

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

RAZVOJ AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI: SISTEMI
CESTNINJENJA TER NAČRTI ZA PRIHODNOST

Ljubljana, februar 2007

DARKO PETROVIĆ

IZJAVA

Študent Darko Petrović izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom dr. Tjaše Redek, in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD.....	1
2. CESTNA INFRASTRUKTURA V REPUBLIKI SLOVENIJI.....	2
2.1. GRADNJA IN FINANCIRANJE AVTOCEST V RS DO LETA 1993.....	3
2.2. GRADNJA IN FINANCIRANJE AVTOCEST V RS PO LETU 1993.....	5
2.2.1. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU IZGRADNJE AVTOCEST ...	7
2.2.2. IZVAJANJE RESOLUCIJE O IZGRADNJI AVTOCEST	8
3. CESTNINSKI SISTEMI V SLOVENIJI TER NAČRTI ZA PRIHODNOST	15
3.1. KLASIČNO OZ. ROČNO CESTNINJENJE	16
3.2. ELEKTRONSKI SISTEM ABC	17
3.3. PAVŠALNA CESTNINA	19
3.3.1. PLAČILO OB REGISTRACIJI MOTORNEGA VOZILA	19
3.3.2. POVEČANJE CENE GORIVA	20
3.3.3. VINJETA.....	20
3.4. ELEKTRONSKO OZ. SATELITSKO CESTNINJENJE V PRIHODNOSTI V REPUBLIKI SLOVENIJI	23
3.5. STALIŠČA IN PRAVNI RED EVROPSKE UNIJE	26
4. CESTNINJENJE V DRUGIH EVROPSKIH DRŽAVAH.....	28
4.1. PRIMERJAVA CENE CESTNINE V SLOVENIJI Z OSTALIMI EVROPSKIMI DRŽAVAMI	28
4.2. CESTNINSKI SISTEM V AVSTRIJI	29
4.3. CESTNINSKI SISTEM V NEMČIJI	30
4.4. CESTNINSKI SISTEMI V NEKATERIH DRUGIH EVROPSKIH DRŽAVAH	31
5. SKLEP	32
LITERATURA	34
VIRI	34

KAZALO TABEL

Tabela 1: Dinamika gradnje AC in HC od leta 1970 do konca leta 1993

Tabela 2: Primerjava dejanskega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na planirano zagotavljanje v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Tabela 3: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Tabela 4: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev s krediti glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Tabela 5: Primerjava dejanskega zagotavljanja drugih virov glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Tabela 6: Dinamika gradnje AC in HC od leta 1994 do leta 2005

Tabela 7: Število prehodov vozil na cestninskih postajah po cestninskih razredih v letu 2005

Tabela 8: Število uporabnikov ABC sistema ter prehodov vozil z ABC tablico v letih 2003-2005

Tabela 9: Plačilo letnega povračila za uporabo cest za osebna vozila

Tabela 10: Primerjava stroškov uvedbe vinjet ter sedanjega sistema cestninjenja v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007), v mio SIT

Tabela 11: Ocena števila prodanih vinjet v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007)

Tabela 12: Ocena cene vinjet v SIT v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007)

Tabela 13: Ocena letnih prilivov od vinjet, v mio SIT

Tabela 14: Primerjava višine cestnine in cestninskih cest v evropskih državah

Tabela 15: Prihodki iz pobrane cestnine v Avstriji, glede na način pobiranja cestnine (v €)

KAZALO SLIK

Slika 1: Arhitektura sistema satelitskega cestninjenja

Slika 2: Trend povečevanja števila osebnih vozil v obdobju 1970-1999 v Evropi (v mio)

Slika 3: Prihodki iz pobrane cestnine v Nemčiji po posameznih mesecih za leto 2005 (v mio €)

1. UVOD

Geografska lega postavlja Slovenijo na križišče dveh pomembnih prometnih koridorjev, petega, ki povezuje vzhod in zahod Evrope, ter desetega, ki povezuje sever in jug. To dejstvo Sloveniji pripisuje znatno vlogo pri soustvarjanju enotnega evropskega prometnega prostora. Razvit prometni sistem v posamezni državi je tako pomemben dejavnik, ki omogoča bolj učinkovito in lažjo vključitev ekonomskih subjektov v mednarodne trgovinske tokove ter zagotavlja večjo kakovost in varnost na področju prevoza ljudi. Učinkovitost in gospodarnost cestninskega sistema je odvisna od stopnje zgrajenosti in opremljenosti avtocestnega omrežja, od poteka avtocest in gostote priključkov, ter od obsega in strukture prometa (daljinski ali regionalni promet).

Gradnja avtocestnega omrežja je nacionalni projekt, ki je v javnem interesu. Avtoceste so javna dobrina v lasti države. Za vožnjo po avtocestah je v večini razvitih evropskih držav potrebno plačevati cestnino, kar je tudi v skladu s smernicami Evropske unije na področju prometa. V primeru, da pobrana cestnina ne zadošča za plačilo obveznosti iz najetih kreditov, za katere je v Sloveniji poročstvo dala država, potem te obveznosti plačajo prikrito preko davkov vsi slovenski davkoplačevalci, ne glede na to, ali sploh uporabljajo avtoceste in ali so lastniki avtomobilov oz. imajo vozniško dovoljenje. Vloga cestnine je v tem, da vsak uporabnik krije stroške potovanja oz. stroške prometne infrastrukture, način plačila pa naj bi bil čimbolj neposreden in čimbolj odvisen od dejanskega koriščenja infrastrukture. V preteklosti je cestnina predstavljala denarno nadomestilo, ki ga je uporabnik avtoceste plačal za koristi, ki jih je imel za vožnjo po cestninski cesti v primerjavi z necestninsko povezavo. V skladu s smernicami Evropske unije pa se vse bolj uveljavlja načelo, da naj uporabniki plačajo čim večji delež stroškov, ki jih povzročijo s transportom ljudi in blaga po avtocestah. Tako cestnina ni več instrument za financiranje gradnje in vzdrževanja avtocest, temveč vse bolj postaja ukrep prometne politike za preusmerjanje prometa iz preobremenjenih avtocest na bistveno manj obremenjen sistem javnega transporta (železnice, ostali javni prevozi). S tem se zmanjšujejo tudi negativni učinki prometa, predvsem vplivi na okolje ter prometna varnost.

V prvem poglavju bom prikazal, kako je potekala gradnja avtocest ter njeno financiranje v preteklosti, večji del pa bom namenil novejši zgodovini gradnje avtocest, to je čas od osamosvojitve Republike Slovenije. Takrat se je z Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest pospešila gradnja, natančno so opredeljena načela in nekateri cilji izgradnje avtocestnega omrežja. Eden pomembnejših ciljev je povezovanje Slovenije z državami Evropske unije ter okrepitev gospodarskega razvoja Slovenije.

V nadaljevanju bom prikazal druge alternativne možnosti pobiranja cestnine ter kakšna je smiselnost njihove uvedbe v Sloveniji v prehodnem obdobju do vpeljave avtomatskega načina cestninjenja v prostem prometnem toku. Predvsem se bom osredotočil na razpravo o finančni učinkovitosti uvedbe vinjet, saj se je v zadnjih letih razvila polemika o učinkovitosti trenutnega cestninskega sistema v Sloveniji. Ročno oz. klasično pobiranje cestnine v poletnih

mesecih povzročajo zastoje ter s tem tudi nezadovoljstvo uporabnikov. Prikazal bom tudi, kakšni so načrti glede prihodnosti cestninjenja v Evropski uniji oziroma vpeljevanja elektronskega, satelitskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku. Trenutno se v državah Evropske unije izvajajo številni tehnološki oz. raziskovalni projekti s ciljem poenotenja cestninskih sistemov v državah članicah, kar bo zmanjšalo probleme prostega pretoka blaga in ljudi znotraj enotnega evropskega prostora. V Sloveniji naj bi takšen, popolnoma elektronski, satelitski sistem v prostem prometnem toku, dočakali po napovedih Darsa nekje leta 2008. Po mojem mnenju je to zelo optimistična napoved, saj je kompromis med evropskimi državami, kar se tiče tehnologije, trenutno zelo daleč, ker obstoječi sistemi elektronskega cestninjenja po posameznih evropskih državah med seboj niso kompatibilni.

V tretjem poglavju bom pojasnil na kakšen način poteka cestninjenje v nekaterih drugih evropskih državah. Predvsem se bom osredotočil na nemški in avstrijski sistem cestninjenja, kjer elektronski sistem v prostem prometnem toku že deluje v praksi, kakšne so njihove pozitivne oziroma negativne izkušnje pri vpeljevanju elektronskega sistema ter kakšni so finančni rezultati od uvedbe tašnega načina cestninjenja. Ali je elektronsko cestninjenje odpravilo probleme izpušnih plinov in gneč na njihovih avtocestah, in ali bomo morali tudi v Sloveniji dejansko sprejeti dejstvo, da je v današnjem času prometna obremenjenost avtocest tolikšna, da brez gneče, vsaj v poletnih mesecih pač ne gre, ne glede na način pobiranja cestnine.

Diplomsko delo zaključujem s sklepom, v katerem povzemam pomembnejše ugotovitve analize.

2. CESTNA INFRASTRUKTURA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Zakon o javnih cestah (v nadaljevanju ZJC, 1997) deli javne ceste na državne, ki so v lasti države, in občinske, ki so v lasti občine. Glede na pomen za promet in povezovalne funkcije v prostoru, se državne ceste kategorizirajo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste 1. in 2. reda ter regionalne ceste 1., 2. in 3. reda, občinske ceste pa na lokalne ceste in javne poti.

Za upravljanje državnih cest je odgovorna Republika Slovenija, v kolikor za določene ceste zakon ne določa drugače, za glavne in regionalne ceste je pristojna Direkcija RS za ceste, avtoceste in hitre ceste pa so v pristojnosti Družbe za avtoceste v RS.

Za uporabo javnih cest se plačujejo naslednje takse in povračila (ZJC, 1997):

- letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila (za motorna vozila se določa na podlagi delovne prostornine motorja, za tovorna oz. priklopna vozila pa tudi glede na največjo dovoljeno maso);
- cestna taksa za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili;

- cestnina za uporabo določenih cest in objektov na njih;
- povračilo za izredne cestne prevoze;
- povračilo za čezmerno uporabo javnih cest;
- povračilo za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površine ob njej, ki so določene za opravljanje spremljajočih dejavnosti.

2.1. GRADNJA IN FINANCIRANJE AVTOCEST V RS DO LETA 1993

Prvi avtocestni odsek med Vrhniko in Postojno je bil zgrajen konec leta 1972. Kasneje se je trend gradnje avtocest s primorskega konca preselil na večja slovenska mesta, predvsem Ljubljano, Maribor in Kranj. Razvoj avtocestne mreže v Sloveniji je potekal zelo počasi, saj so se sredstva iz proračuna v tistem času delila na vse jugoslovanske republike. V času pred osamosvojitvijo pa je bil cilj povezati Slovenijo z bolj razvitim zahodom oz. severom Evrope. V času od leta 1970 do leta 1993 je bilo v Sloveniji dokončanih in odprtih za promet 198,4 kilometrov avtocest, hitrih cest in predorov (glej Tabela 1, na str.4), kar je pomenilo dobro izhodišče za nadaljnjo gradnjo po osamosvojitvi ter za razvoj avtocestnega križa in s tem povezavo z razvitim zunanjim svetom.

Za uporabo cestninskih cest in cestninskih cestnih objektov, ki jih določi Vlada RS, se plačuje cestnina. Vlada Republike Slovenije lahko s predpisom tudi določi, da se zaradi povrnitve stroškov njihove izgradnje ter stroškov njihovega vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja, cestnina plačuje tudi za uporabo posameznega predora, mostu ali gorskega prelaza. Višina cestnine se določi glede na: vrsto vozila, s katerim se opravlja prevoz po cestninski cesti, upoštevajoč višino vozila in število njegovih osi ter na podlagi prevožene razdalje po cestninski cesti. Tako se višina cestnine deli na 4 plačljive razrede (Cenik cestnine, 2007):

- *prvi razred*: vozila z dvema osem in višino vozila nad prvo osjo do 1,30 metra,
- *drugi razred*: vozila z dvema ali več osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 metra ali več, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg,
- *tretji razred*: vozila z dvema ali tremi osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 metra ali več, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg,
- *četrti razred*: vozila z več kot tremi osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 metra ali več, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg.

Prilivi iz pobranih cestnin pa se uporabljajo za: redno vzdrževanje avtocest; stroške pobiranja cestnin; stroške upravljanja; odplačilo glavnice in plačilo obresti od že najetih investicijskih kreditov; obnavljanje vozišč, objektov in opreme avtocestnega omrežja; naložbe v osnovna sredstva obstoječih avtocest ter financiranje gradnje novih delov avtocest.

Sistemi financiranja avtocest so se skozi zgodovino spreminjali. Leta 1972 se je z gradnjo prvega avtocestnega odseka v Sloveniji začela razvijati avtocestna mreža v RS. Avtocestni

odseki so se gradili iz proračuna bivše Jugoslavije, del sredstev pa je prispevala Mednarodna banka za obnovo in razvoj. Z osamosvojitvijo Slovenije pa se začne pomembnejše, predvsem bolj obsežno obdobje gradnje avtocest. Tako je leta 1993 bila ustanovljena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, z Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest (NPIA) v letu 1995 pa je bil opredeljen tudi finančni načrt gradnje in vzdrževanja avtocest v RS. Sredstva za izvajanje NPIA so bila zagotovljena iz različnih virov: bencinski tolar, cestnina, krediti in nekateri drugi viri financiranja. V nadaljevanju jih bom tudi podrobneje prikazal.

Tabela 1: Dinamika gradnje avtocest (AC) in hitrih cest (HC) od leta 1970 do konca leta 1993

Odsek avtoceste (AC) oz. hitre ceste (HC)	Dolžina v kilometrih	Začetek gradnje	Dokončanje odseka
AC odsek Vrhnika-Postojna	30,1	1970	29.12.1972
AC odsek Postojna-Razdrto	11,1	1972	14.09.1974
AC odsek Hoče-Arja vas (dvopasovnica)	50,2	1972 (1975)	21.07.1976 19.12.1977
AC odsek Koseze-Vrhnika	14,7	1976	21.09.1979
HC Maribor-Tezno	2,7	1978 (1980)	dec. 1979 (19.06.1985)
HC Črnuče-Tomačevo	3	1979	12.11.1981
AC odsek Koseze-Kozarje	4,7	1979	12.11.1981
HC Tomačevo-Celovška	5,7	1981	29.11.1983
AC odsek Kranj Vzhod-Kranj Zahod	5,7	1983	26.06.1985
AC odsek Kranj-Šentvid	19,4	1983	26.06.1985
AC odsek Kozarje-Malence	7,5	1979	28.10.1988
HC Pesnica-Maribor	4,6	1987	30.06.1989
AC odsek Šmarje Sap-Višnja Gora	11,8	1987	12.07.1989
AC odsek Razdrto-Senožeče	0,9	1989	22.08.1990
AC predor Karavanke (slovenski del)	3,4	1986	01.06.1991
AC meja z Avstrijo-Hrušica	1,9	1986	01.06.1991
AC odsek meja z Avstrijo-Šentilj	1,2	1989	18.09.1991
AC odsek Malence-Šmarje Sap	6,3	1989	24.11.1992
AC odsek Hrušica-Vrba	13,5	1989	18.10.1993
Skupaj	198,4		

Vir: Nacionalni program izgradnje avtocest, 2007

Slovenija sodi med evropske države z bogatimi izkušnjami, kar se tiče cestninjenja na avtocestah. Že od samega začetka načrtovanja gradnje avtocest v 60-ih letih prejšnjega stoletja se le-te gradijo kot cestninske ceste. Cestninski sistem na avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji, za katere je leta 1967 strokovne podlage za gradnjo pripravil takratni Cestni sklad Slovenije, je bil določen s strani republiškega Izvršnega sveta. Upoštevana so bila tudi stališča Ministrstva za okolje in prostor ter Ministrstva za promet, za katere je

strokovne podlage pripravila Družba za avtoceste v RS d.d. in Družba za državne ceste d.o.o.. Uresničitev gradnje prve slovenske avtoceste med Vrhniko in Postojno je poleg vloženega znanja zahtevala tudi znatna finančna sredstva, ki jih Slovenija ni bila sposobna zagotoviti sama. Del denarja za gradnjo je v obliki kredita tako prispevala tudi Mednarodna banka za obnovo in razvoj. V kasneje ustanovljenem podjetju Dars s konkretnimi številkami kar se tiče financiranja v tem času ne raspolagajo, saj finančnih obveznosti, iz naslova v preteklosti prejetih kreditov za gradnjo avtocest, niso prevzeli.

Do leta 1978 se je na avtocestah uvajal zaprti sistem cestninjenja, ki je nekako bolj pravičen, ima vstopno in izstopno postajo, uporabnik pa plača dejansko prevoženo razdaljo po avtocesti. Povsem pravičen pa tudi ni, saj se pogoji vožnje na posameznih avtocestnih odsekih razlikujejo glede na gostoto in pretočnost prometa in so stroški za posameznega uporabnika višji oz. so prihranki z vožnjo po avtocesti bistveno manjši.

Odločitev za odprti ali zaprti cestninski sistem je strokovno in ne politično gledano pogojena s strukturo prometa na avtocesti oz., ali prevladuje promet med posameznimi priključki ali promet, ki tranzitira celoten odsek avtoceste. Ti strokovni razlogi so od začetka načrtovanja in gradnje slovenskih avtocest pa do sredine devetdesetih let prejšnjega stoletja pripeljali do odločitve za večinoma zaprti cestninski sistem na primorskem in štajerskem avtocestnem kraku ter za odprti cestninski sistem na gorenjskem avtocestnem kraku.

Po letu 1978 pa se je zaradi značilnosti prometnih tokov v nekdanji skupni državi, na novih gorenjskih avtocestnih odsekih uvajal odprti sistem cestninjenja. Ta sistem pa ni pošten do uporabnikov avtocest, ki mejijo na čelne cestninske postaje, saj morajo za krajšo prevoženo pot po avtocesti plačati celotno prevozno razdaljo, določeno na podlagi osnovnega namena teh cest, to je prevzemanje daljinskega prometa. Torej bistvena slabost odprtega cestninskega sistema je v tem, da vsi uporabniki plačajo enako, ne glede na dejansko prevoženo razdaljo.

2.2. GRADNJA IN FINANCIRANJE AVTOCEST V RS PO LETU 1993

Leta 1993 je bila ustanovljena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji kot javno podjetje v obliki delniške družbe. Edini ustanovitelj je Republika Slovenija, ki jo zastopa Vlada Republike Slovenije. Republika Slovenija je v začetku leta 1994 s posebno pogodbo prenesla na DARS, d.d. upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih. Država je tako prenesla na DARS, d.d. do takrat zgrajenih 198,4 km avtocest in hitrih cest ter 67,5 km priključkov na njih. S to pogodbo je DARS, d.d. prevzel tudi obveznost pobiranja cestnine kot glavnega vira za upravljanje in vzdrževanje zgrajenih slovenskih avtocest in pomembnega vira za gradnjo novih avtocest (Slovenske avtoceste, 2002, str. 40). Dve ključni nalogi ob ustanovitvi sta bili: (1) kot investitor v imenu države organizirati in voditi gradnjo cest ter (2) upravljati in vzdrževati že zgrajene avtoceste. Bistvena prednost tovrstne rešitve je graditev cest nekako izven državnega proračuna, kar omogoča hitrejšo in bolj fleksibilno gradnjo avtocest. Z uveljavitvijo sprememb in dopolnitev

Zakona o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji je DARS d.d. z letom 2004 dobil položaj delniške družbe kot gospodarske družbe po Zakonu o gospodarskih družbah, ki je v 100 odstotni lasti države in organizacijo, vodenje gradnje avtocest ter vzdrževanje avtocest ne izvaja več na podlagi zakonskega mandata, temveč na podlagi pogodbenega razmerja z državo.

V skladu z Zakonom o spremembah in dopolnitvah zakona o družbi za avtoceste v RS (2003) je družba Dars, d.d. z državo sklenila pogodbo o izvajanju naročila ter koncesijsko pogodbo, v katerih so opredeljene naslednje naloge Darsa :

- opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor in naloge v zvezi s pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin za potrebe izgradnje avtocest;
- v svojem imenu in za račun Republike Slovenije opravlja naloge v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest v skladu z nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji ter opravlja finančni inženiring sredstev, namenjenih za izgradnjo avtocest in odplačilo posojil, najetih za njihovo izgradnjo;
- v svojem imenu in za račun države upravlja in razpolaga s tistimi nepremičninami, ki so bile pridobljene v zvezi z gradnjo avtocest, pa niso bile v celoti uporabljene za njihovo izgradnjo, ali niso v celoti potrebne za upravljanje in vzdrževanje avtocest v skladu z zakonom in predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost cestnega prometa;
- upravlja in vzdržuje avtoceste, ki jih zgradi v svojem imenu in za račun Republike Slovenije.

Prva prelomnica za razvoj slovenskih avtocest je osamosvojitve Slovenije in spremembe geopolitičnih razmer v srednji in vzhodni Evropi, ki so neposredno vplivale na spremembo tranzitnih prometnih tokov in s tem na prometne obremenitve našega cestnega omrežja. Te spremembe so odločilno vplivale na vsebino do tedaj pripravljenih delovnih osnutkov programov razvoja in vzdrževanja slovenskih cest, ki so glede na njihov izvor bili razvrščeni v tri osnovne sklope (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004):

- spremembe prometne politike zaradi spremenjene razvojno strateške vloge posameznih prometnih smeri, ki jih je narekovala osamosvojitve Slovenije;
- spremembe prometnih tokov iz smeri sever – jug na smer zahod – vzhod, ki so jih povzročile krizne razmere na Balkanu in nove povezave v srednji in vzhodni Evropi;
- spremembe, nastale pri vključevanju Slovenije v evropske prometne tokove po sklenitvi sporazuma med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo na področju prometa (Uradni list RS, št. 14/93).

2.2.1. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU IZGRADNJE AVTOCEST

V letu 1993 in po njem se je tako začelo drugo obdobje velikih vlaganj v avtocestno omrežje na področju Slovenije. Temeljni dokument, ki opredeljuje gradnjo in vzdrževanje avtocest po osamosvojitvi Slovenije, je Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS (v nadaljevanju NPIA, 1995) ter njegove kasnejše spremembe in dopolnitve (NPIA-A, 1998).

Izgradnja avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji je temeljila na **nekaterih osnovnih načelih**, ki pravijo, da mora dinamika izgradnje avtocestnega omrežja temeljiti na makroekonomskih zmožnostih in narodnogospodarskih interesih Republike Slovenije ter na upoštevanju makroekonomskih posledic izgradnje za narodno gospodarstvo. Finančno mora biti podprta s čim večjim deležem lastnih finančnih sredstev, ki jih zagotavljajo Republika Slovenija (namenska sredstva) in uporabniki preko plačila nadomestila za uporabo avtocestnega omrežja (cestnine), ostali delež finančnih sredstev pa se zagotavlja iz drugih virov (krediti, obveznice, koncesije, ostali viri).

Izgradnja avtocestnega omrežja mora omogočiti skladen in enakomeren regionalni in gospodarski razvoj vseh slovenskih regij, kot tudi nadaljnji razvoj države v okviru njenega članstva v Evropski uniji, ter tudi omogočiti prepoznavnost Republike Slovenije v Evropi in svetu, predvsem s primernim upoštevanjem varstva in povečanjem dostopnosti do raznovrstne kulturne dediščine, ki temelji na pogojih njenega članstva v Evropski uniji.

Z izgradnjo avtocestnega omrežja pa je želela država uresničiti tudi nekatere zastavljene **osnovne cilje**, kot npr., navznoter medsebojno povezati vse slovenske regije ter najpomembnejše gospodarske centre v državi, obenem pa tudi navzven navezati Republiko Slovenijo na evropsko avtocestno omrežje in jo tako povezati s širšim evropskim prostorom. To dejansko pomeni približevanje in povezovanje slovenskega gospodarskega prostora z evropskim gospodarskim prostorom in s tem povečanje konkurenčne sposobnosti slovenskega gospodarstva v primerjavi z evropskim. Povezali bi tudi slovenski kulturni prostor ter omogočili njegovo prepoznavnost in povezanost s širšim evropskim prostorom (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004).

Eden izmed ciljev je tudi spodbuditi nadaljnji razvoj slovenskega gospodarstva preko investicij v izgradnjo gospodarske infrastrukture (avtocestnega omrežja), ki imajo dokazano pozitivne multiplikativne in akceleratorne učinke na večino makroekonomskih agregatov in ostale sektorje slovenskega gospodarstva.

Z izgradnjo bi tudi izboljšali in povečali nivo prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu ter zmanjšali prekomerne negativne vplive cestnega prometa na okolje v območju obstoječih glavnih in regionalnih cest zaradi njihove razbremenitve z zgrajenim avtocestnim

omrežjem, predvsem z ukrepi preusmerjanja težkega tovornega prometa na že zgrajeno avtocestno omrežje.

Zastavljene cilje so razdelili na **strateške in strukturne cilje**. Prvi določajo prednostne razvojne smeri, drugi pa določajo prioritete znotraj teh razvojnih smeri. Pod strateške cilje spada (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004):

- zagotovitev ustrezne notranje in zunanje povezanosti države; avtocestno omrežje mora zagotavljati boljši in učinkovitejši pretok ljudi in blaga, tako na ozemlju Slovenije, kot tudi v celotnem evropskem območju. Vse to pozitivno vpliva na nadaljnjo decentralizacijo in enakomernejši regionalni in gospodarski razvoj;
- spodbujanje nadaljnjega gospodarskega razvoja države; pospešeno vlaganje v prometno infrastrukturo spodbuja gospodarsko rast, saj povečuje konkurenčnost slovenskega gospodarstva v primerjavi z evropskim;
- izboljšanje in povečanje nivoja prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu; izboljšanje in dograditev avtocestnega omrežja pozitivno prispeva k povečanju prometne varnosti in s tem zmanjšanju števila prometnih nezgod.

Poleg osnovnih strateških ciljev ima izgradnja avtocestnega omrežja tudi naslednje **strukturne cilje** (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004):

- zagotovitev in povečanje neposrednih makroekonomskih učinkov preko modernizacije prometne infrastrukture;
- omogočanje širših gospodarskih in družbenih koristi, kot so investicije v prometno infrastrukturo, torej tudi v izgradnjo avtocestnega omrežja, preko vzajemnega delovanja multiplikatorja in akceleratorja, pozitivno vplivajo na večino sektorjev nacionalnega gospodarstva, preko njih pa na glavne makroekonomske agregate, kot so: BDP, gospodarska rast, investicijska rast, zaposlenost itd. Poleg tega dokončane avtocestne povezave odpirajo nove razvojne možnosti lokalnim skupnostim v njihovi neposredni bližini ter njihovo večjo povezanost z regionalnimi centri in tujino;
- ohranjanje že zgrajenega avtocestnega in ostalega cestnega omrežja, ter zmanjšanje negativnih prometnih vplivov na okolje.

2.2.2. IZVAJANJE RESOLUCIJE O IZGRADNJI AVTOCEST

Po letu 1996 je začelo prihajati do normalizacije razmer na Balkanu, zato so se ponovno začeli vzpostavljati in krepiti prometni tokovi, ki so pred osamosvojitvijo Slovenije potekali iz severa Evrope preko naše države na jugovzhod. Zaradi novih razvojnih potreb države na področju gospodarstva in prometa, ki so nastale kot posledica te normalizacije, ter izdelane analize finančnih možnosti države, je bilo potrebno vse navedene spremembe in pogoje znova analizirati in proučiti ter jih upoštevati kot nova gospodarska, prometna in finančna izhodišča pri pripravi sprememb in dopolnitev NPIA, ki so bile sprejete v letu 1998. Spremembe in

dopolnitve NPIA so prav tako določile izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest v smeri zahod – vzhod (primorska in štajerska smer), kot tudi v smeri sever – jug (gorenjska in dolenska smer), določile pa so tudi izgradnjo navezovalnih cest na avtocestno omrežje, izgradnjo razbremenilnih cest med gradnjo avtocestnega omrežja ter izvedbo nujnih posegov na železniškem omrežju in na omrežju državnih cest, ki jih je bilo potrebno izvesti zaradi gradnje avtocestnega omrežja. Skupna dolžina v spremembah in dopolnitvah NPIA določenih odsekov je znašala 553,7 km v skupni ocenjeni investicijski vrednosti 4.100,30 mio USD (brez stroškov financiranja) (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004).

Za izvajanje NPIA so bila potrebna finančna sredstva, ki so bila zagotovljena iz štirih virov. Prvi vir je *bencinski tolar*. Ta je definiran na osnovi zakonskih določil kot delež drobnoprodajne cene vsakega prodanega litra naftnih derivatov, ocenjen na podlagi prodanih količin in prodane strukture goriv.

Tabela 2: Primerjava dejanskega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na planirano zagotavljanje v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Leto	Ocenjeni prilivi po NPIA (v mio USD)	Dejanski prilivi (v mio USD)	Realizacija (v %)
1994	119,20	120,29	100,91
1995	135,95	149,12	109,68
1996	135,22	137,86	101,95
1997	141,12	134,32	95,18
1998	168,45	159,21	94,52
1999	235,50	181,55	77,09
2000	242,50	126,46	52,15
2001	249,88	115,85	46,36
2002	257,38	139,44	54,18
Skupaj	1685,20	1264,09	75,01

Vir: Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, 2004

V obdobju 1994–2002 je za izvajanje NPIA bilo predvidenih skupaj 1.685 mio USD sredstev iz virov bencinskega tolarja. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira zagotovljenih 1.264 mio USD, kar pomeni 75% realizacijo planiranega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na NPIA. Opazen padec realizacije prilivov iz virov bencinskega tolarja je viden po letu 1998. To obdobje sovpada s pričetkom izvajanja Zakona o DDV ter Zakona o trošarinah, kjer je prišlo do uveljavitve novega sistema obračunavanja in plačevanja davkov od prometa naftnih derivatov. Zaradi bistveno nižjega odstotka realiziranih dejanskih prilivov iz naslova bencinskega tolarja, je Vlada RS leta 1999 izdala sklep, s katerim se je obvezala, da bo v naslednjih letih iz proračuna nadomestila izpad iz vira bencinskega tolarja do skupne vrednosti sredstev, ki je bila določena v NPIA ter s tem zagotovila nemoteno nadaljevanje izvajanja NPIA.

Naslednji vir prihodkov predstavlja *cestnina*, ki je bila opredeljena kot stalen in dolgoročen vir financiranja in je bila ocenjena na osnovi njene predvidene višine, ocene razmerij med cestninskimi razredi, pričakovane strukture prometa v prihodnjih letih ter dinamika vključevanja avtocestnih odsekov na katerih se pobira cestnina

Tabela 3: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Leto	Ocenjeni prilivi po NPIA (v mio USD)	Dejanski prilivi (v mio USD)	Realizacija (v %)
1994	33,00	32,76	99,85
1995	38,60	42,29	109,55
1996	53,29	54,32	101,95
1997	57,30	62,18	108,52
1998	80,13	74,76	93,30
1999	100,47	72,71	72,37
2000	127,46	77,90	61,12
2001	133,97	85,62	63,91
2002	156,28	100,11	64,06
Skupaj	780,50	602,65	77,21

Vir: Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, 2004

Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994–2002 za njegovo izvajanje predvidenih skupaj 781 mio USD sredstev iz vira cestnine. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira pridobljenih 603 mio USD, kar pomeni 77% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine v odnosu na NPIA. Glavni razlogi za manjše dejansko zagotavljanje sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA so predvsem v drugačni dinamiki povečevanja cene cestnine, spremembe v nižjem razmerju cen med 1. in 4. cestninskim razredom z 1:6 na 1:4, povečanje popustov v letu 1998 za tovorna vozila pri nakupu abonentskih bonov iz 10% na 20% ter v letu 2000 še dodatno povečanje iz 20% na 25% za pravne osebe pri nakupu nad 200000 SIT. Negativno pa je vplivala tudi ukinitve omejitve prometa tovornih vozil po vzporednih glavnih in regionalnih cestah ter manjši obseg zgrajenih in prometu predanih odsekov, na katerih je bilo predvideno pobiranje cestnine, kot je bilo to po posameznih letih določeno v NPIA.

NPIA se je financiral tudi z *domaćimi in tujimi krediti*. Ti so bili predvideni na osnovi ocenjenih možnosti pridobitve kreditov pri mednarodnih finančnih institucijah, predvsem pri Evropski investicijski banki in Evropski banki za obnovo in razvoj, ter z izdajo obveznic za prodajo na domačem in tujem kapitalskem trgu. Glede na dejstvo, da so avtoceste v lasti Republike Slovenije, je država z zakoni dala poročstvo na vse kredite, ki jih najel Dars za gradnjo avtocest. V primeru, da pobrana cestnina ne zagotavlja sredstev za plačilo obveznosti iz najetih kreditov, država oz. davkoplačevalci plačajo obveznosti iz kreditov.

Tabela 4: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev s krediti glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Leto	Ocenjeni prilivi po NPIA (v mio USD)	Dejanski prilivi (v mio USD)	Realizacija (v %)
1994	0,30	0,32	106,67
1995	7,40	9,37	126,67
1996	90,44	88,41	97,76
1997	211,94	135,21	63,80
1998	154,86	72,97	47,12
1999	253,68	134,71	53,10
2000	283,43	170,28	60,08
2001	275,70	112,66	40,86
2002	272,18	152,29	55,95
Skupaj	1549,92	876,77	56,57

Vir: Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, 2004

Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994–2002 za njegovo izvajanje pridobljenih skupaj 1.550 mio USD sredstev iz virov domačih in tujih kreditov. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira pridobljenih 877 mio USD, kar pomeni 57% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz vira kreditov v odnosu na NPIA.

Nenazadnje pa so za realizacijo NPIA bili pomembni še nekateri *drugi viri*. Ti so bili ocenjeni iz naslova sofinanciranja NPIA s strani posameznih občin ter bančnih obresti na depozite viškov pridobljenih virov bencinskega tolarja in cestnine.

Tabela 5: Primerjava dejanskega zagotavljanja drugih virov glede na planirano v NPIA s presekom stanja na dan 31. 12. 2002

Leto	Ocenjeni prilivi po NPIA (v mio USD)	Dejanski prilivi (v mio USD)	Realizacija (v %)
1994	0,60	0,00	0,00
1995	14,10	0,63	4,47
1996	33,15	1,52	4,59
1997	2,30	3,66	159,13
1998	2,74	3,00	109,49
1999	2,74	2,56	93,43
2000	2,74	2,72	99,27
2001	2,74	3,20	116,82
2002	2,74	2,83	103,46
Skupaj	63,85	20,12	31,50

Vir: Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, 2004

Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994–2002 za njegovo izvajanje predvidenih skupaj 64 mio USD sredstev iz drugih virov. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz teh virov pridobljenih 20 mio USD, kar pomeni 32% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz drugih virov v odnosu na NPIA.

NPIA je od leta 1994 do leta 2003 k skupnemu investiranju neposredno prispeval 2,3 mrd USD. V tem času je bilo predano v uporabo 276,6 km novih avtocest in objektov, kar predstavlja okoli 48% od načrtovanih 580 km (Križanič, Oplotnik, 2002, str. 32). Tudi finančna realizacija gradnje avtocest in zagotavljanja virov finančnih sredstev je bila veliko manjša od predvidene. Prvotne ocene in načrti so bili podcenjeni, predvsem zaradi naslednjih težav (Povzeto po Resoluciji o NPIA, 2004):

- *umeščanje tras v prostor*; detajlni poteki tras avtocest, hitrih cest in navezovalnih cest, ki so določene z NPIA, se v prostoru praviloma načrtujejo z lokacijskimi načrti, katerih postopki priprave so zelo dolgotrajni. Glavni vzroki za časovne zaostanke so predvsem v različnih prostorskih in okoljskih specifikah področij, v katerih se načrtujejo trase posameznih odsekov ter v iskanju optimalne variante kar se tiče vseh primerjalnih vidikov umeščanja trase v prostor (gradbeno-tehnični, prometno-ekonomski, okolje-varstveni, regionalno in urbano razvojni vidik ter vidik družbene sprejemljivosti);
- *izdelava projektno tehnične dokumentacije*; velike zamude zaradi izvajanja predhodnih geoloških raziskav, zamude tudi pri pridobivanju soglasij s strani lokalnih skupnosti ter zamude s strani projektantskih organizacij zaradi večjega obsega dela in omejenih resursov;
- *pridobivanje zemljišč in nepremičnin*; težave z lastniki zemljišč in nepremičnin, ki fizično preprečujejo izvedbo gradbenih del ter veliko zamudnih sodnih postopkov zaradi nedorečenosti lastninsko pravne zakonodaje;
- *izvajanje postopkov oddaje del po zakonu o javnih naročilih*; potek oddaje javnih naročil ovirajo predvsem običajno neupravičeni zahtevki po revizijah izvajanja postopkov del, ki le zadržujejo nadaljne aktivnosti investitorja in podaljšujejo časovne roke;
- *izvajanje arheoloških raziskav*; potrebno soglasje lastnikov, da se na zemljiščih, kjer so predvidene arheološke raziskave, le-te izvajajo še pred njihovim odkupom, torej ob določitvi dokončne trase odseka;
- *zagotavljanje virov finančnih sredstev za realizacijo NPIA*; finančna sredstva so se zmanjšala, predvsem zaradi zmanjševanja zagotavljanja in posledično porabe iz naslova bencinskega tolarja v obdobju 1999-2002, cestnine v obdobju 1998-2002 ter kreditov v obdobju 1997-2002.

Tabela 6: Dinamika gradnje AC, HC in DC (državnih cest) od leta 1994 do leta 2006

Odsek avtoceste (AC) oz. hitre ceste (HC)	Dolžina v kilometrih	Začetek gradnje	Dokončanje odseka
AC Razdrto-Čebulovica	8,8	1994	12.07.1995
AC Čebulovica-Divača	5,1	1994	12.07.1995
AC Divača-Dane	8,4	1994	08.12.1995
HC Selo-Šempeter	11,8	1994	24.05.1996
AC Mejni prehod Šentilj-Pesnica	9,5	1994	18.10.1996
AC Hoče-Arja vas, dograditev v štiripasovnico	47,0	1994	25.10.1996
AC Arja vas-Vransko	20,9	1995	19.09.1997
HC Slovenska Bistrica-Hajdina, priključek Slov. Bistrica sever	0,8	1997	29.09.1997
AC Dane-Fernetiči	3,8	1995	14.11.1997
AC Divača-Kozina	6,7	1997	27.03.1998
AC Slivnica-Fram	7,0	1997	31.05.1998
HC Hajdina-Ormož	3,8	1997	11.09.1998
HC Zadobrova-Tomačevo	4,3	1995	16.11.1998
HC Izola-Jagodje	2,3	1998	11.06.1999
AC Beltinci-Pince	6,8	1997	31.07.1999
HC Slovenska Bistrica-Hajdina, obvoznica Pragersko	3,5	1999	01.07.1999
AC Šentjakob-Malence	10,7	1995	27.08.1999
HC Vipava-Selo	11,5	1997	25.10.1999
AC Pesnica-Slivnica, pododsek Ptujška cesta	4,1	1998	22.05.2000
AC Pesnica-Slivnica, pododsek Nova Zrkovska cesta	0,9	1999	18.09.2000
AC Višnja Gora-Bič	11,2	1998	03.10.2000
AC Naklo-Kranj, dograditev v štiripasovnico	8,7	1998	21.11.2000
HC Razdrto-Vipava (15,8 km)	7,7	1998	(20.12.2003)
AC Kozina-Klanec	4,8	1999	24.11.2000
AC Blagovica-Šentjakob	20,3	1998	01.07.2003
HC skozi Maribor	2,6	2000	26.10.2001
DC Zahodna obvoznica Maribora	2,7	1998	25.11.2004
DC Mariborska cesta Celje	2,4	1998	27.06.2006
DC Mele-Šratovci-Radenci	2,8	1998	31.07.1999
DC Obvoznica Novo mesto	3,0	1998	24.11.2001
DC Šmarje-Dragonja	2,6	1999	25.03.2003
AC Vransko-Blagovica	16,8	1997	12.08.2005
AC Vučja vas-Beltinci	11,2	2000	30.10.2003
AC Vučja vas-Beltinci, priključna cesta	3,4	2000	15.11.2002
AC Ljubljana-Koper, priključek Razdrto	0,9	2001	01.03.2003

Nadaljevanje Tabele 6:

Odsek avtoceste (AC) oz. hitre ceste (HC)	Dolžina v kilometrih	Začetek gradnje	Dokončanje odseka
AC Podtabor-Naklo	4,3	2001	04.09.2003
AC Bič-Korenitka	4,8	2002	22.12.2003
AC Kronovo-Smednik	9,2	2002	02.07.2004
AC Hoče-Arja vas, priključek Lopata	3,6	2003	22.07.2004
AC Krška vas-Obrežje	12,3	2002	04.11.2004
AC povezava Ljubljana Brdo-Lesnina	1,0	2003	08.12.2004
AC Klanec-Črni Kal-Srmin	14,9	2001	25.11.2004
HC Škofije-Srmin	2,4	2003	30.08.2005
DC Obvoznica Pragersko	6,1	2003	08.12.2004
AC Smednik-Krška vas	17,6	2003	23.12.2004
AC Korenitka-Pluska	3	2004	23.12.2004
DC Slavček-Tomos	1	2004	29.11.2005
AC Hrastje-Lešnica	7,8	2004	23.06.2006
Skupaj:	367,4		

Vir: Nacionalni program izgradnje avtocest, 2007

Tako so v letu 2002 na podlagi analize in finančne realizacije NPIA v obdobju 1994-2002, analizi trenutnih makro-ekonomskih zmožnostih in narodno gospodarskih interesov Republike Slovenije ter analizi trenutnih razmer na mednarodnih finančnih trgih, na novo ocenjena finančna sredstva za uresničevanje NPIA v obdobju 2003-2013 v vrednosti 3,48 mrđ €, ki bi bila zagotovljena iz naslednjih virov (Križanič, Oplotnik, 2002, str. 39):

- namenska sredstva oz. proračun RS: 42,6%
- vrednostni papirji oz. obveznice: 45,9%
- domači in tuji krediti: 10,7%
- drugi viri: 0,8%

Sredstva iz naslova cestnine, najemnin in drugih virov v skupnem znesku 1,8 mrđ €, so v obdobju 2003-2013 namenjena upravljanju in vzdrževanju avtocest (stroški tekočih vzdrževalnih del na avtocestah, stroški investicijskega vzdrževanja in naložbe v osnovna sredstva obstoječih AC) ter odplačilu obveznosti iz najetih kreditov ter izdanih obveznic. Glavni vir financiranja ne bi bil več bencinski tolar oz. namenska sredstva, saj ga je vlada v letu 2002 formalno fiksirala na 37 mrđ SIT in ne dosega preteklega odstotka potrebnega letnega financiranja (Spletna stran Dars). Ker cestnine ne zadoščajo za gradnjo novih odsekov, ostajajo glavni vir financiranja zunanji finančni viri kot so: krediti, obveznice, koncesije, strukturni skladi. Družba za avtoceste v RS pa mora po zakonu za najetje srednjeročnih in dolgoročnih posojil ter izdajo obveznic in garancij predhodno pridobiti soglasje Državnega zbora RS. Družba mora svoje likvidnostne presežke iz naslova financiranja države vlagati v državne vrednostne papirje.

3. CESTNINSKI SISTEMI V SLOVENIJI TER NAČRTI ZA PRIHODNOST

V različnih razmerah je učinkovitost in upravičenost določenega cestninskega sistema različna. Sistem, ki se iskaže kot učinkovit na avtocestah z veliko prometa je vprašljiv na drugih, manj obremenjenih AC odsekih. Zato je pri določanju cestninskega sistema s strani družbe oz. lastnika AC potrebno upoštevati tudi (Novelacija študije cestninskega sistema na AC in HC v RS, povzetek študije, 2001, str. 7):

- *obseg prometa*; na manj obremenjenih AC, ki prevladujejo v Sloveniji, je strošek pobiranja cestnine relativno visok, zato je ob nižjih prilivih, dražji zaprti sistem, manj upravičen;
- *strukturo prometa*; daljinski promet je za cestnino manj občutljiv, saj je odliv zaradi cestnine manjši. V tem primeru je odprti sistem ustrežnejši, ker je cenejši, večina vozil pa v vsakem primeru prevozi celotno razdaljo, za katero se plačuje cestnina. V regionalnem in primestnem prometu pa prevladujejo dnevni migranti, občutljivi za cestnino in tu je ustrežnejši zaprti cestninski sistem;
- *potek AC in kvaliteto vzporedne povezave*; ta pogoj močno vpliva na strukturo in obseg prometa na AC. Oceniti je potrebno, ali je za družbo ugodnejše, da dodatno investira v obstoječe omrežje, ali pa izbere cestninski sistem, ki bo stimuliral uporabo AC.

Zadnja leta se je promet po slovenskih avtocestah močno povečal. K temu je v manjši količini prispevalo tudi odprtje novih avtocestnih odsekov, v večjem delu pa dejanska večja uporaba avtocest s strani uporabnikov. V letu 2005 se je, v primerjavi z letom 2004, procentualno najbolj povečal promet tovornih vozil, še vedno pa je največ vozil iz prvega cestninskega razreda, kateremu se prištevajo tudi vozila z ABC tablico.

Tabela 7: Število prehodov vozil na cestninskih postajah po cestninskih razredih v letu 2005

Cestninski razredi	Število prehodov vozil v letu 2004	Število prehodov vozil v letu 2005	Indeks 2005/2004	Strukturni delež (v%)
R1	25.865.857	29.204.466	113	45
R2	3.269.213	3.722.913	114	6
R3	2.179.381	2.452.919	113	4
R4	5.453.975	7.024.046	129	11
R5	879.940	893.803	102	1
ABC	19.090.675	22.252.969	117	34
Skupaj	56.739.041	65.551.116	116	100

Vir: Letno poslovno poročilo Dars, 2005, str. 21

Trend povečevanja števila vozil na slovenskih avtocestah se bo po napovedih tudi v prihodnosti nadaljeval, tako da bo sedanji ročni oz. klasični cestninski sistem težko omogočal

normalno pretočnost prometa na slovenskem avtocestnem sistemu, zato je potrebno razmisliti o prednostih in pomanjkljivostih drugih alternativnih metod pobiranja cestnine ter o smiselnosti njihove uvedbe na slovenskih avtocestah v bližnji prihodnosti.

3.1. KLASIČNO OZ. ROČNO CESTNINJENJE

Že v prejšnjih točkah sem omenil, da se v Sloveniji avtoceste že od samih začetkov gradijo kot cestninske ceste in s tem se cestnina še vedno pobira na klasičen, ročni način. Cestninski sistem v Republiki Sloveniji je primerljiv s cestninskimi sistemi v nekaterih drugih evropskih državah (Francija, Italija, Španija, Portugalska, Grčija). Tako pri nas kot tudi v drugih državah ni enotnega sistema cestninjenja na celotnem področju države. Prepleta se uporaba odprtih in zaprtih sistemov cestninjenja. Pri **zaprtem** sistemu uporabnik pri vstopu na avtocesto vzame cestninski listek, za katerega na izhodu plača določeno ceno cestnine. To je nekako najbolj pravičen cestninski sistem, saj vsak uporabnik plača cestnino glede na dejansko prevoženo razdaljo po avtocesti. Povsem pravičen pa ni, saj so na bolj obremenjenih AC odsekih pogoji vožnje slabši kot na manj obremenjenih in posledica so različni stroški oz. prihranki uporabnikov za potovanja po avtocestah. Zaprti sistem je uveljavljen na primorskem kraku avtocestnega sistema med Ljubljano in Videžom ter med Ljubljano in Fernetiči (Cestninski sistem, 2006).

Maja 1995 je bila izdelana posebna študija "Problematika cestnine na slovenskih AC – Najustreznejši način plačevanja cestnine na AC v Sloveniji", ki je opredelila:

- odprti cestninski sistem kot sistem, ki je širše družbeno sprejemljiv;
- praviloma uvajanje odprtega cestninskega sistema na obstoječih AC in HC, ki omogoča brezplačno uporabo za notranji regionalni promet;
- postavitev čelnih cestninskih postaj na mejah regij, ki cestninijo medregionalni in tranzitni promet;
- uvajanje izključno odprtega cestninskega sistema na novih odsekih AC.

Predlog cestninskega sistema, ki je bil oblikovan v navedeni študiji, je bil sprejet in vključen v Nacionalni program izgradnje avtocest (NPIA) ter njegove spremembe in dopolnitve (Ur.l.RS št. 13/96 in Ur.l.RS št. 41/98), ter v Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskega plana RS. (Novelacija študije cestninskega sistema na AC in HC v RS, 2001). Glede na lastnosti prometa v Sloveniji (prevlada tranzitnega oz. daljinskega prometa) in večjega varovanja okolja (manjše kopičenje plinov na cestninskih postajah) se je država odločila za zagovarjanje odprtega sistema cestninjenja.

Z uvajanjem **odprtega** cestninskega sistema so se začele izpostavljati tudi slabosti odprtega načina pobiranja cestnine. Predvsem se izpostavlja nezadovoljstvo uporabnikov avtocest, ki mejijo na čelne cestninske postaje in so v primeru uporabe avtocest na krajših razdaljah primorani plačati celotno prevozno razdaljo, ki je določena na podlagi osnovnega namena teh

cest, to je prevzemanje daljinskega prometa. Torej takšen način cestninjenja je sprejemljivejši za odseke, na katerih prevladuje daljinski promet in torej večina uporabnikov dejansko tudi prevozi enako, to je celo razdaljo. Tako se odprti sistem cestninjenja pri nas uporablja na večjem delu štejerskega kraka avtoceste, na gorenjskem delu avtoceste, prav tako pa tudi na novozgrajenih odsekih dolenske avtoceste (Cestninski sistem, 2006).

Predvideni razvoj cestninskega sistema, kar pomeni leta 2008 uvedba popolnoma zaprtega elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku, ki naj bi bil evropsko interoperabilen, je oprt na sklepe Državnega zbora, ki je po opravljenem posvetu o cestninah na slovenskih cestah sredi leta 1999 zadolžil pristojna ministrstva in DARS, d.d. (Cestninski sistem, 2006):

- da v kratkem roku optimizirajo cestninski sistem tako, da bodo dnevni uporabniki cestninskih cest enako obremenjeni. Tako so zahtevali ponovno preverjanje zasnove razporeditve cestninskih postaj na posameznih avtocestnih odsekih, posebej tam, kjer cestninske postaje še niso zgrajene;
- da najkasneje do zaključitve nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS, zagotovijo tehnološko posodobitev, poenotenje in optimizacijo cestninskega sistema kot celote. V bistvu gre za sodoben sistem cestninjenja, ki se v svetu razvija kot sistem elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku in ki bo najbolj pravičen za vse uporabnike cestninskih cest.

Slabosti klasičnega oz. ročnega pobiranja cestnine so predvsem v zamudnem postopku cestninjenja in s tem v manjši pretočnosti prometa, kar v poletnih mesecih in ob prometnih konicah povzroča zastoje in s tem nezadovoljstvo uporabnikov avtocest. Zaradi stalnega ustavljanja vozil zaradi plačevanja cestnine, pa prihaja tudi do kopičenja izpušnih plinov na posameznih cestninskih postajah. Pri zaprtem sistemu lahko govorimo tudi o visokih stroških obratovanja v primeru nizkih prometnih obremenitev posameznih priključkov.

V državah, kjer se cestnina pobira na klasičen način oz. neposreden način (Slovenija, Italija, Francija, Španija, Norveška), so bili sistemi za avtomatski način cestninjenja uvedeni najprej. Ta prehod iz ročnega v elektronsko cestninjenje, je predvsem povečal kapaciteto stez na cestninskih postajah ter zmanjšal nekatere negativne vplive, ki so povezani z ročnim načinom pobiranja cestnine. Tako je tudi v Sloveniji zaživel elektronski ABC sistem. Njegovo koristnost v smislu večje pretočnosti prometa potrjuje tudi vsakoletno povečanje števila uporabnikov v naši državi.

3.2. ELEKTRONSKI SISTEM ABC

Od leta 1995 se v Sloveniji uvaja sistem avtomatskega plačevanja cestnine brez ustavljanja vozil na cestninskih postajah, to je t.i. sistem ABC, ki je danes poleg ročnega pobiranja cestnine v uporabi na vseh cestninskih postajah v Sloveniji. Prehod iz ročnega na avtomatsko

cestninjenje je povečal prepustnost stez na cestninskih postajah, ki so opremljene z elektronsko opremo in zmanjšal negativne vplive na okolje kot posledica zmanjšanja števila ustavljanj vozil na cestninskih postajah. Za primerjavo naj povem, da kapaciteta ročnega sistema znaša približno 200 vozil na uro, pri sistemu ABC pa 1200 vozil na uro (Cestninski sistem, 2007).

Tabela 8: Število uporabnikov ABC sistema ter prehodov vozil z ABC tablico v letih 2003-2005

Leto	Št. uporabnikov z ABC tablico	Št. prehodov z ABC tablico	Št. vseh prehodov
2003	106.500	17.253.815	53.260.967
2004	133.611	19.090.675	56.739.041
2005	163.999	22.252.969	65.551.116

Vir: Letno poročilo Dars, 2004 in 2005

Vseskozi od uvedbe ABC sistema se število uporabnikov in število prehodov z ABC tablico skozi cestninske postaje povečuje. Podatki v zadnjih letih kažejo na to, da se približno 34% vseh prehodov opravi z ABC tablico, kar bistveno pripomore k pretočnosti prometa skozi celo leto.

Sistem avtomatskega brezgotovinskega cestninjenja (sistem ABC) uporabnikom slovenskih avtocest omogoča hiter, sodoben in brezgotovinski način plačevanja cestnine brez ustavljanja bodisi v predplačniškem načinu, pri katerem mora biti na elektronski talici za plačilo cestnine vnaprej vplačano oziroma vpisano dobroimetje, ali v poplačniškem, odloženem načinu plačevanja cestnine, pri čemer je elektronska tablica zgolj medij za evidentiranje prehodov cestninskih postaj, račun za porabljeno cestnino pa se plača za pretekli mesec. Poleg vsega pa sistem ABC omogoča bistveno hitrejšo, enostavnejšo in bolj udobno plačevanje cestnine svojim uporabnikom, pri čemer jim je zagotovljena anonimnost prehodov cestninskih postaj. Hitrejšo zato, saj se plačilo opravi s pomočjo komunikacije med elektronsko tablico v vozilu in antenami ob ABC stezi, ki jo prevozite s hitrostjo do 40 km na uro na hitrih stezah in do 5 km na uro na kombiniranih stezah cestninskih postaj; prijaznejšo, ker se prihrani čas, saj se uporabnik izogne morebitnim zastojem na cestninskih postajah v času večjih prometnih konic, cestninskim postajam pa poveča prepustnost; enostavnejšo, saj vsakokratno iskanje denarja, ustavljanje in gotovinsko plačevanje ni več potrebno; in nenazadnje tudi cenejšo, saj vladna uredba o cestnini za uporabo določenih cest pri gotovinskem plačilu dobroimetja na elektronsko tablico sistema ABC določa nekatere popuste. ABC tablica je namenjena le za vozila iz prvega razreda, zaradi vse večjega tranzitnega in domačega tovornega prometa, pa se od leta 2006 posodablja sistem ABC tako, da bi ga bilo moč uporabljati tudi za tovorna vozila. Prva testiranja na vzdrževalnih vozilih DARS-a so bila že opravljena in večjih zapletov ni bilo, tako da v bližnji prihodnosti lahko pričakujemo elektronski način cestninjenja tudi za vozila iz višjega razreda. Sistem naj bi bil zasnovan tako, da bodo lahko vozniki tovornih vozil uporabljali elektronske tablice, ki bodo vezane na posamezno vozilo in torej ne bodo prenosljive tako kot tablice za osebna vozila. Na elektronski tablici bosta zapisana cestninski razred vozila ter njegova registrska oznaka. Zaradi boljše pretočnosti

prometa in nezaustavljanja tovornih vozil na kombiniranih stezah, bodo vse elektronske tablice za tovorna vozila le poplačniške, torej vezane na pogodbo z DARS ali na posamezno kreditno kartico.

3.3. PAVŠALNA CESTNINA

Stališče Evropske unije glede plačevanja pavšalne cestnine, je v večini primerov negativno. Zagovarja se neposreden način plačevanja cestnine, ki naj bi bila odvisna od dejanske uporabe cestne infrastrukture. Pavšalni način plačevanja cestnine EU zagovarja le v prehodnem obdobju, do uvedbe elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku, in to le za države, ki še nimajo razvitega nekega drugega sistema plačevanja cestnine. Tako poznamo nekaj možnih različic pavšalnega načina plačevanja cestnine kot npr.: plačilo ob registraciji motornega vozila, dodatek k ceni goriva ter največkrat omenjena vinjeta kot način cestninjenja.

3.3.1. PLAČILO OB REGISTRACIJI MOTORNEGA VOZILA

Plačevanje pavšalne cestnine, ki bi jo vozniki za uporabo avtoceste plačevali že ob registraciji, je nedvomno bolj nepravičen od drugih sistemov pobiranja cestnine. V tem primeru takšen način cestninjenja v največji meri prizadene domače voznike, saj praktično nimajo nobene možnosti izbire, ali naj avtocesto sploh uporabljajo. Pri tujih voznikih pa bi se sistem še bolj zapletel, saj bi bilo potrebno uvesti vzporeden sistem vinjet, vzpostaviti službo za njihovo distribucijo in vzpostaviti nadzor nad uporabo vinjet. Cestnino oz. plačilo letnega povračila za uporabo cest plačujemo že ob registraciji vozila, ampak za uporabo vseh cest. Višina cestnine je odvisna od prostornine motorja vozila pri osebnih vozilih, kar je dejansko nesmiselno, saj ta podatek o prostornini ne pove, koliko posameznik vozi in s tem obremenjuje ceste in okolje. Pri tovornih vozilih pa je plačilo cestnine odvisno od skupne mase vozila, torej teže in nosilnosti vozila skupaj. Za ponazoritev podajam podatke o plačilu letnega povračila za uporabo cest za osebna vozila, ki se ločijo po prostornini motorja.

Tabela 9: Plačilo letnega povračila za uporabo cest za osebna vozila

Moč motorja osebnega vozila (v ccm)	Letno povračilo za uporabo cest (v evrih)
do 1350	48,50
nad 1350 do 1800	72,73
nad 1800 do 2500	107,74
nad 2500	193,96

Vir: Plačilo letnega povračila za uporabo cest za osebna vozila, 2007

V proračunu RS je bilo za leto 2004 načrtovanih 22,44 mrd SIT iz naslova letnega povračila za uporabo cest, dejansko realizirano je bilo 93,2% glede na prvotne načrte, kar nanese 20,91 mrd SIT. Leto poprej pa je ta realizacija znašala 20,95 mrd SIT, kar pomeni 98,3% od prvotno

načrtovanih prihodkov. Glede na to, da se s cestninami na avtocestah zbere 39,15 mrd tolarjev, bi bilo za doseg teh ciljev potrebno občutno povečanje plačila letnega povračila za uporabo cest, kar ne bi zadovoljilo niti uporabnikov niti upravljavcev avtoceste. (Zaključni račun proračuna RS za leto 2004)

3.3.2. POVEČANJE CENE GORIVA

Možna oblika plačevanja pavšalne cestnine je tudi povečanje cene goriva. Takšna oblika bi bila smiselna le v primeru, ko bi se na takšen način pobiranja cestnine odločile tudi sosednje države. V nasprotnem primeru bi le prizadeli domače voznike, saj bi se tujci dragemu gorivu in s tem plačilu cestnine izognili z nakupom goriva pred prestopom meje, s čimer bi država izgubila že obstoječe virov, ki izhajajo iz prodaje goriva. Ta postavka pri gorivu je bolj znana kot bencinski tolar, ki je z NPIA do leta 1998, bil definiran kot 20% delež drobnoprodajne cene vsakega prodanega litra naftnih derivatov. Z novimi davčnimi in trošarinskimi zakoni se ni moglo zagotoviti načrtovanih namenskih sredstev, zato se je Vlada RS zavezala, da bo iz proračuna namensko zagotavljala sredstva za gradnjo avtocest zaradi izpada iz virov bencinskega tolarja. Tako je v letu 2003 zagotovila 37 mrd SIT, v naslednjih letih pa vrednost, realno enako znesku za leto 2003 (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, 2004).

3.3.3. VINJETA

Slaba pretočnost prometa in dolge kolone vozil ob prometnih konicah in s tem povezano onesnaževanje zraka, so prisilile Vlado Republike Slovenije na iskanje alternativnega načina cestninjenja v prehodnem obdobju do uveljavitve sistema elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku. Glede na izkušnje nekaterih evropskih držav, se je sama po sebi ponujala uvedba vinjet na slovenskih avtocestah. Tako je Vlada RS zadolžila Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj (v nadaljevanju UMAR), da v sodelovanju z Ministrstvom za promet prouči ekonomsko upravičenostčasne uvedbe vinjet za uporabo avtocest in hitrih cest v RS v obdobju dveh let in sicer v letih 2006 in 2007. Potrebno je upoštevati, da sprememba sistema ni enostaven proces. Posledice so dodatni stroški, spremenjeni prometni tokovi, drugačen odnos uporabnikov do cestnine in s tem različna sprejemljivost cestnine nasploh.

Bistvena razlika med cestnino in vinjeto je ta, da je cestnina zasnovana na dejanski uporabi avtocest, vinjeta pa na dovoljenem časovnem obdobju njihovega koriščenja. Izhodišče celotne analize je v tem, da bi morali z vinjetami zbrati enako vsoto prihodkov kot bi jih po oceni sicer z cestninami. Zagotoviti bi bilo potrebno nemoteno nadaljevanje gradnje in vzdrževanja avtocest v Sloveniji in hkrati ne bi smelo biti ogroženo odplačevanje obstoječih posojil, najetih za gradnjo avtoceste, katerih porok je država in ob nezmožnosti odplačevanja kreditov s strani DARS, d.d., bi vsi dolgovi bili izplačani s strani davkoplačevalcev Republike

Slovenije. Pri analizi so se osredotočili predvsem na primerjavo stroškov (neposrednih) pri obeh sistemih cestninjenja. Na strani vinjet so to stroški zasnove, promocije, izdelave, distribucije in prodaje vinjet ter stroški nadzora. Dodatno so upoštevali še stroške investicij v cestninske postaje v njihovi preostali, neamortizirani vrednosti in strošek brezposelnih delavcev. Na drugi strani pa so stroški pobiranja cestnine ter stroški zaradi izgube časa in potrošnje goriva ob ustavljanju na cestninskih postajah.

Tabela 10: Primerjava stroškov uvedbe vinjet ter sedanjega sistema cestninjenja v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007), v mio SIT

UVEDENA VINJETA		SEDANJI CESTNINSKI SISTEM	
Nasedle investicije v cestninske postaje	4079	Stroški pobiranja cestnine	11740
Strošek brezposelnih	713		
Zasnova vinjete...	400 – 800		
Izdelava in distribucija vinjet	7200 -9000	Izguba časa ob postankih na cestninskih postajah	1428 – 2855
Prodaja vinjet	2349 – 5481	Izguba časa ob pojemanju in pospeševanju	1999
Stroški nadzora	783 – 2349	Izguba porabljenega goriva	1428 – 2855
Izguba časa pri vinjetih	300 – 1500		
Min. – max.	15284 – 23922	Min. – max.	16595 – 19449
Povprečje razpona	19873	Povprečje razpona	18022

Vir: Analiza ekonomske upravičenostičasne uvedbe vinjet v RS, 2005, str. 8

Ob pogledu na tabelo 10 lahko ugotovimo, da je negotovost glede stroškov, predvsem pri vinjetah, zelo velika in se kaže v večjem razponu med minimalnimi in maksimalnimi stroški. Razloge vidim zlasti v tem, da je preveč neznank, kar zadeva ta sistem ter veliko špekulacij v zvezi z višino stroškov. Tako bi ob minimalnih ocenjenih stroških vinjet, ta sistem bil celo upravičen s stroškovne strani. Vendar ob nekem povprečju tega razpona, sedanji cestninski sistem še vedno ima absolutno prednost. Tveganje ob zamenjavi sedanjega sistema cestninjenja z vinjetami, bi bilo zelo veliko in glede na to, da za odplačilo kreditov garantira država z davkoplačevskim denarjem, se vpeljava vinjetnega sistema v prehodnem obdobju na podlagi stroškov ne zdi smiselna.

Naslednje vprašanje se pojavlja pri ceni vinjete. Po izračunih UMAR-ja (2005, str. 9), bi morala biti cena vinjete za zagotovitev enakih prilivov sredstev, kot ga daje sedanji cestninski sistem, že pri sedanjem obsegu AC omrežja, visoka. Lastniki vozil, ki so pogosti uporabniki avtocest, praviloma dajejo pobude za nadomestitev cestnine z vinjeto, ki se jim kot fiksen strošek znižuje na prevoženi kilometer in hkrati menijo, da naj bi bil nakup vinjete vezan na veljavnost registracije vozila. Tu zopet pride do vprašanja pravičnosti sistema do oseb, ki avtocest ne uporabljajo oz. jih bolj malo. UMAR je v svoji analizi tudi pripravil nekakšno oceno števila prodanih vinjet, njihovo ceno ter na podlagi tega tudi prilive po posameznih vrstah vinjet in posameznih vrstah vozil. Letno vinjeto bi uporabljali večinoma domača osebna vozila, prav tako tudi dvo-mesečno vinjeto. Najkrajšo 10-dnevno vinjeto pa bi

uporabljali mnogo več vozniki tujih osebnih vozil. Pri tovrnem prometu tako velikih razlik ni, vseeno pa obstajajo določena razhajanja znotraj posameznih razredov. Na podlagi teh ocen, so podali pri UMAR-ju tudi ceno, ki bi zadovoljevala osnovno predpostavko, kar pomeni z vinjetami zbrati enako količino prihodkov, kot bi jih po oceni s cestninami, to je 39,15 mrd SIT. Vse te ocene so prikazane v naslednjih treh tabelah.

Tabela 11: Ocena števila prodanih vinjet v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007)

	Letna	2-mesečna	10-dnevna	Skupaj
Domača osebna vozila	500000	450000	300000	1250000
Tuja osebna vozila	21000	11000	2000000	2032000
Osebna vozila	521000	461000	2300000	3282000
	Letna	Mesečna	Dnevna	Skupaj
Domača tovorna vozila	39000	100000	550000	689000
Tuja tovorna vozila	13000	9000	530000	552000
Tovorna vozila	52000	109000	1080000	1241000
Skupaj	573000	570000	3380000	4523000

Vir: Analiza ekonomske upravičenostičasne uvedbe vinjet v RS, 2005, str. 12

Na podlagi ocene števila prodanih vinjet v prehodnem obdobju, so pri UMAR-ju podali tudi okvirno ceno, ki bi zadovoljevala osnovno predpostavko, kar pomeni z vinjetami zbrati enako količino prihodkov, kot bi jih po oceni s cestninami, in sicer 39,15 mrd SIT.

Tabela 12: Ocena cene vinjet v SIT v prehodnem obdobju dveh let (2006, 2007)

	Letna	2-mesečna	10-dnevna
Osebna vozila	31000	8000	2100
	Letna	Mesečna	Dnevna
Tovorna vozila	182000	27000	1920

Vir: Analiza ekonomske upravičenostičasne uvedbe vinjet v RS, 2005, str. 12

Ocena letnih prilivov od vinjet je razdeljena med osebna in tovorna vozila, ki se nadalje delijo na domača in tuja vozila. Skupni prilivi morajo po teh ocenah znašati 39,15 mrd SIT.

Tabela 13: Ocena letnih prilivov od vinjet, v mio SIT

	Letna	2-mesečna	10-dnevna	Skupaj
Domača osebna vozila	15500	3600	630	19730
Tuja osebna vozila	651	88	4200	4939
Osebna vozila	16151	3688	4830	24669
	Letna	Mesečna	Dnevna	Skupaj
Domača tovorna vozila	7098	2700	1056	10854
Tuja tovorna vozila	2366	243	1018	3627
Tovorna vozila	9464	2943	2074	14481
Skupaj	25615	6631	6904	39150

Vir: Analiza ekonomske upravičenosti začasne uvedbe vinjet v RS, 2005, str. 12

Uvedbe pavšalne cestnine oz. vinjete za plačevanje uporabe AC in HC v Republiki Sloveniji bi nedvomno pomenila korak nazaj glede na obstoječ oziroma predviden dopolnjeni cestninski sistem. Takšen način pobiranja cestnine prav tako ni v skladu z usmeritvijo transportne politike EU. Nekatere evropske države, ki nimajo zgrajenih cestninskih postaj, kot npr: Češka in Avstrija, so se odločile za začasno uvedbo vinjet v prehodnem obdobju do uvedbe elektronskega sistema v prostem prometnem toku. Druge države z že uvedenim sistemom cestninjenja pa intenzivno sodelujejo v raziskovalnih projektih o tehnologiji elektronskega plačevanja cestnine. Nobena izmed teh držav se ni odločila za uvedbo vinjet v prehodnem obdobju, saj bi bili stroški prehoda na nov način cestninjenja previsoki. Prav gotovo bi uvedba vinjet imela nekatere pozitivne lastnosti, kot so recimo večja pretočnost prometa ter enostavnost samega postopka cestninjenja. Prevlada pa mišljenje, da vinjeta dejansko ni poštena do vseh uporabnikov avtocest in bi tisti, ki bolj poredko uporabljajo avtoceste subvencionirali pogoste uporabnike avtocest. Nakup vinjete tudi spodbuja večji obseg prevoza, saj se ob večjem obsegu vožnje, vinjetni strošek na kilometer znižuje. To je tudi v nasprotju s prometno politiko, s katero se želi okrepiti javni prevoz potnikov ter preusmeriti blagovni prevoz s cest na železnico in zmanjšati onesnaževanje okolja. Na koncu lahko še dodamo, da je prevelika negotovost glede ocene stroškov ob uvedbi vinjet, kar ob negativnem scenariju lahko negativno vpliva na stabilnost države, ki garantira za vse kredite, ki jih je Dars najel za potrebe gradnje avtocest.

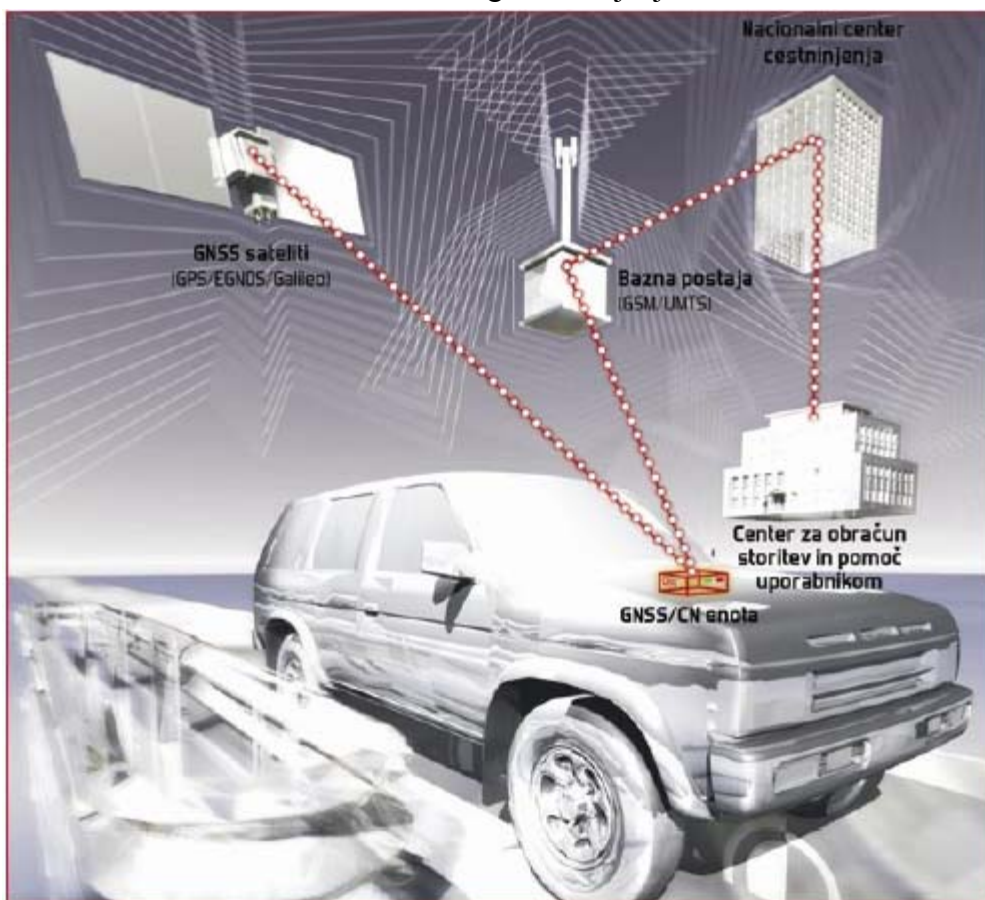
3.4. ELEKTRONSKO OZ. SATELITSKO CESTNINJENJE V PRIHODNOSTI V REPUBLIKI SLOVENIJI

Končna vizija in cilj cestninskega sistema v Republiki Sloveniji je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku, kar pomeni popolnoma zaprt sistem, v katerem se cestnina plačuje brez ustavljanja in uporabnik plača po načelu dejansko prevožene poti, kakor zahtevajo tudi predpisi Evropska unije. Tak način zbiranja cestnine bo prinesel bistvene

spremembe za uporabnike avtocest, saj bodo cestnino plačevali vsi uporabniki, tako da bodo cestnine postale bolj pravične in enakopravne, večjo korist pa bo imelo tudi podjetje DARS, saj bo zbrana cestnina mnogo višja. Trenutno jim po nekaterih njihovih ocenah uspe zaračunati le kakšnih 65% dejansko prevoženih kilometrov v slovenskem avtocestnem sistemu in to zlasti zaradi odprtega sistema in ker se del cest ne cestnini (Kodelja, Banovič, 2005).

Vlada Republike Slovenije je tako leta 2006 na junijski seji sprejela Akcijski načrt uvedbe elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku s pogoji za interoperabilnost v Evropski uniji, ki ga je v sodelovanju z Dars-om pripravilo Ministrstvo za promet. Ta načrt opredeljuje smernice in aktivnosti nadaljnjega razvoja: od potrebnega sprejetja ustreznih pravnih podlag v obliki Zakona o cestnini, do uvedbe elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku za vsa vozila z DSRC mikrovalovno tehnologijo v prvi fazi do konca leta 2008, ter kasneje satelitsko GNSS/CN (Global Navigation Satellite System / Cellular Networks) tehnologijo za komercialna vozila na celotnem državnem cestnem omrežju v drugi fazi po letu 2011. V skladu z Resolucijo o NPIA v RS, ki jo je Državni zbor sprejel februarja leta 2004, je investicijska vrednost elektronskega cestninskega sistema v obdobju 2007-2013 ocenjena na skupno 34,5 mrd SIT (Kodelja, Banovič, 2005).

Slika 1: Arhitektura sistema satelitskega cestninjenja



Vir: Študij elektrotehnike, 2005

Kako naj bi GNSS/CN sistem v praksi deloval so poskusili prikazati v raziskavi, ki so jo naredili na Fakulteti za elektrotehniko. Elektronska naprava v vozilu (OBU-On Board Unit) združuje navigacijski sprejemnik, komunikacijski modul, pomnilniški medij za hranjenje digitalnih zemljevidov ter mikro računalnik. Tehnologija dejansko prevzema vse naloge ročnih pobiralcev cestnine in mehanizmov za avtomatsko odpiranje zapornic z mikrovalovnimi tablicami. Naprava naj bi bila pritrjena na vidnem mestu v vozilu, lokacijski podatki se s satelitskega sprejemnika GPS v mikro računalniku primerjajo za navideznimi cestninskimi vrati vgrajenega digitalnega zemljevida cestninskih površin. Končni rezultat uporabe cestišča se ustrezno ovrednoti in se z uporabo celičnega omrežja prenese v obračunski center, ki uporabniku konec meseca izstavi račun (Študij elektrotehnike, 2005).

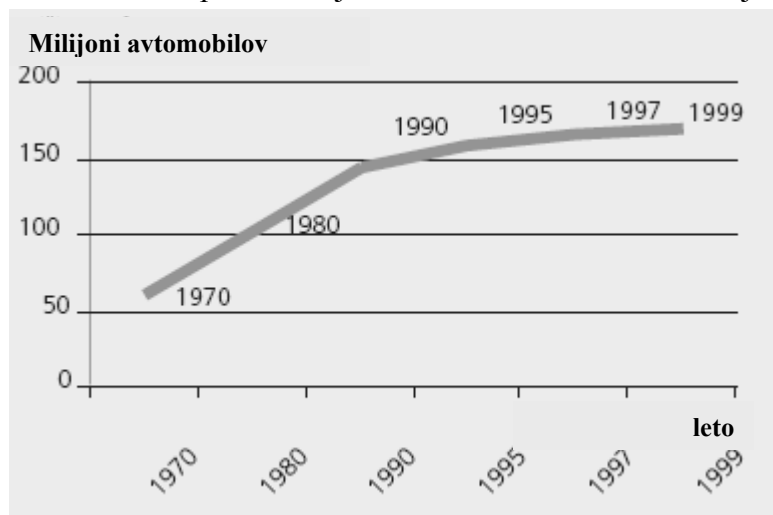
S potrditvijo akcijskega načrta se je tudi Slovenija pridružila državam z jasno vizijo razvoja elektronskega sistema cestninjenja v prihodnosti. Zelo težko je zgraditi sistem, ki bo deloval na celotnem področju Evropske unije. Potrebno je tudi uskladiti kategorije vozil, da so te povsod enake. Morda bi se to dalo urediti na lažji način z nekaterimi sestanki in usklajevanji, vendar pri ceni je to veliko težje. Dvomim, da bomo priča poenotenju cen v vseh državah Evropske unije v bližnji prihodnosti. Omenja se rešitev podobna mobilni tehnologiji, torej gostovanju v tujih cestnih omrežjih, nakar bi račun plačali domačemu upravitelju avtocest. Postavlja se vprašanje cene elektronske naprave nameščene na vozilih in ta prav gotovo ne bo majhna ob takšni tehnološki zahtevnosti projekta. Sistem cestninjenja je potrebno spreminjati postopno, saj se uporabniki morajo privaditi na nov način cestninjenja, potrebno je uvesti nove mehanizme plačila ter odkrivanje morebitnih kršitev in pregon kršiteljev. Za Slovenijo je pomembno, da ta sprememba postane znana v širšem okolju, saj je naša država pretežno tranzitna. Trenutno sta v Evropi vzpostavljena le dva elektronska sistema v prostem prometnem toku. To sta v Avstriji mikrovalovni in v Nemčiji satelitski sistem cestninjenja in to le za tovorna vozila. Vsi ostali elektronski cestninski sistemi so mikrovalovni s cestninskimi postajami in zapornicami, kamor sodi tudi že omenjeni slovenski ABC sistem. Veliko je neznank, kar se tiče prihodnosti tega sistema in prav zaradi tega sem zelo skeptičen do rokov, ki jih je omenjal Dars v svojih načrtih. Dejstvo pa je, da bo končna verzija enotnega evropskega cestninskega sistema zasnovana na satelitski tehnologiji, izvedbeni standardi za napravo nameščeno v vozilu, pa šele nastajajo.

Prehod na sodoben satelitski način cestninjenja ima prav gotovo številne prednosti: pravično zaračunavanje cestnine po dejansko prevoženih kilometrih, cestninjenje brez omejitev hitrosti in zaustavljanja vozil, posledično s tem manj posegov v okolje ter zmanjševanje kopičenja škodljivih plinov v zraku, večja pretočnost prometa, večja prilagodljivost cenovne politike in možnost aktivnega vpliva na gostoto prometa, večji prihodki za upravljavca avtocest in enostavnejše spremembe med cestninskimi in necestninskimi deli avtocestnega omrežja v RS, povečanje varnosti udeležencev v prometu. Pojavljajo pa se tudi pomisleki pri elektronskem sistemu cestninjenja glede varovanja osebnih podatkov ter možnosti prevar, vendar je še veliko nejasnosti glede samih karakteristik sistema ter s tem upravičenosti teh pomislekov.

3.5. STALIŠČA IN PRAVNI RED EVROPSKE UNIJE

Na področju skupne evropske prometne politike se je intenzivno začelo delati leta 1992, ko je bila izdana Bela knjiga o razvoju skupne prometne politike. Knjiga poudarja vse težave prometnega sektorja v Evropski uniji, ter predlaga nekatere smernice za možne rešitve. Opozarja se predvsem na konstantno povečevanje cestnega prometa, padec investicij za razvoj infrastrukture ter onesnaževanje zraka zaradi prometa.

Slika 2: Trend povečevanja števila osebnih vozil v obdobju 1970-1999 v Evropi (v mio)



Vir: National Reports and Presentations, 2003, str. 8

Skupna prometna politika je bila tako zasnovana na sedmih opornih točkah (Vidmar, 2002, str.5):

- doseganje učinkovitega notranjega trga in zagotavljanje prostega pretoka ljudi in blaga;
- integracija prometnega sistema na temelju najprimernejših tehnologij;
- izgrajevanje transevropskega prometnega omrežja, ki povezuje nacionalna omrežja ter navezuje obrobne na osrednje regije;
- prispevek prometnih sistemov k reševanju glavnih problemov okolja;
- zagotavljanje najzahtevnejših varnostnih standardov;
- uvajanje socialne politike, ki varuje interese zaposlenih v prometnih dejavnostih ter uporabnikov prometnih storitev;
- povezava s prometnimi sistemi drugih držav.

Do leta 1997 je bila uvedba cestninjenja še stvar posamezne države, z Belo knjigo o pravičnem plačilu uporabe cestne infrastrukture pa Evropska komisija poudarja zrelost vpeljave elektronskega cestninjenja na celotnem območju Evropske unije. Za odpravo negativnih trendov zasičenosti cestnega omrežja, so v knjigi predlagane naslednje strateške

usmeritve, ki bi privedle do bolj uravnoveženih tokov po posameznih prometnih podsistemih (Novelacija študije cestninskega sistema na AC in HC v RS, povzetek študije, 2001, str. 6):

- vzpostaviti je potrebno transevropsko prometno omrežje;
- prometne sisteme je potrebno integrirati, s poudarkom na preusmeritvi prometnih tokov iz cestnega na druge prometne podsisteme ter s tem na večjo izrabo kombiniranega prevoza. Od teh je posebno pomemben sistem poštenih cen v prometu, ki naj uporabnika obremenijo za celotne stroške uporabe infrastrukture, vključno z zunanjimi stroški, kot so stroški onesnaževanja okolja, zastojev ter nesreč zaradi prometa;
- okolje je potrebno zaščititi z uvedbo strožjih standardov ter ekološkimi taksami, ki naj vplivajo na uporabnike prometne infrastrukture.

Tako je leta 1998 Evropska unija sprejela Resolucijo o uvedbi enotnega sistema naprednega cestninjenja v Evropi, z namenom pravičnega zaračunavanja nadomestil in možnosti aktivnega poseganja na rast prometa ter vplive, ki jih ima na okolje. Glavni namen in cilji vpeljave sistema cestninjenja v prostem prometnem toku so (E-cestninjenje, 2006):

- vpeljava sistema, prijaznega za uporabnika in učinkovitega za ponudnika storitev;
- vrednotenje elektronskega sistema cestninjenja po prevoženem kilometru;
- zagotavljanje interoperabilnosti s cestninskimi sistemi, skladnimi z usmeritvami Evropske unije;
- uporaba elektronskega sistema cestninjenja za vse kategorije vozil;
- inteligentni sistem zaračunavanja in upravljanja prometnih tokov;
- vzpostavitev nacionalnega centra cestninjenja;
- zmanjšanje obremenilnega vpliva na okolje in ljudi.

Leta 2001 je Evropska komisija izdala Belo knjigo o evropski prometni politiki do leta 2010 in njenih usmeritvah za prihodnost. Vzroki za izdajo te knjige so v pojavljanju nesoglasij zaradi vse večjih potreb po mobilnosti in s tem tudi nezadovoljstva prebivalstva zaradi vse pogostejših in daljših zamud ter slabe kakovosti organizacij, delujočih v prometnem sektorju. S to knjigo se želi zagotoviti učinkovit, kakovosten in varen prometni sistem za vse prebivalce Evropske unije. Razdeljena je na štiri dele, glede na cilje, ki jih bi bilo potrebno doseči:

- ustvariti usklajeno razmerje med podjetji javnega prevoza;
- odstraniti ozka grla v prometu;
- uskladiti prometno politiko s potrebami udeležencev;
- usmerjati globalizacijo prometa.

Na področju elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku, se le povzemajo prejšnji dokumenti, ki imajo pozitivno stališče do satelitskega sistema in podpira nadaljnje raziskovalne projekte s ciljem poenotenja cestninskih sistemov v državah Evropske unije in

klasifikacije znotraj avtomatskih sistemov za cestninjenje. Trenutno poteka veliko število projektov, katerih cilj je harmonizacija cestninjenja. Med temi projekti so pomembnejši CARDME III, CESARE, VIKING ter CENTRICO. Te spremembe sistema cestninjenja bi tudi okrepile moč evropskega gospodarstva, zato je čimprejšnje usklajevanje tehnologij ter odpravljanje težav v interesu vseh držav Evropske unije.

4. CESTNINJENJE V DRUGIH EVROPSKIH DRŽAVAH

Glavni cilj Evropske unije na področju politike cestninjenja je vzpostavitev interoperabilnih cestninskih sistemov na širšem območju Evrope. Trenutno poznamo v skoraj vsaki državi različen sistem cestninjenja, cilj pa je poenotenje sistemov v obliki elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku. Nekatere države, kot so Nemčija in Avstrija, že vpeljujejo sodobne sisteme cestninjenja in prav na ti dve državi sem se tudi sam osredotočil.

4.1. PRIMERJAVA CENE CESTNINE V SLOVENIJI Z OSTALIMI EVROPSKIMI DRŽAVAMI

Tabela 14 kaže, da cestnina ni najdražja v Sloveniji, kakor se včasih v javnosti želi prikazati. Podatki za Italijo so povprečni, saj imajo za daljše razdalje nižjo cestnino po kilometru, pa tudi cena med jugom in severom Italije se razlikuje. V primeru Madžarske gre za edino avtocesto, ki se cestnini na ročni način, ker je na ostalih cestah potrebna vinjeta. V primeru Švedske in Danske gre za 16 kilometrov dolg most, ki povezuje obe državi. Tako se plačevanje cestnine ne uvaja samo avtocestah in hitrih cestah, temveč tudi na preobremenjenih urbanih cestnih mrežah (primer: London, Singapur...).

Tabela 14: Primerjava višine cestnine in cestninskih cest v evropskih državah

	Višina cestnine po kilometru prevozne razdalje za osebna vozila (v evrih)	dolžina cestninskih cest (v km)	število cestninskih postaj	povprečna razdalja med posameznimi cestninskimi postajami (v km)
Grčija	0,017	916,5	25	36,66
Hrvaška	0,055	600,6	26	23,1
Slovenija	0,046	299	21	14,24
Italija	0,047	6487,3	456	14,23
Portugalska	0,050	1219	90	13,54
Španija	0,050	2445	193	12,67
Francija	0,067	7771,1	521	14,92
Madžarska	0,120	416	4	104
Norveška	0,647	689,1	108	6,38
Danska/Švedska	1,938	16	1	16
Belgija	3,400	1,4	1	1,4

Vir: Cestninski sistem, 2006

4.2. CESTNINSKI SISTEM V AVSTRIJI

V Avstriji za avtocestni sistem, gradnjo, financiranje, vzdrževanje in pobiranje cestnine, skrbi podjetje ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft). Tako je v letu 2005 avtocestna mreža v Avstriji znašala okoli 2035 kilometrov AC in HC. ASFINAG se financira v večjem delu iz pobrane cestnine, nekaj pa tudi iz najetih kreditov. Avstrijski sistem sem si izbral zaradi nekaterih razmišljanj o tem, da bi bil podoben sistem cestninjenja primeren tudi za slovenske avtoceste. V Avstriji namreč uporabljajo mešan sistem cestninjenja, torej ročno pobiranje cestnine in uporaba vinjete. Cestninjena vozila delijo na tri cestninske razrede, glede na število osi in ne glede na težo vozila tako kot v Sloveniji, kjer imamo kot že rečeno štiri plačljive razrede. Cestnina se pobira ročno v nekaterih alpskih deželah za vsa vozila, večinoma v predorih, mostovih in alpskih prelazih. Za vozila težja od 3,5 ton, pa se na večjem delu avstrijskih avtocest uporablja elektronski DSRC sistem v prostem prometnem toku. Del zbranih prihodkov iz naslova cestnine pa prispevajo tudi vinjete, ki se prodajajo le za osebna in motorna vozila in so dolgo časa predstavljale edini prihodek. Vinjeta je Avstriji zagotovila pomemben dodaten vir sredstev za financiranje vzdrževanja avtocest in hitrih cest, katerih uporaba je bila do njene uvedbe brezplačna. Kasneje sama vinjeta ni bila dovolj za pokrivanje vseh stroškov, zato so nove rešitve prinašale dodaten vir prihodka.

Prav nazadnje vpeljan elektronski sistem prinaša največ prihodkov, ker je najbolj učinkovit, saj se cestnina pobira za čisto vsak prevoženi kilometer avtoceste. Tako se je ob uvedbi tega sistema leta 2004, povečal prihodek pobrane cestnine v primerjavi z letom 2003 za 50% (Autobahnen und Schnellstrassen Finanzierungs Aktiengesellschaft, 2006).

Tabela 15: Prihodki iz pobrane cestnine v Avstriji, glede na način pobiranja cestnine (v €)

	2004	2005	Odklon 2004/2005
Prihodki iz ročno pobrane cestnine	111.555.554,90	113.405.301,87	1,66%
Prihodki iz vinjet	296.556.396,52	303.397.136,71	2,31%
Prihodki iz elektronskega cestninjenja tovornih vozil	750.469.672,39	775.283.753,11	3,31%
Celotni prihodki iz pobrane cestnine	1.158.581.623,81	1.192.086.191,69	2,89%

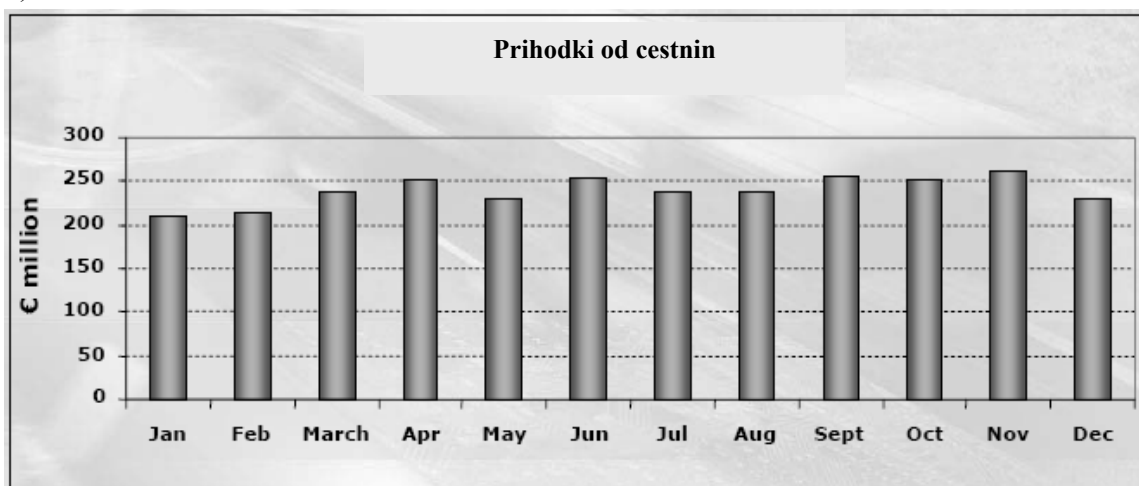
Vir: ASFINAG national report, 2006

Avstrija je torej prvi primer države, ki nam kaže kako učinkovit je dejansko elektronski sistem cestninjenja v prostem prometnem toku in prav zato si želi Evropska unija čimprejšnjega poenotenja sistemov na njenem območju.

4.3. CESTNINSKI SISTEM V NEMČIJI

Nemška avtocestna mreža je z dolžino več kot 12.000 kilometrov največja v Evropi. Zaradi svojega položaja v središču Evrope je Nemčija center mednarodnega tovornega prometa. Blagovni promet je v stalnem porastu, zato so avtoceste v Nemčiji vse bolj obremenjene, kar ima za posledico večje investicije za vzdrževanje in izgradnjo. Obremenitev javnega proračuna se je vse bolj povečevala. Zvezna vlada se je odločila te stroške razporediti drugače, in sicer na vse domače in tuje uporabnike z uvedbo cestnine za tovornjake, za vsa težka gospodarska vozila in kombinirana vozila, katerih skupna dovoljena teža presega 12 ton. Po nalogu Zvezne vlade je Toll Collect kot javno podjetje razvil sistem za plačilo cestnine, s katerim se pristojbine obračunajo in plačajo proporcionalno prevoženim odsekom. S to cestnino lahko prvič stroški poti bremenijo povzročitelja na optimalen način, saj je cestnina odvisna od dejansko prevoženih kilometrov. To velja zlasti za težke tovornjake, ki povzročajo mnogo večje obremenitve za cesto kot osebni avtomobili. Cestninski sistem predstavlja tudi pomemben prispevek za okolje, ker bo s tem prišlo do gospodarnejšega izkoriščanja transportnih kapacitet v tovornem prometu. Nemški sistem je eden najinovativnejših in najmodernejših sistemov za pobiranje cestnine na svetu, s katerim je omogočeno avtomatično pobiranje in hitro obračunavanje cestnine. V vozilu je vgrajena naprava OBU (ON-Board Unit) in sistem s pomočjo sodobne tehnologije mobilne radijske povezave, omogoča satelitsko beleženje poti vozila, za preverjanje pa služijo infrardeči čitalniki registrskih tablic. Cestnina se obračuna po odsekih cest, za katere je potrebno plačati cestnino, po številu osi na vozilu in emisiji izpušnih plinov. Plačilo cestnine nadzira Zvezni urad za tovorni promet, ki kršitelje oz. neplačnike kaznuje z visoko denarno kaznijo (<http://www.toll-collect.de>).

Slika 3: Prihodki iz pobrane cestnine v Nemčiji po posameznih mesecih za leto 2005 (v mio €)



Vir: Schulz, 2006

Skupni prihodki za leto 2005 iz naslova pobrane cestnine za tovorna vozila so znašali 2,86 mrd evrov. Tudi kršiteljev oz. neplačnikov so zabeležili manj (2%) od pričakovanega števila

(5%). K temu so veliko pripomogle pogoste kontrole, ki jih izvajajo nadzorni organi ter stroge predpisane denarne kazni. Mnogi menijo, da je uvedba cestnin za tovorna vozila le uvod v splošni sistem cestnin, saj je Nemčija ena redkih evropskih držav, kjer je uporaba avtocest še vedno brezplačna. Kljub brezplačni cestnini za osebna vozila ter elektronskem cestninjenju v prostem prometnem toku za vozila težja od 12 ton, se v poletnih mesecih tudi v Nemčiji ni moč izogniti večkilometerskim zastojem. Tu se torej postavi vprašanje, ali bi sistem brez cestninskih postaj v Sloveniji res pomenil konec zastojev? Sam osebno močno dvomim in mislim da bi se zastoji s cestninskih postaj le premaknili naprej do prvih križišč oz. priključkov. Ob uvedbi cestninjenja v prostem prometnem toku, bomo to zagotovo tudi izvedeli.

4.4. CESTNINSKI SISTEMI V NEKATERIH DRUGIH EVROPSKIH DRŽAVAH

Dolgo tradicijo pobiranja cestnine imajo tudi nekatere druge evropske države poleg že omenjenih Nemčije in Avstrije, kot npr. Francija, Italija, Norveška, Španija in Grčija. Tako so ob prvotno klasičnem oz. ročnem pobiranju cestnine, postopoma vpeljevali avtomatski način cestninjenja. Prehod iz ročnega na avtomatski način cestninjenja je povečal pretočnost na cestninskih postajah, po drugi strani pa znatno zmanjšal negativne vplive ročnega pobiranja cestnine, predvsem v povezavi z onesnaževanjem in večjimi zastoji. Prav zaradi teh negativnih vplivov mnoge države niso razvile klasičen cestninski sistem in so se v prehodnem obdobju raje odločale za vinjete ter postopoma razvijale elektronski sistem v prostem prometnem toku (Avstrija, Švica, Češka). Veliko število držav pa je zraven klasičnega sistema cestninjenja, razvilo še nek svoj elektronski način, ki se po tehnologiji razlikuje po posameznih državah, da bi razbremenili promet na cestninskih postajah. V Švici imajo tako še vedno pavšalni način pobiranja cestnine za osebna vozila, torej vinjete, ki omogočajo neomejeno uporabo avtocestnega sistema, za vozila težja od 3,5 tone pa od leta 2001 uporabljajo satelitsko navigacijo za elektronsko plačevanje cestnine. Na italijanskih cestninskih postajah imajo poleg klasičnega sistema pobiranja cestnine, vzpostavljen tudi elektronski sistem Telepass, kjer pa za razliko od slovenskega ABC sistema ni možna preusmeritev na sosednjo stezo, v primeru, če uporabnik zapelje na Telepass stezo. Uporabnik se mora z vzvratno vožnjo umakniti s hitre steze. To močno zmanjša uporabnost in prednosti hitrih stez ter sistema za avtomatsko cestninjenje v celoti. Na Hrvaškem še vedno poznajo klasični, ročni sistem pobiranja cestnine, v zadnjih letih pa so razvili prav tako elektronski sistem na osnovi DSRC tehnologije (mikrovalov kratkega dosega) (Elektronička naplata cestarine, 2007).

Torej večina držav razmišlja v smeri elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku, potreben je le skupni kompromis glede tehnologije in sicer so v evropski direktivi na voljo naslednje tri:

- tehnologija za satelitsko določanje položaja (GPS);

- tehnologija za mobilne komunikacije, ki uporablja standard GSM-GPSR;
- mikrovalovna DSRC tehnologija na frekvenci 5,8 GHz.

Glede na to, da imamo na evropskih tleh veliko različnih tehnologij pobiranja cestnine, bo postopek usklajevanja po mojem mnenju dolgotrajen in tudi s tega stališča, se mi zdi napovedi, ki jih je postavil Dars glede uvedbe cestninjenja v prostem prometnem toku, nekako preveč optimistične. Predvsem večje in pomembnejše države Evropske unije bodo le stežka sprejele tehnologijo, katere izumitelji ne bi bili sami.

5. SKLEP

Slovenija s svojo lego, na križišču dveh pomembnih koridorjev, ima pomembno vlogo pri soustvarjanju prometne politike v Evropi. Razvit avtocestni sistem z ustreznim načinom pobiranja cestnine, znatno pripomore k gospodarskemu razvoju države. Cestnina ni samo instrument za financiranje gradnje in vzdrževanja avtocest, temveč tudi ukrep prometne politike za preusmerjanje prometa iz probremenjenih avtocest na ostale manj obremenjene sisteme javnega transporta.

Začetki razvoja avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji segajo v 70-leta prejšnjega stoletja, obsežnejši razvoj pa sovпада z osamosvojitvijo Slovenije. Takrat se z Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest določijo nekateri pomembnejši cilji in načela izgradnje avtocest. Za izvajanje NPIA so bila potrebna finančna sredstva, ki so bila zagotovljena iz virov bencinskega tolarja, cestnine, domačih in tujih kreditov ter nekaterih drugih kreditov. S spremembami davčnih in trošarinskih zakonov je predvsem bencinski tolar izgubil pomembnejšo vlogo pri financiranju NPIA, tako se je Vlada RS zavezala, da bo namensko zagotovila sredstva za nadaljevanje programa zaradi izpada dohodka iz vira bencinskega tolarja.

V Sloveniji se od začetka gradnje avtocest, le te gradijo kot cestninske ceste in cestnina se pobira na klasičen, ročni način. Z razvojem tehnologije so kasneje v Sloveniji razvili elektronski sistem ABC na podlagi mikrovalovne tehnologije, ki je znatno pripomogel k pretočnosti cestninskih postaj. Vendar v času poletnih sezon in prometnih konic, trenutni sistem ne omogoča vožnje brez zastojev. Prav zaradi tega, so se pojavila mnoga vprašanja glede spremembe načina cestninjenja, predvsem v povezavi z vinjetami. Vsako spreminjanje sistema prinese veliko dodatnih stroškov, tveganje je tudi preveliko, saj Dars d.d. odplačuje kredite za katere garantira država Slovenija. Zaradi teh razlogov je UMAR uvedbo vinjet v Sloveniji označil kot v tem trenutku nesprejemljivo. Slovenija se namreč pripravlja na elektronski sistem v prostem prometnem toku, ki naj bi ga uvedli v bližnji prihodnosti. Prav tako tudi Evropska unija ne zagovarja pavšalnega načina plačevanja cestnine, ker bi to dejansko pomenilo korak nazaj v razvoju cestninjenja. Ostale evropske države se prav tako ozirajo k neki skupni tehnologiji cestninjenja. Poznamo dve različici: satelitsko ali

mikrovalovno tehnologijo, za katero se bodo evropske države odločile, pa bo potrebno še veliko skupnih dogovarjanj. Nemčija in Avstrija sta že razvili elektronski sistem v prostem prometnem toku, ki deluje brez problemov, tako da je to pomemben korak k poenotenju sistemov v celotni Evropi. S tem bi se nabralo tudi več pobrane cestnine za upravljavce avtocest, saj bi lahko cestninili tudi odseke, ki jih v tem trenutku ne morejo. Prav gotovo pa bo novi sistem veliko bolj enostaven, manj bo onesnaževanja oz. kopičenja škodljivega zraka kot je trenutno prisotno na cestninskih postajah ter verjetno tudi manj zastojev, ki pa se jim ob poletnih mesecih kljub vsemu po mojem mnenju ne bo moč izogniti.

LITERATURA

1. Button Kenneth J.: Transport Economics. Second Edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing Limited, 1993. 269 str.
2. Gole Ašanin Pedja, Polenšek Matjaž: Slovenske avtoceste-trideset let avtocest v Sloveniji. Celje, 2002, 42 str.
3. Kodelja Marjan, Banovič Zoran: Elektronsko cestninjenje ali "Vidim te, Janez". Moj mikro, Ljubljana, 2005, junij, str. 18-23.
4. Košič Tomaž: Ekonomika privatnega sovlaganja gradnje avtocest v Republiki Sloveniji – državni vidik. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2003. 96 str.
5. Krajnc Jure: ABC kmalu tudi za tovorna vozila. Avtoceste – interni časopis Dars d.d., Celje, 2006, št. 10, str. 7
6. Križanič France, Oplotnik Žan: Makroekonomski učinki NPIA in morebitnih koncesij s študijo upravičenosti koncesijske gradnje. Gospodarska gibanja, Ljubljana, 2002, št. 345. 76 str.
7. Oplotnik Žan, Križanič France: Makroekonomski in finančni učinki različnih rokov dokončanja avtocestnega programa. Gospodarska gibanja, Ljubljana, 2003, str. 27-48
8. Verhoef Erik: The Economics of Regulating Road Transport. Cheltenham : Edward Elgar Publishing Limited, 1996. 265 str.
9. Vidmar Mihaela: Pregled pravnih podlag in stanja na področju cestninjenja v EU ter analiza cestninjenja na primeru Slovenije. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002. 50 str.
10. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

VIRI

1. Advanced logistics and road freight transport – Road transport research. Paris : OECD, 1992. 180 str.
2. Analiza ekonomske upravičenosti začasne uvedbe vinjet za uporabo določenih cest v Republiki Sloveniji. Ljubljana, UMAR, 2005. 19 str.
3. Cenik cestnine. DARS. [URL: <http://www.cestnina.si/?id=197>], 06.02.2006.
4. Cestninski sistem. DARS. [URL: <http://www.cestnina.si/?id=116>], 20.11.2006.
5. Državni portal Republike Slovenije. E-uprava [URL: <http://e-uprava.gov.si/e-uprava/dogodkiPrebivalci.euprava?zdid=447&sid=829>], 17.01.2007.
6. E-cestninjenje [URL: <http://www.e-cestninjenje.si/motivacija.html>], 19.12.2006.
7. Elektronička naplata cestarine [URL: <http://www.hac.hr/?task=ces&stask=14>], 05.02.2007.
8. European Conference of Ministers of Transport [URL: <http://www.cemt.org/>]

9. Intelligent vehicle highway systems – Review of field trials, Paris : OECD, 1992. 102 str.
10. Letno poslovno poročilo Dars d.d. (Družba za avtoceste v RS). 2004. 112 str.
11. Letno poslovno poročilo Dars d.d. (Družba za avtoceste v RS). 2005. 108 str.
12. Nacionalni program izgradnje avtocest. DARS. [URL: <http://www.avtoceste.si/?id=12>], 18.01.2007.
13. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96).
14. Nastran Janez, Flisar Karel: Študij elektrotehnike-brošura [URL: <http://www.fe.uni-lj.si/predstavitev/brosura.pdf>], 2005.
15. National Reports and Presentations. Portorož, ASECA, 2003. 98 str.
16. Novelacija študije cestninskega sistema na AC in HC v RS. Ljubljana, 2001, 105 str.
17. Novelacija študije cestninskega sistema na AC in HC v RS. Povzetek študije, Ljubljana, 2001, 14 str.
18. Odlok o letnem planu razvoja in vzdrževanja avtocest za leto 2003 /OdLOPVA03/ (Uradni list RS, št. 5/2003).
19. Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/2004).
20. Schulz Gerhard: HGV tolls in Germany based on satellite and mobile communication technology. Berlin : Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, 2006. 22 str.
21. Standard&Poor's Credit Research Report: Autobahnen und Schnellstrassen Finanzierungs Aktiengesellschaft. 2006. 8 str.
22. Toll enforcement and the punishment of the violations [URL: <http://www.toll-collect.de/>], 2007.
23. Uredba o cestninskih cestah in cestnini za uporabo cestninskih cest (Uradni list RS, št. 110/2005).
24. Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS, št. 33/1998).
25. White Paper (Bela knjiga): European transport policy for 2010 : time to decide. Bruselj, 2001, 370 str.
26. Zaključni račun proračuna Republike Slovenije za leto 2004 [URL: http://www.sigov.org/mf/slov/proracun/zaklj_racun_2004/ZR2004_I.pdf], 16.12.2006.
27. Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS) (Uradni list RS, št. 57/93).
28. Zakon o javnih cestah /ZJC/ (Uradni list RS, št. 29/1997).
29. Zakon o javnih naročilih /ZJN-1/ (Uradni list RS, št. 39/2000).
30. Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-A) (Uradni list RS, št. 126/2003).
31. Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v Nacionalnem programu izgradnje avtocestv Republiki Sloveniji (ZZNSGC) (Uradni list RS, št. 57/1998, 18/2002).