

# Zakon o cestninjenju

komentarji društva Focus in članov Koalicije za trajnostno prometno politiko

Splošni komentarji:

## **Slovenija – Alpska in okoljsko občutljiva država**

Zmanjšanje negativnega vpliva tranzitnega, tovornega prometa in cestnega prometa bo pozitivno vplivalo na zdravje ljudi in okolje. Slovenija kot alpska država bi si morala toliko bolj prizadevati za čim bolj ambiciozne predloge v Zakonu o cestninjenju. Nova EU Direktiva o evrovinjeti, ki državam članicam omogoča višje cestnine, pripisuje minimalne standarde. Menimo, da bi si morale alpske države kot je Slovenija, zastaviti višje zahteve, predvsem zaradi nedoseganja standardov kakovosti zraka in problemov pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov.

## **Namenska raba »odškodnin za eksterno škodo«**

Promet postaja vse večji ekološki problem. Nove prometne paradigme ne poznajo širjenja cestne infrastrukture in vlaganj v ceste, temveč delujejo na principu zmanjšanja privlačnosti osebne prometa. Ko postane osebni promet počasen in nepriljubljen, je čas za dobre alternative – npr. javni prevoz. Ponovno vlaganje sredstev v cestno infrastrukturo tako ni smotno. Sredstva, zbrana z naslova eksternih stroškov, moramo usmeriti v čistejše oblike prevoza, npr. v javni potniški promet, v izgradnjo državnega kolesarskega omrežja, v ukrepe za blaženje podnebnih sprememb (ki jih promet v veliki meri povzroča), ipd.

## **Vključitev načela »Onesnaževalec plača«**

Cestninjenje osebnih vozil na podlagi letne/polletne/mesečne/7- dnevne vinjete je nepravilno in nagraduje voznike na daljših razdaljah, ki tudi najbolj onesnažujejo okolje. Poleg tega spodbuja rabo osebnega vozila. Prava rešitev je cestninjenje vseh vozil glede na

- prevoženo razdaljo,
- kategorijo ceste,
- čas vožnje (npr. v prometnih konicah),
- vrsto vozila in vrsto motorja v vozilu.

## Specifični komentarji:

18. člen (pristojbina za zunanje stroške)

### **Prvi (1) odstavek 18. člena naj se spremeni v:**

(1) Upravljavlec cestninskih cest poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbino za zunanje stroške. Pristojbina za zunanje stroške je prihodek državnega proračuna, ki se namenja ukrepom za izboljšanje delovanja javnega potniškega prometa, nemotoriziranih oblik mobilnosti (kolesarska infrastruktura, peš cone) in ostalih alternativnih, okolju prijaznih oblik mobilnosti.

Komentar: V prvem stavku predlagamo, da se beseda 'lahko' izbriše. Zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške ne sme biti le izbira, temveč obvezni del cestnine. Sredstva, zbrana z naslova eksternih stroškov, moramo usmeriti v čistejše oblike prevoza, npr. v javni potniški promet, v izgradnjo državnega kolesarskega omrežja, v sklad za blaženje podnebnih sprememb (ki jih promet v veliki meri povzroča), ipd.

### **Drugi (2) odstavek 18. člena naj se spremeni v:**

(2) Pristojbina za zunanje stroške se nanaša na stroške onesnaževanja zraka, nesreč, zastojev, podnebnih sprememb, zmanjšanja biotske raznovrstnosti in druge stroške zaradi prometa. Na cestnih odsekih, ki prečkajo poseljena območja, ki so izpostavljena obremenitvi s hrupom zaradi cestnega prometa, pristojbina za zunanje stroške vključuje tudi stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa.

Komentar: Promet prispeva 1/3 toplogrednih plinov, ki so glavni krivci uničujočih podnebnih sprememb. Zastoji še pospešujejo onesnaženost zraka in emisije toplogrednih plinov. Zaradi onesnaženosti zraka se slabšajo pogoji za življenje v naravnih ekosistemih, slabša se kakovost tal. Zaradi razširitve obsega zunanjih stroškov predlagamo tudi priredbo ostalih členov zakona, da bodo ustrezali novemu predlogu.

### **Peti odstavek (5) 18. člena naj se spremeni v:**

(5) Pristojbina za zunanje stroške se uporablja za vsa vozila. Vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, pa imajo še štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih so se ti standardi uvedli, možnost znižanega plačila.

Ljubljana, 23. 4. 2014