

Minister Radovan Žerjav
Ministrstvo za promet
Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

v vednost:

- minister za okolje in prostor Janez Podobnik, Ministrstvo za okolje in prostor,
- mag. Tomislav Nemec, predsednik uprave DARS, (tomislav.nemec@dars.si)
- Franc Slak, predsednik nadzornega sveta DARS, (franc.slak@dars.si)
- mediji

Ljubljana, 26.marec 2008

Zadeva: Vinjeta zanemarja načelo "onesnaževalec plača"

Spoštovani minister Žerjav!

Vlada se je v četrtek, 20. marca, brez prave strokovne podlage odločila, da se v Sloveniji za osebna vozila uvedejo obvezne vinjete. CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp in Focus društvo za sonaraven razvoj menita, da je predlagani sistem izjemno netrajnosten, saj z nižanjem cestnine nagrajuje tiste, ki se vozijo veliko, in draži cestnine tistim, ki se vozijo malo. Torej nagrajuje večje onesnaževalce na račun manjših.

Sedanji sistem cestnin je za doseganje trajnostnih ciljev (1) neustrezen saj je razlika v ceni cestnine med osebnimi vozili in tovornjaki premajhna, ne prispeva k zmanjšanju gneče v mestih in neupravičeno spodbuja uporabo vzporednih cest namesto avtocest. Menimo, da bi bila uvedba vinjet s fiksno ceno velik korak nazaj in oddaljevanje od ciljev slovenske, pa tudi evropske prometne politike.

Z ustreznim cestninjenjem bi lahko reševali problem emisij toplogrednih plinov, problem pokrivanja stroškov celotne državne mreže cest in prenove železniške infrastrukture, problem gneče v večjih mestih in obremenjevanja hribovitih območij (2). Takšen pristop k cestninjenju omogoča tudi evropska Direktiva o evrovinjeti (3).

V društvih ugotavljamo, da vinjeta zanemarja načelo onesnaževalec plača. Predvsem nas skrbi okoljska in socialna vsebina uvedbe vinjete. Cestninjenje z vinjeto pomeni pavšalno cestninjenje, ki gre na roko predvsem tistim, ki se dnevno in veliko vozijo po avtocestah. To so lahko tudi vsi tisti, ki jim prevoz pomeni gospodarsko dejavnost, kar pomeni, da s tem ustvarjajo tudi pomembno dodano vrednost. Kdor večkrat uporablja avtocestno infrastrukturo, jo bolj izrablja, prav tako pa bolj onesnažuje ozračje, zato je povsem nesprejemljivo, da se tej skupini z uvedbo vinjete omogoči subvencionirano vožnjo po avtocestah. Subvencije pa bi šle na račun tistih, ki avtoceste uporabljajo le občasno ali skoraj nič, saj ravno tako potrebujejo vinjeto za vožnjo po avtocestah.

Slovenske avtoceste bodo poplačane z denarjem davkoplačevalcev, zato so skupine prebivalstva, ki niso mobilne ali skupine, ki v svojih okoljih nimajo avtocest v bližini, že tako preplačale gradnjo cest, ki jih ne koristijo, hkrati pa država zanemarja druge načine prevoza, ki bi omogočili enakovredno mobilnost vsem skupinam, ne glede na status ali kraj bivanja. Tako se na pleča skupin ljudi, ki malo uporabljajo cestno infrastrukturo, prenaša breme in uporaba cest vseh, ki se vozijo pogosto.

V CIPRI in Focusu se strinjamo, da je vsak ukrep, ki spodbuja poceni osebni promet, kot enega izmed glavnih krivcev izpustov toplogrednih plinov, povsem nesprejemljiv in v nasprotju s cilji (4), ki jih je

Slovenija vključila v lastno zakonodajo. Vinjete za osebna vozila pomenijo prav spodbujanje in pocenitev osebnega motornega prevoza ter prenašanje stroškov na druge.

Vlada v svojih obrazložitvah (5) navaja, da bo novi sistem pomembno prispeval k zmanjševanju izpustov CO₂ ter da bo novi sistem plačevanja cestnine omogočil hitrejši tok prometa in še posebej v prometnih konicah oziroma v turistični sezoni zmanjšal zastoje na cestah.

To je zavajanje in opravičevanje populističnih potez, ki ne temelji na niti eni resni analizi. Cenejša vožnja pomeni manjši strošek, torej dolgoročno spodbuja uporabo osebnih vozil in njeno rast. Zmanjšanje zastojev, ki jih vlada pogosto navaja kot argument za nižje emisije TGP ni potrjeno, gotovo pa se bodo zastoji prerazporedili na izvozih avtocest. Žalostno je, da vlado motijo zastoji v poletni sezoni, ko v kolonah čakajo večinoma tujci (ki zanemarljivo prispevajo h gradnji avtocest), ne motijo pa je vsakodnevni zastoji na mestnih vpadnicah, kjer čakamo davkopllačevalci.

Cestninjenje tovornega prometa ostaja enako kot doslej, kar je z vidika vsake razumne analize občutno pre poceni. Tovorni promet namreč povzroča 30 000 krat večje poškodbe infrastrukturi in okolju kot osebni promet, zato je nesprejemljivo, da so cestnine zanj tako nizke. Obljubljena sprememba cestninjenja za tovorni promet zaenkrat ni zagotovilo, da bo upoštevala načela trajnostnega prometa, zlasti ne, če nanjo sklepamo iz uvedbe vinjet za osebna vozila, ki povsem negira tudi smernice Resolucije o prometni politiki v Sloveniji.

Glede na dobre prakse drugod po Evropi (6) v obeh družtvih namesto netrajnostnega sistema uvedbe pavšalnih vinjet predlagamo ločitev sistema cestninjenja za osebna in tovorna vozila, kjer je hkrati potrebno uvesti:

→ za tovorni promet:

Cestninjenje po švicarskem vzoru z mehanskim cestninjenjem ali po nemškem vzoru z elektronskim cestninjenjem in zvišanje cestnin na nivo primerljiv z dejanskimi zunanjimi stroški, ki jih povzroča tovorni promet. V obeh primerih gre za obstoječo tehnologijo in bi bili stroški vpeljave omejeni, saj večina tovornjakov v mednarodnem prometu potrebno opremo že ima. Na ta način bi se tovornjakom ne bilo več potrebno ustavljati na številnih cestninskih postajah na avtocestah, kar pomembno zmanjša poškodbe vozišč in emisije TGP ter drugih škodljivih snovi, hkrati pa bi jih sistem cestninjenja na vseh cestah spodbudil k uporabi avtocest, ki so namenjene tranzitnemu prometu. Danes pa številni vozniki uporabljajo obvozne lokalne in regionalne ceste, da se izognejo plačilu cestnine. Elektronsko cestninjenje po nemškem vzoru bi omogočilo tudi časovno različno cestnino za zmanjševanje gneče na mestnih območjih. Edino smiselno je cestninjenje na vseh cestah, saj tako ne vzpodbujamo uporabe vzporednih cest.

→ za osebni promet:

Vključitev cestnine v ceno goriva z višjimi trošarinami. Za osebni promet pa predlagamo vključitev cestnine v ceno goriva z višjimi trošarinami. S tem bi obremenili voznike glede na dejansko prevožene kilometre in glede na dejanske izpuste toplogrednih plinov. S tem bi povsem odpadel problem vzpostavitve kakršne koli infrastrukture, cestninilo bi se potem na vseh cestah, spodbuda pa bi šla tudi vsem, ki se vozijo manj oziroma njihova vozila porabijo manj goriva in tudi izpuščajo manj TGP ter drugih škodljivih snovi. Vsaj deloma bi odpravili tudi problem, da je cena goriva v Sloveniji nižja kot v sosednjih državah, zaradi česar vozila v tranzitu kupujejo gorivo pri nas in s tem dodatno (fiktivno) zvišujejo izpuste toplogrednih plinov, ki se pripisujejo naši državi.

Pozivamo vas, da prekličete odločitev vlade o vzpostavitvi sistema cestninjenja z vinjetami ter da skozi strokovno in javno razpravo oblikujete sistem cestninjenja, ki bo trajosten do okolja in slovenske družbe.

Lep pozdrav,

Matej Ogrin, CIPRA

Lidija Živčič, Focus

Opombe:

(1) V Sloveniji bi morale biti cestninjenje namenjeno doseganju naslednjih ciljev:

- Plačilu stroškov gradnje in vzdrževanja celotnega državnega cestnega omrežja, ne le avtocest.
- Plačilu ostalih zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet po načelu onesnaževalec plača (negativni vplivi na okolje, razvrednotenje prostora, ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov).
- Usmerjanju in optimiziranju prometa.

(2) Z ustreznim cestninjenjem pa bi lahko reševali naslednje probleme:

- pokrivanje stroškov celotne državne mreže cest in prenove železniške infrastrukture, da bo lahko prevzela večji delež prevoza,
- omejitev in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa,
- zmanjševanje gneče in prometnega onesnaženja na območju večjih mest,
- zmanjšanje obremenjevanja gorskih oz. hribovitih območij (Kras, Trojane, Gorenjska).

(3) Takšen pristop k cestninjenju omogoča tudi evropska Direktiva o evrovinjeti, ki:

- od držav članic zahteva, da v cestninjenje vključijo vozila težje od 3,5 ton,
- omogoča različno cestninjenje ob različnem času glede na gnečo,
- zahteva razlikovanje cestnine glede na razred onesnaževanja posameznega tovornjaka,
- omogoča dodatek k cestnini na gorskih in na urbanih območjih in čezmejne cestne projekte,
- omogoča, da države članice zbrana sredstva porabijo za optimizacijo celotnega prometnega sistema.

(4) Rast emisij moramo omejiti in primerno cestninjenje je lahko učinkovito orodje

Po zadnjih obvezah držav EU glede izpustov toplogrednih plinov (TGP), je prometni sektor v Sloveniji dobil dovoljenje povečanja emisij TGP za skoraj 4 %, kar je zelo pragmatičen cilj. Vendar prometni sektor v Sloveniji že sedaj doživlja okoli 3-10 % letno rast (odvisno od odsekov). Namesto, da bi politika cestninjenja postopno dvigala cestnine z namenom postopnega dosega ravni dejanskih zunanjih stroškov prometa, pa bi uvedba pavšalne vinjete še spodbudila prevoznike po vse bolj številnih voznjakh. Brez resnega zaračunavanja zunanjih stroškov tudi tako nezahtevno zastavljenega cilja na področju emisij TGP iz prometa Slovenija ne bo mogla doseči.

(5) Neustrezna argumentacija ali pesek v oči?

Vlada v svoji obrazložitvi navaja, »...da bo novi sistem pomembno prispeval k zmanjševanju izpustov CO₂ v okolje ter s tem omogočil hitrejšo doseganje nacionalnih okoljskih ciljev pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov ter tako posledično zmanjšal tovrstne stroške v nacionalni bilanci.« To je zavajanje in opravičevanje populističnih potez, ki ne temelji na niti eni resni analizi. Cenejša vožnja pomeni manjši strošek, torej dolgoročno spodbuja uporabo osebnih vozil in njeno rast. Zmanjšanje zastojev, ki jih vlada pogosto navaja kot argument za nižje emisije TGP ni potrjeno, gotovo pa se bodo zastoji prerazporedili na izvozih avtocest. **Pa tudi sicer niso glavni problem prometnega onesnaževanja zastoji na avtocestah, pač pa že več let neprestana rast vseh vrst prometa, opravljenega prometnega dela in porabe goriv.**

Vlada tudi navaja: »...da bo novi sistem plačevanja cestnine omogočil hitrejši tok prometa in še posebej v prometnih konicah oziroma v turistični sezoni zmanjšal zastoje na cestah.« Žalostno je, da vlado motijo zastoji v poletni sezoni, ko v kolonah čaka večina tujcev (ki zanemarljivo prispevajo h gradnji avtocest), ne motijo pa vlade vsakodnevni zastoji na mestnih vpadnicah, kjer čakamo davkoplachevalci. Slovenija bi imela bistveno več, če bi z ustrežno prometno politiko (javni promet, trajnostna mobilnost, intermodalnost) stremela k zmanjšanju dnevnih zastojev in ne samo tistih, na avtocestah proti morju ali severu.

(6) Praksa drugod po Evropi

Med nam bližnjimi državami poznajo sistem vinjet za osebna vozila v Avstriji in Švici, pri čemer v Avstriji priznavajo, da sistem ni ne finančno vzdržen, ne trajnostno naravnan, v Švici pa velja, da se avtoceste financirajo iz drugih virov. V obeh državah pa je cestninjenje za tovornjake urejeno posebej. V Švici so poskrbeli za mehansko cestninjenje tovornjakov (tahometer) v odvisnosti od prevoženih kilometrov, ne glede na cesto, po kateri vozijo, kar spodbuja uporabo avtoceste in lokalne ceste razbremeni tovornega prometa, hkrati pa največji (u)porabniki infrastrukture in onesnaževalci zraka tudi največ plačajo.