

Niemcy: kolej beneficjentem i filarem polityki klimatycznej

Michał Kędzierski

W latach dwudziestych na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej w Niemczech zostanie przeznaczona rekordowa kwota 86 mld euro. Znaczące zwiększenie funduszy wynika z nowego porozumienia finansowego na lata 2020–2029, które 14 stycznia podpisali prezes zarządu niemieckich kolei Deutsche Bahn (DB) Richard Lutz i minister transportu Andreas Scheuer. Blisko trzy czwarte tych środków (62 mld euro) będzie pochodzić z budżetu federalnego, resztę wyłoży sama spółka kolejowa. W porównaniu z porozumieniem na lata 2015–2019, które opiewało na kwotę 28 mld euro, koleje będą miały do dyspozycji średniorocznie 54% funduszy więcej. Według Ministerstwa Transportu wyasygnowane środki powinny wystarczyć na modernizację rocznie 2 tys. km torów (DB obsługuje 61 tys. km), 2 tys. zwrotnic (z 66 tys.) oraz 200 mostów kolejowych (z 25 tys.). Minister Scheuer określił porozumienie jako „początek dekady kolei” i „największy program modernizacyjny w historii Niemiec”, którego celem jest stworzenie „fundamentu pod aktywną ochronę klimatu w transporcie”. Zwiększenie środków na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej jest jednym z elementów rządowego Programu ochrony klimatu 2030.

Komentarz

- Kolej to – obok elektromobilności – jeden z dwóch głównych filarów polityki klimatycznej Niemiec w sektorze transportu. W przyjętym w 2019 r. Programie ochrony klimatu 2030 rząd zawarł szereg instrumentów, których celem jest poprawa jakości i konkurencyjności transportu szynowego względem drogowego i lotniczego. Zachęcanie pasażerów do wybierania kolei zamiast wysokoemisyjnych samochodów i samolotów ma doprowadzić do zmniejszenia emisji w transporcie. Od stycznia br. obowiązuje niższa stawka podatku VAT na bilety kolejowe na połączenia dalekobieżne (7% zamiast 19%), od kwietnia br. wzrosną stawki podatku od biletów lotniczych (w zależności od dystansu o 41–74%), a od 2021 r. sektor transportu zostanie objęty niemieckim systemem handlu emisjami (cena benzyny wzrośnie o ok. 6%). Rząd oczekuje, że działania te doprowadzą do podwojenia liczby korzystających z kolejowych połączeń dalekobieżnych – ze 142 mln w 2017 r. do 280 mln w 2030 r.
- Niemieckie koleje borykają się z licznymi problemami, a efektem jest pogarszanie się wizerunku DB wśród pasażerów. Lata zaniedbań i niewystarczającego finansowania doprowadziły do znacznych zapóźnień w modernizacji i rozbudowie infrastruktury i taboru, co skutkuje m.in. częstymi opóźnieniami i odwoływaniem kursów. W 2018 r. współczynnik punktualności pociągów wyniósł 75%, co zgodnie z przyjętą przez DB

definicją oznacza, że co czwarty pojazd miał opóźnienie większe niż sześć minut. Niski poziom elektryfikacji (61%) uniemożliwia zaś rozszerzanie siatki połączeń na niektórych trasach i zmusza do stosowania wysokoemisyjnych lokomotyw.

- Sektor transportu pozostaje największą słabością polityki klimatycznej Niemiec. W 2018 r. emisja była w nim na tym samym poziomie co w 1990 r., a zgodnie z rządowym celem powinna spaść o 42% do 2030 r. W latach dwudziestych tzw. transformacja sektora transportowego (Verkehrswende) będzie coraz istotniejszym problemem politycznym. Brak postępów w redukcji emisji może skutkować podjęciem niepopularnych decyzji, np. o wprowadzeniu ograniczenia prędkości na autostradach.

Wykres. Emisja gazów cieplarnianych w Niemczech w sektorze transportu w latach 1990–2018

Emisja gazów cieplarnianych w Niemczech w sektorze transportu w latach 1990–2018

Źródło: Federalny Urząd ds. Środowiska.