční dopravci spokojeni, protože se tím sníží možnost změny modálního režimu.**

Zatímco Švýcarsko plánuje "vyrovnat podmínky" mezi železnicí a silnicemi zahrnutím elektrických nákladních vozidel do daně z těžkých vozidel, Nizozemsko se vydává jiným směrem. Jak ceny paliv v silničním sektoru prudce rostou, vláda se snaží zmírnit tlak tím, že silničním dopravním společnostem poskytne daňové úlevy.

Již zde došlo k určitým změnám v tom, jak Nizozemsko zdaní nákladní vozy: od 1. července budou nákladní vozy platit poplatek za ujetý kilometr a běžná daň z nákladních vozidel zmizí pro vozidla s hmotností menší než 12 000 kilogramů. Vozidla o hmotnosti přes 12 tun by nadále platila poplatek, ale nižší, než je současný stav. Těžké elektrické nákladní vozy budou platit 3,5 centu za kilometr, zatímco u dieselových vozidel je běžných 16 centů.

Tento plán je však částečně upravován v reakci na palivovou krizi. Haag chce daň z nákladních vozidel pro druhé čtvrtletí 2026 zcela zrušit, aby silniční doprava zůstala dostupná.

### **Příležitost, která zůstala nevyužitá**

To je pro železniční nákladní dopravu nežádoucí změna. Koneckonců, rostoucí ceny paliv dávají příležitost posílit konkurenceschopnost železnic ve srovnání se silnicemi. To je klíčový cíl, kterého se železniční odvětví po mnoho let snaží dosáhnout. Silnější konkurence by pak mohla podnítit přechod na modální prostředí — ať více firem zvolí přepravu svých produktů po železnici místo nákladních vozidel. Přechod přeprav ze silnic na železnici je přeci oficiální politikou EU.

Nizozemská železniční nákladní asociace RailGood představuje pohled sektoru: "Železniční nákladní doprava platí vysoké infrastrukturní poplatky už léta." Platí za řízení vlaků, používání trolejových vedení, odstavování vlaků a vozidle a za posun. "Současně silniční doprava neplatí parkovací poplatky a těží z plně interoperabilní evropské silniční sítě a menší nadměrné regulace. Naopak železniční nákladní doprava se musí potýkat s omezenou interoperabilitou."

Železnici neprospívá, že daňové opatření má za cíl stimulovat silniční sektor, a ne obecně snižovat náklady na dopravu na naftové pohony. To by mohlo být pro železnici přínosné alespoň částečně, například pro provoz na první a poslední míli a pro provoz na neelektrifikovaných úsecích sítě.

RailGood upozorňuje, že zlepšení konkurenceschopnosti železnice je nezbytné, včetně odlehčení silnic a dálnic a zmenšením počtu dopravních zácp. Od roku 2022 počet mezinárodních nákladních vlaků klesl o 12 000. To znamená 600 000 nákladních vozů — 27 500 kilometrů vozidel, když jsou seřazena.