




SSL EXPRES

29.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 29-04-2026 Nový návrh na snížení poplatků za přístup k trati v nákladní dopravě (DVZ)**

Společnost DB InfraGo nově definovala poplatky za přístup k trati pro roky 2025 a 2026. To by vedlo k výraznému snížení poplatků za železniční nákladní dopravu. Sdružení „Die Güterbahnen“ odhaduje úspory na přibližně 100 milionů eur ročně – dotace na poplatky za přístup k trati se však pravděpodobně zároveň sníží.

V důsledku rozhodnutí Evropského soudního dvora (ESD) ze dne 19. března 2026 společnost DB InfraGo 23.4. předložila nové poplatky za přístup k tratím na roky 2025 a 2026. Soud shledal předchozí nízké poplatky za místní železniční osobní dopravu nezákonnými a požadoval jejich změnu. S aktuálně předloženými čísly společnost DB InfraGo vyhověla žádosti a předložila nový návrh. Podle tohoto návrhu by regionální železniční osobní doprava v roce 2025 čelila nárůstu o 10,2 procenta oproti původně schváleným tarifům. Zároveň by dálková železniční osobní doprava musela platit o 19,0 procenta méně a železniční nákladní doprava o 12,9 procenta méně. Čísla pro běžný rok jsou podobná: Dodatečná zátěž pro regionální železniční osobní dopravu v roce 2026 by činila 9,1 procenta. Dálková osobní doprava by mohla očekávat snížení o 17,2 procenta a nákladní doprava o 11,7 procenta.

Odvození poplatků bude podrobně vysvětleno v řízení zahájeném Federálním úřadem pro železniční síť (BNetzA). Zúčastněné strany mají možnost se řízení účastnit, vyjadřovat se a klást otázky. Jakmile BNetzA schválí nové poplatky za přístup k trati, začne DB InfraGo zpětně opravovat faktury. „To bude trvat několik měsíců,“ oznámila dceřiná společnost DB pro infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že se jedná o návrh, nejsou čísla zatím konečná. Očekává se odpor, zejména ze strany zástupců místní železniční osobní dopavy. „Dále je třeba ověřit, zda byly údaje shromážděny správně z technického hlediska,“ řekl DVZ Oliver Smock, poradce pro železniční politiku ve sdružení nákladní železniční dopavy „Die Güterbahnen“. Například výše storno poplatků závisí na poplatcích za přístup k trati. Bylo by nutné prošetřit, zda je nutná úprava, a pokud ano, zda byla provedena správně. „Tato čísla naznačují obecný směr,“ řekl Smock. Odted' očekává jen mírnou úpravu o několik centů. „Pro společnosti nákladní dopavy to znamená zhruba 100 milionů eur ročně,“ uvedl a poskytl svůj první hrubý odhad. Považuje to za pozitivní vývoj pro toto odvětví.

Na druhou stranu snížení není tak rozsáhlé, jak by se zpočátku mohlo zdát. Je to proto, že dotace na poplatek za přístup k trati je vázána na výši poplatků za přístup k trati. Pokud se tedy poplatky sníží, bude nižší i dotace. Odmítl se vyjádřit k rozsahu tohoto kompenzačního efektu. Uvedl však, že s největší pravděpodobností dosáhne částky v řádu desítek milionů eur. Smock dále zdůrazňuje, že i přes snížení se poplatky za přístup k trati i tak zvýší. V roce 2025 se poplatky zvýší o 2,4 procenta na základě průměrného skutečného poplatku za přístup k trati a v roce 2026 až o 16,8 procenta. Existuje také riziko, že se zadavatelé přihlásí a platby úlev nezůstanou železničním podnikům (ŽP), nebo alespoň ne v plné výši. „V závislosti na ŽP a druhu přepravovaného zboží budou rozdíly,“ předpovídá Smock. Předpokládá také, že v takových případech místo vrácení peněz dojde ke slevám z budoucích cen.

Nejprve je však třeba zodpovědět několik otázek. Podle experta asociace začnou splátky nejdříve v druhé polovině roku 2026. DB InfraGo pak bude muset vyvinout proces pro storno faktur. A konečně je třeba zodpovědět otázku, odkud budou peníze na úhrady pocházet. Je možné, že místní dopravní společnosti budou muset nejprve uhradit dodatečné náklady společnosti DB InfraGo, než bude moci provozovatel sítě tyto prostředky převést na železniční podniky v dálkové osobní a nákladní dopravě. To se nemusí stát dříve než začátkem roku 2027.

Kromě toho existuje riziko dalšího tlaku na dotace na poplatky za přístup k trati. Vzhledem k tomu, že železniční podniky (ŽP) dostávají splátky, mohla by se federální vláda rozhodnout tyto dotace snížit. Podle Smocka již bylo z finančních prostředků přidělených na Dohodu o plnění a financování (LuFV) vyčleněno 40 milionů eur na dotace na poplatky za přístup k trati pro rok 2026. „O tom jsme od února nic neslyšeli,“ řekl. Jeho sdružení se obává, že by se federální vláda pro rok 2027 mohla rozhodnout dotace na poplatky za přístup k trati snížit, místo aby je zvýšila. „Toto riziko rozhodně existuje,“ řekl Smock. To je obzvláště významné vzhledem k tomu, že společnost DB InfraGo již oznámila zvýšení průměrné ceníkové ceny za železniční nákladní dopravu z 3,40 eura za vlakokilometr na 4,43 eura pro rok 2027 – což představuje 30% nárůst.

SSL Express 29-04-2026 Nové koridory pro východní Evropu

EU prosazuje rozvoj strategických dopravních koridorů na Balkáně a směrem do Střední Asie. V této souvislosti nabývají na významu geopolitické aspekty vedle ekonomických. Je nesporné, že Bulharsko zaujímá na mapě výsadní geostrategickou polohu, leží na křižovatce Evropy a západní Asie a má pět panevropských dopravních koridorů. Stejně tak je však nepopíratelné, že jeho stávající dopravní spojení, a to jak na domácím, tak i mezinárodním poli, je nedostatečně rozvinuté. Tento nedostatek ilustruje řada příkladů. Železniční trať mezi Sofií a egejskou metropolí Soluní je již devět let mimo provoz. Železniční spojení mezi Sofií a hlavním městem Severní Makedonie Skopje, jehož výstavba byla zahájena již v 19. století, zůstává nedokončené. A dálnice Hemus ze Sofie do Varny, jejíž výstavba byla zahájena v roce 1974, je pro provoz otevřena jen zhruba z poloviny. Najdou se však i pozitiva. Po třicetiletém projektu byl koncem ledna otevřen nový hraniční přechod mezi Rudozemem v Bulharsku a Xanthi v Řecku.

Po rezignaci vlády premiéra Rosena Šeljaskova bude Bulharsko v dubnu 2026 volit nový parlament již po osmé za pět let. Léta politické nestability představují nejhorší možné

podmínky pro realizaci dlouho očekávaných infrastrukturních projektů. Evropská komise nyní hodlá podpořit rozvoj dopravních projektů v regionu. Začátkem prosince 2025 pozval komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas ministry dopravy Řecka, Bulharska a Rumunska do Bruselu. Tam podepsali dohodu o spolupráci na vytvoření platformy pro černomořsko-egejský koridor (BACP). Komisař Tzitzikostas jej považuje za „zásadní tepnu v transevropské dopravní síti“. Koridor „zlepší civilní propojení a vojenskou mobilitu pro EU a NATO“. Koridor se skládá ze tří os. Západní osa vede z Athén přes Soluň do Sofie a přes most přes Dunaj z Vidinu do Kalafatu, končící v Bukurešti. Střední osa se táhne od Soluně přes Alexandrupolis a Svilengrad k mostu přes Dunaj u Ruse a dále do Bukurešti, kde dosahuje hranic s Moldavskem a Ukrajinou. Východní osa vede ze Soluně přes Alexandrupolis a Starou Zagoru do černomořských přístavů Burgas a Varna v Bulharsku a Konstanca v Rumunsku. V rámci těchto os mají Řecko, Bulharsko a Rumunsko s podporou Evropské komise koordinovat realizaci svých dopravních projektů a tím urychlit interoperabilitu strategických železničních, silničních a vnitrozemských vodních spojení. Ministr Karadžov uvedl jako prioritní opatření v rámci BACP následující: znovuotevření železniční trati Sofie-Soluň v příštím roce, výstavbu železničního spojení mezi řeckým přístavem Alexandroupolis a Burgasem, výstavbu tunelu Šipka pod Balkánskými horami a dokončení mostu přes Dunaj č. 3 mezi Ruse a Giurgiu. Podle Karadžova se plánují další mosty přes Dunaj mezi Nikopolem a Turnu Măgurele a také mezi Silistrou a Călărași.

Panevropský dopravní koridor VIII je od roku 2022 prioritním prvkem nákladního koridoru TEN-T Orient – východní Středomoří. Spojuje albánský jaderský přístav Drač přes Skopje a Sofii s bulharskými černomořskými přístavy Burgas a Varna. Po letech patové situace se Severní Makedonie a Bulharsko v listopadu 2025 dohodly na propojení svých dvou železničních sítí dokončením hraničního tunelu Deve Bair do roku 2030. Koridor VIII východ-západ má sloužit jako most mezi Itálií a Střední Asií, a to nejen pro civilní nákladní dopravu, ale také pro vojenskou dopravu a přesuny vojsk na východním křídle NATO v případě napětí s Ruskem. Komisařka EU pro rozšíření a východní sousedství Marta Kos nedávno také zdůraznila důležitost spolupráce se státy Střední Asie na společném rozvoji Transkaspické mezinárodní dopravní trasy. „Společně s Arménií, Ázerbájdžánem a Tureckem vytváříme projektový řetězec,“ uvedla v polovině února na mnichovské bezpečnostní konferenci. Podle studie EU se doprava na tomto koridoru od roku 2022 čtyřnásobně zvýšila. Kos-ová nyní očekává, že se její objem do roku 2030 ztrojnásobí. Vidí potenciál ve zkrácení přepravní doby zboží mezi Evropou a Čínou na polovinu a zároveň ve dosažení značných úspor nákladů.