

Direktiva o evrovinjeti/cestnih pristojbinah

Čas za dejanja: Ambiciozna politika preusmeritve prometa na železnico za zaščito ljudi in okolja v alpskih regijah terja hiter dogovor

Negativne posledice tovornega prometa so zaradi izjemnega deleža težkih vozil, topografskih posebnosti, omejenih prostorskih virov in občutljivih ekosistemov še posebej odmevne na območju Alp. Mreža iMONITRAF!, ki alpske regije povezuje vzdolž velikih tranzitnih koridorjev in CIPRA International, krovna organizacija nevladnih okoljskih organizacij alpskega loka, **se skupaj zavzemata za usklajeno in ambiciozno politiko preusmerjanja prometa v Alpah na železnico v dobrobit ljudi in narave, za zmanjšanje obsega cestnega prometa¹ in s ciljem vzpostavitve podnebne nevtralnosti.** Partnerja se odločno zavzemata za uvedbo cestninjenja glede na prevoženo razdaljo, kar izpostavljata kot ključni element za trajnostno prometno politiko in kvantifikacijo gradnje nove železniške infrastrukture, zato je mreža iMONITRAF! sprejela resolucijo s konkretnimi zahtevami za vzpostavitev t. i. koncepta »Toll Plus«.²

Uveljavitev koncepta »Toll Plus« in na slednjem temelječega ambicioznega sistema cestninjenja v alpskih koridorjih za pospeševanje prehoda na trajnostno prometno politiko v skladu cilji evropskega zelenega dogovora (EU Green Deal) terja hiter konsenz glede Direktive o evrovinjeti.

- Alpske regije morajo biti bolj prilagodljive pri razvijanju sistemov za cestne pristojbine, pravično porazdeljene med povzročitelji dejanskih stroškov, predvsem kar zadeva integracijo višjih infrastrukturnih in eksternih stroškov vzdolž alpskih koridorjev.

→ Ambiciozen koncept cestnih pristojbin za težka vozila bo zagotovil spodbude za preusmeritev prometa na železnico ter povečanje obsega uporabe novih kapacitet železniške infrastrukture za tovorni promet,

¹ CIPRA zmanjšanje obsega cestnega prometa umeva kot eno od ključnih vodil, družno s povezanimi organizacijami, ki so se v skladu s preambulo protokola »Promet« Alpske konvencije zavezale, da bodo v prizadevanju, da bi odločilno prispevale k trajnostnemu razvoju kot tudi k izboljšanju kakovosti življenja in zaradi tega zmanjšale promet, urejale potek prometa na okolju prijazen način in povečevale uspešnost in učinkovitost obstoječih prometnih sistemov.

² iMONITRAF! Toll Plus Resolution [Resolucija za vzpostavitev koncepta »Toll Plus«] 2016: <http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=gU+ouhyzA78=>

načrtovanih v okviru politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

- Za vzpostavitev transparentnih spodbud za transportni in logistični trg ter pravočasno sporočanje upraviteljem železniške infrastrukture in izvajalcem železniškega prometa, da je napočil čas, da svoje storitve nemudoma prilagodijo načelom trajnosti, bi bilo treba čim prej uvesti ambiciozne cestnine.
→ **Ker se Načrt EU za okrevanje gospodarstva in družbe po pandemiji osredotoča na Evropski zeleni dogovor (EU Green Deal), bodo na voljo dodatna finančna sredstva - politični okvir z ambicioznim »potisnim« pristopom mora določiti ustrezna varovala za pospeševanje prometno-konceptualnih sprememb.**
- Preostali nabor vozil znotraj alpskih koridorjev je treba nadgraditi oz. nadomestiti z nizkoemisijskimi in brezemisijskimi tehnologijami.
→ **Omenjeno terja ambiciozen pristop glede cestnin, upoštevajoč specifične pogoje, danosti in razmere v vsakokratni alpski regiji ter načelo »plača povzročitelj obremenitve«.³**

Mreža iMONITRAF! in CIPRA podpirata najnovejši predlog za kompromis glede Direktive o evrovinjeti⁴ in soglasno ugotavljata, da bistvene prvine tega predloga predstavljajo korak v pravo smer. **Mreža iMONITRAF! in CIPRA odločevalke in odločevalce na ravni EU, zlasti nemško predsedstvo sveta EU, pozivata k hitremu sprejemu predmetnega dosjeja** in zagotovitvi instrumentov, potrebnih za usklajevanje okvirnih političnih pogojev državam članicam EU.

Posebna priporočila

Mreža iMONITRAF! in CIPRA odločevalke in odločevalce na ravni EU obenem pozivata tudi k upoštevanju specifičnih potreb občutljivega alpskega okolja in čezalpskih tranzitnih omrežij pri opredeljevanju novih določil direktive:

Cilj preusmeritve prometa na železnico mora ostati v središču dogovora o uvedbi evrovinjete.

1. S predvidenim **pribitkom k cestninam v gorskih regijah (odstavek f 7. člena)** naj bi bila gorskim območjem zagotovljena ustrezna prilagodljivost ter zmožnost kljubovanja finančnim bremenom, izhajajočim iz infrastrukturnih in eksternih stroškov. Le visok pribitek, temelječ na skupnem pristopu in zaračunavan znotraj celotnega čezmejnega koridorja, namreč zagotavlja dodatne spodbude za preusmeritev prometa na železnico in konkurenčnost

³ Sklicujoč se na 2. Odstavek 1. člena protokola »Promet« Alpske konvencije: *»Pogodbenice se zavezujejo, da bodo razvijale področje prometa z upoštevanjem načela preventive, preprečevanja in povzročitelja.«*

⁴ Council of the European Commission: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructure – Mandate for negotiations with the European Parliament; Document for the Permanent Representatives Committee, 11th June 2020, Interinstitutional File 2017/0114(COD).

večmodalnih prometnih rešitev. Visok pribitek bi omogočal usklajevanje cestnin tudi izven meja alpskih koridorjev in posledično preprečeval obvozni promet, ki botruje dodatnim, nepotrebim izpustom CO₂.⁵

➤ **Mreža iMONITRAF! in CIPRA pozdravljata trenutno različico revidirane vsebine, ki predvideva uvedbo do 50-odstotnega pribitka, ki se lahko zaračunava ob cestninah na čezmejnih odsekih (alineja b odstavka f 7. člena).**

2. **Upoštevanje eksternih stroškov prav tako sodi med glavne zahteve Alpske konvencije⁶ glede uveljavljanja načela »plača povzročitelj obremenitve«.** Poudariti je treba, da so dejanski eksterni stroški v gorskih regijah višji od eksternih stroškov na ravninskih območjih. Navezujoč se na najnovejše študije bi bilo priporočljivo, če bi se v tem kontekstu upošteval ekvivalenčni faktor 4.⁷

➤ Mreža iMONITRAF! in CIPRA podpirata predlog za določanje cen za eksterne stroške v skladu z najnovejšo vsebino direktive in obenem zahtevata uvedbo višjega t. i. »gorskega faktorja«. Ekvivalenčni faktor 2 v obziru na internalizacijo ter upoštevajoč druge, doslej še neupoštevane zunanje učinke⁸, namreč ne zadošča. **Zadevni sklic v prilogi IIIB (pod tabelami z referenčnimi vrednostmi) bi bilo treba spremeniti v »faktor 4«.**

➤ **Uvedba dajatve za onesnaževanje zraka z izpusti CO₂ podpira tovrstni pristop, zato iMONITRAF! in CIPRA pozdravljata omenjanje slednje v odstavku c 7. člena.**

➤ **Mreža iMONITRAF! in CIPRA prav tako odločno podpirata brisanje »odbitne klavzule« (točka 4, odstavek f, 7. člen).** Vedno smo se zavzemali za to, da bi bila oba elementa, namreč pribitek in eksterni stroški, združljiva.

Ambiciozne cestnine lahko podpirajo vzpostavitev čistega in brezogljivega voznega parka, neoporečnega za občutljivo alpsko okolje.

⁵ Pregled cestninskih tarif v najpomembnejših alpskih koridorjih je objavljen v letnem poročilu mreže iMONITRAF! za leto 2019 (stran 36; v angleškem jeziku)

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=iPmMdEMqK9A=> Analiza različnih scenarijev koncepta »Toll Plus« je objavljena v dokumentu iMONITRAF! [Maut Plus Update 2019](#).

⁶ Sklicujoč se na alinejo aa) točke a) 1. odstavka 3. člena protokola »Promet« Alpske konvencije: »... da se bo poraba virov zmanjšala na mero, ki se bo gibala kolikor mogoče znotraj sposobnosti naravne reprodukcije...«;

⁷ Študija o eksternih stroških v gorskih regijah EUSALP (External costs in mountain regions, 2017). Spletna različica (v angleškem jeziku): <https://www.alpine-region.eu/results/study-external-costs-mountain-areas>

⁸ Npr. stroške, ki nastajajo zaradi obremenjujočih vplivov na naravo in pokrajino, ki so v gorskih območjih odmevnejši in škodljivejši.

3. V okviru voznega parka za čezalpske prevoze na dolge razdalje že prednjačijo vozila, ki ustrezajo standardu EURO VI. Za spodbujanje uporabe tehnologij vozil, ki so okolju še prijaznejše, predvsem vozil z nizkimi izpusti CO₂, bi določila Direktive o evrovinjeti morala slediti ambicioznemu pristopu, biti v skladu z evropskimi standardi za izpuste CO₂ in celovito ponotranjati splošni cilj razogličanja prometnega sektorja.
- **Mreža iMONITRAF! in CIPRA podpirata ambiciozni pristop trenutnega predloga za uvedbo mehanizma popravkov v skladu z evropskimi standardi za izpuste CO₂ (točka a, odstavek g, 7. člen).** Trenutne predloge bi bilo treba ohraniti, medtem ko bi določila bilo treba prilagoditi v skladu z načelom zmanjševanja upravnega bremena, da bi bilo mogoče začeti mehanizem uporabljati čim prej.
 - **Mreža iMONITRAF! in CIPRA določno zavračata trenutni predlog za odpravo cestninskih pristojbin za težka tovorna vozila »brez izpustov«.** V skladu z načelom »plača povzročitelj obremenitve« bi »brezemisijska« vozila namreč morala prispevati svoj delež h kritju infrastrukturnih stroškov, upoštevati pa je treba tudi eksterne stroške, katerim botruje njihova uporaba. Stroški zaradi povzročanja hrupa in stroški zaradi prometnih zastojev so namreč prisotni tudi pri »brezemisijskih« vozilih, upoštevati pa je treba tudi količine izpustov CO₂ skozi njihov celotni življenjski cikel. Mreža iMONITRAF! in CIPRA predlagata, da bi se oprostitev omejila na 75 odstotkov v primerjavi z emisijskim razredom 1 ali da bi se zagotovilo, da bo popolna oprostitev odpravljena ob koncu leta 2025 (kot trenutno predvideva direktiva)⁹. Tudi 75-odstotna oprostitev za brezemisijska vozila od leta 2026, kot je predvideno na podlagi trenutne vsebine direktive, bi namreč morala zadostovati za sprožitev tehnološkega preobrata in spodbujanje inovacij.

⁹ Priročnik EU za ocenjevanje eksternih stroškov v prometnem sektorju (EU Handbook on external costs of Transport, 2019) ne predvideva nobenih specifičnih stroškovnih postavk za vozila na vodik ali za vozila na električni pogon. Omenjeni so le emisijski razredi (EURO) za vozila z dizelskimi motorji in vozila na zemeljski plin. Nanašajoč se na onesnaževanje zraka, so eksterni stroški brezemisijskih vozil dejansko zelo nizki, česar pa ni mogoče trditi glede stroškov, ki so posledica izpustov zaradi obrabe. Stroški zaradi povzročanja hrupa in stroški zaradi prometnih zastojev so pri novih tehnologijah denimo enaki kot pri vozilih starejših generacij. V priročniku prav tako ni zajete nobene primerjave med kategorijami vozil o povzročenih stroških glede na omenjene dejavnike.