

Poplatky za užití dopravní cesty

Berlín stagnuje v otázce železniční reformy: „Promarněná příležitost při růstu cen pohonných hmot“

Publikováno RailFreight.com



Foto: Shutterstock © Robert Kneschke

Rostoucí ceny paliv jsou nyní tématem dne. Mohly by — potenciálně — pomoci přilákat více zákazníků k železniční nákladní dopravě, protože kamionová doprava se stává díky vyšším nákladům na pohonné hmoty dražší. Němečtí nákladní dopravci ovšem s nelibostí sledují, jak podle jejich názoru federální vláda promarnila příležitost pomoci železničním přepravám.

Jednoduše řečeno, Německo je povinno změnit svůj systém poplatků za užití dopravní cesty (TAC). Plánuje však tak učinit až před změnou jízdního řádu v prosinci 2026. Federální vládní politika přitom stanoví, že železniční nákladní doprava musí být konkurenceschopnější než dříve.

Železniční nákladní dopravci netrpělivě očekávají reformu TAC: konečně může dojít k prospěšnému rozvoji železniční dopravy. Německé ministerstvo dopravy plánovalo uspořádat "diskusi o konkrétních reformních plánech", ale odložilo ji zatím na neurčito.

Výsledná nejistota kolem TAC se ukazuje jako "zvláště kontraproduktivní", uvádí německé soukromé železniční nákladní sdružení Die Güterbahnen. S každým dnem s rostoucími cenami paliv by železniční nákladní doprava ráda nabídla jasnou alternativu. Příležitost tu je.

Můžete si rezervovat místo, ale za kolik?

Přesto železniční nákladní doprava nemůže nabídnout zaručeně levnější možnost dopravy. Ačkoliv je rezervace termínů pro nákladní vlaky otevřená už více než měsíc, nikdo neví, jak vysoké budou TAC v roce 2027. Je to již třetí rok v řadě, co se tato situace objevuje v Německu. I při prudce rostoucích nákladech na palivo zůstává přechod na železnici sázkou.

"Mnoho společností chce využít energeticky efektivnější a klimaticky šetrnější železniční síť, ale váhají kvůli nedostatku plánování a cenové jistoty," píše Die Güterbahnen.

Přetrvávající nedostatek reforem je pro železniční nákladní průmysl znepokojující. Původní návrhy správce infrastruktury DB InfraGO, které mohly být v rámci stávajícího právního rámce zavedeny dříve, neřeší strukturální nedostatky systému poplatku za užití dopravní cesty na tratě z roku 2016 a mohly by jeho problematické dopady ještě zhoršit, uvádí Die Güterbahnen. Železniční nákladní doprava kriticky potřebuje konkurenceschopné a víceleté pevné poplatky za užití železniční dopravní cesty, aby ukončila každoroční debatu o "železničním mýtném", dodává asociace.

Mýtné pro nákladní vozy

"Tento problém musí být vyřešen jednou provždy — ideálně prostřednictvím zákona o vyhrazeném poplatku za užití železniční dopravní cesty s alespoň pětiletou platností, podobně jako mýtné za nákladní vozy, jezdící po silnicích," poznamenal generální ředitel Die Güterbahnen Peter Westenberger.

"Železnice a nákladní společnosti potřebují jasnost ohledně jízdního řádu a opatření, aby vytvořily stabilitu a znovu získaly důvěru v železniční dopravu. Federální vláda musí vytvořit rámec tak, aby všechny železniční společnosti mohly nabídnout a realizovat růstový potenciál železnic."