

Jak podpořit rozvoj kombinované dopravy v České republice?

Ekonomická motivace je nezbytná

Přeprava zboží v rámci systému kombinované dopravy silnice – železnice – silnice je v porovnání s přímou kamionovou dopravou po silnici komplikovanější a složitější.

Z pohledu silničního dopravce nebo speditéra je náročnější především po organizační stránce.

Silniční dopravci musí být k využívání kombinované dopravy ekonomicky motivováni. Což dnes v podmínkách ČR prakticky víceméně nejsou, anebo míru stávající podpory nepovažují za natolik motivační, aby se jí vážněji zabývali. K tomu, aby se rozhodli kombinovanou dopravu sami aktivně provozovat, by v ní museli spatřovat ekonomické zvýhodnění oproti kolegům na dopravním trhu, kteří kombinovanou dopravu neprovozují. Jak toho ale dosáhnout?

Zvýšený hmotnostní limit

„Z dosavadní praxe z let 2010 - 2018 vyplynulo, že dosud jedinou skutečně efektivní ekonomickou motivací k zahájení kontinentální kombinované dopravy ve směru z ČR do Německa byl (a stále je) o 4 tuny vyšší hmotnostní limit silničních vozidel platný v Německu pro silniční vozidla jedoucí v systému kombinované dopravy oproti přímé dopravě po silnici. Tato výjimka v praxi umožňuje úsporu nákladů u těžkých vozidel v kombinované dopravě až o 10 % oproti přímé jízdě po silnici,“ vysvětluje Vladimír Fišer, jednatel společnosti **BOHEMIAKOMBI**, který je přesvědčen, že jednorázovou účinnou motivací bylo také poskytnutí investiční dotace na pořízení intermodálních přepravních jednotek v roce 2019, v daném případě především intermodálních návěsů nebo bulk kontejnerů. Přijetím dotace se příjemci zavázali uskutečnit konkrétní počet jízd v rámci kombinované dopravy.

Užitečnou motivaci rovněž představují slevy na silniční dani uplatňované na vozidla jezdící v rámci kombinované dopravy. Jistou motivací mohou být také výjimky ze zákazu jízd o nedělích a svátcích. Tato výhoda je však omezená provozní dobou terminálů i skladů odesílatelů a příjemců zboží, které zpravidla bývají o víkendech a svátcích zavřené. Tím tato forma podpory ztrácí svůj smysl.

Kritizovaná evropská směrnice

Rozvoj kombinované dopravy do značné míry souvisí s novými návrhy evropských



Vladimír Fišer

směrnic. Jedna z nich z nich se týká hmotnosti a rozměrů silničních nákladních vozidel. Vzhledem k tomu, že orgány EU projednávají návrh Evropské komise na změnu směrnice upravující hmotnosti a rozměry užitkových silničních vozidel (96/53), na předložený návrh společně zareagovala zájmová sdružení **UIRR, CER, ERFA, UIC, UIP** prezentací studie o dopadech návrhu komise, kterou provedli konzultanti **d-fine**. Na základě této studie kritizovala návrh Evropské komise prakticky všechna sdružení v oblasti železniční dopravy v Evropě.

„Kritici tvrdí, že pokud by se směrnice v předložené podobě schválila, dojde ke zpětným přesunům přeprav realizovaných po železnici nebo v rámci kombinované dopravy zpět na silnici. Přiznávají sice, že zvýšením povolené délky silničních vozidel dojde k určitému snížení uhlíkové stopy a snížení emisí, nicméně upozorňují, že zvýšení efektivity silniční dopravy v důsledku zvětšení ložného prostoru kamionů s velkou pravděpodobností způsobí zároveň návrat některých přeprav ze železnice zpátky na silnici. Tím pádem dojde k navýšení počtu kamionů na silnicích a celkovému výslednému zvýšení emisí,“ tvrdí Vladimír Fišer.

Ze studie vyplývá, že navrhované zvýšení přípustné celkové hmotnosti nákladních vozidel a povolení EMS by vedl ke zpětnému modálnímu přesunu v průměru až o 21 % pro všechny železniční segmenty a 16 % pro kombinovanou dopravu. Výsledkem by mohlo

být až 10,5 milionu dalších jízd nákladních vozidel za rok, které vypouštějí až 6,6 milionů tun dodatečných emisí CO₂ a generují dodatečné externí náklady ve výši až 2,2 miliardy eur, tvrdí studie. Následná údržba silniční infrastruktury by pak stála více než 1,15 miliardy eur daňových poplatníků ročně.

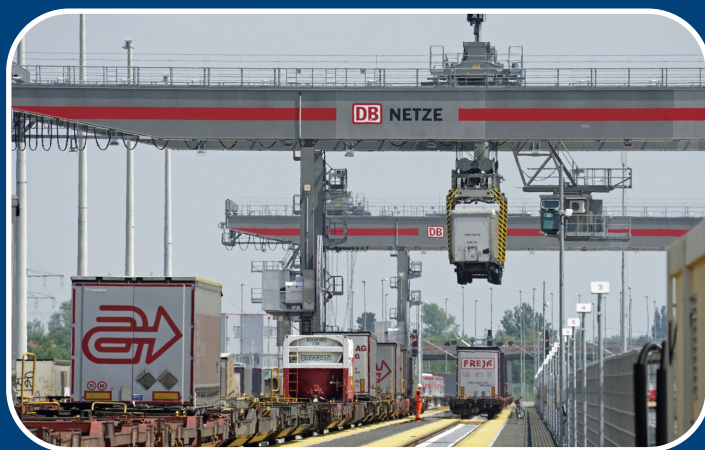
Přestože jsou navržena opatření označena tak, aby sloužila zájmům intermodální nákladní dopravy, většina z nich je nepraktická, neúčinná nebo zbytečná.

Pomůže mýtné v Německu?

Určitým posunem by mohlo být zvýšení mýtného pro nákladní silniční dopravu v Německu o 83 procent, které platí od 1. prosince loňského roku. To by mohlo působit jako určitá pobídka pro přesun některých přeprav na železnici. Otázkou ale je, do jaké míry to opravdu pomůže.

Nový koncept operátora Bohemiakombi:

- **4 páry přímých vlaků týdně Lovosice - Hannover - Rotterdam a zpět**
- v Hannoveru rychlé překládky zásilek na vlaky do dalších terminálů v EU
- podávat zásilky k přepravě vlakem lze také z Brna, Přerova nebo Ostravy
- po železnici přepravujeme intermodální návěsy a kontejnery nebo výměnné nástavby všech typů



BOHEMIAKOMBI

KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,

fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz

Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz



UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route



„Zvyšování sazeb mýtného se v každodenní praxi dosud neprojevilo jako účinná ekonomická motivace k aktivnějšímu zapojení nových silničních dopravců do systémů kombinované dopravy, a to ze dvou důvodů: vyšší sazby mýtného zpravidla bohužel bývají vítanou příležitostí pro železniční dopravce ke zvýšení cen dovozného, a to buď skokově anebo alespoň postupně. Vzhledem k tomu, že náklady na mýto se zároveň silničním dopravcům daří poměrně úspěšně přenášet na odesílatele nebo příjemce zboží, tak pro silniční dopravce k přechodu do organizačně náročnější kombinované

vané dopravě placení mýtného v rámci svozů a rozvozů.

2. Snížení nákladů kombinované dopravy formou regulace cen za překládky přepravních jednotek v terminálech, a to zejména v těch terminálech, které se staly příjemci investičních dotací na jejich výstavbu, modernizaci nebo rozšíření.
3. Alternativním řešením může být i poskytování provozní podpory za každou realizovanou překládku uživatelům terminálových služeb za účelem snížení vysoké nákladovosti kombinované dopravy.

dopravy motivuje méně, než by se dalo předpokládat“ zdůrazňuje Vladimír Fišer a poukazuje na případné nové formy ekonomické motivace, které by mohly přicházet v úvahu jak přispět k rozvoji kombinované dopravy:

1. Zproštění vozidel v kombinované dopravě

Složitá situace trvá

Nejen Českou republiku, ale také Německo a celou Evropu postihla hospodářská krize projevující se stagnací nebo poklesem výroby v různých sektorech a následně i hospodářství. Příčinou krize bylo výrazné zvýšení cen energií, což způsobila především ruská agrese na Ukrajině. V důsledku toho se zvýšily ceny elektrické energie také pro železniční dopravce, kteří díky tomu výrazně zvýšili ceny dovozného.

„To všechno způsobilo, že kombinovaná doprava vloni nezaznamenala žádný růst, spíše bylo vidět stagnace či dokonce propady. Pochopitelně se to tak projevilo i na společnosti BOHEMIAKOMBI o něco menším počtem přepravených zásilek v porovnání s předchozím rokem,“ dodává na závěr Vladimír Fišer.

Ve spolupráci s firmou BOHEMIAKOMBI připravil Václav Podstawka.

Foto: BOHEMIAKOMBI a Václav Podstawka