



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

DIREKTORAT ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzip.gov.si

Urad Vlade RS za komuniciranje

Številka: 37110-1/2013/217-00721214
Datum: 18. marec 2016

Zadeva: Predlagam.vladi.si predlog 7302-59: Uvesti cenejšo dnevno vinjeto ali plačilo po prevoženem kilometru - pojasnilo
Zveza: dopis št. 092-59/2016/1 z dne 7. 3. 2016

Spoštovani,

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: NPIA) je osrednji dokument, po katerem poteka gradnja avtocest v Republiki Sloveniji. Sprejel ga je Državni zbor Republike Slovenije v letu 1995 in je določil izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest v dveh glavnih smereh, ki sovpadata s potekom V. in X. koridorja vseevropskega prometnega omrežja, in sicer jugozahod – severovzhod in severozahod – jugovzhod. V letu 2004 je bila sprejeta Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest (v nadaljnjem besedilu: ReNPIA), ki je do konca leta 2013 določila izgradnjo 539 km avtocest in hitrih cest, 34 km navezovalnih cest na avtocestno omrežje, izgradnjo avtocest v območju mednarodnih mejnih prehodov ter izgradnjo priključkov na obstoječe in bodoče avtocestno omrežje. Skupna investicijska vrednost je bila ob pripravi NPIA ocenjena na 5,4 milijarde evrov, trenutna ocena končne vrednosti osnovnega dela NPIA pa to vrednost presega za okoli 10%.

Družba DARS, d. d., za servisiranje akumuliranega dolga uporablja t.i. koncesijsko dajatev, ki se oblikuje kot razlika med skupnimi prihodki, ki jih ima DARS, d. d., pravico pridobivati kot koncesionar (poleg cestnine tudi prihodke od služnosti, cestnih zapor, predornine za uporabo cestnega predora Karavanke, zakupa optičnih vlaken, ipd.) ter priznanimi stroški po koncesijski pogodbi (kamor sodijo priznani stroški za izvedbo rednega vzdrževanja, upravljanja in cestninjenja).

Ob upoštevanju predpostavke, da se 1. julija 2008 cestninski sistem za osebna vozila ne bi spremenil, kar pomeni, da bi se osebna vozila cestnino plačevala z ustavljanjem vozil na cestninskih postajah, bi danes uporabnik cestninske ceste za vožnjo v eno smer plačal od 3,5 € do 15 € na nekaterih najbolj obremenjenih tranzitnih poteh (relacije Šentilj – Koper (10,55 €), Lendava – Koper (15 €), Šentilj – Gruškovje (3,5 €) in Karavanke – Obrežje (6 €) ob upoštevanju cestninjenja novozgrajenih odsekov avtocest). Če upoštevamo dejstvo, da se uporabnik cestninskega omrežja, ki tranzitira čez ozemlje Republike Slovenije, vrača po isti poti nazaj, se navedeni zneski cestnin pomnožijo s faktorjem 2. Če seštejemo zneske cestnin za vožnjo po najpogostejših tranzitnih poteh čez ozemlje Republike Slovenije in jih pomnožimo s faktorjem 2, lahko ugotovimo, da bi povprečna cestnina za dvosmerno vožnjo po glavnih smereh slovenskega avtocestnega omrežja po »klasičnem« cestninjenju znašala 17,27 €.

Pri določitvi cene vinjet smo upoštevali tudi razmerja med cenami vinjet v drugih državah članicah EU, ki poznajo vinjetni sistem cestninjenja. Na podlagi primerjave cen vinjet v drugih državah članicah smo ugotovili, da je razmerje med ceno kratkoročne, srednjeročne in letne

vinjete povsem primerljivo. Pri tem je potrebno upoštevati tudi dejstvo, da ima Republika Slovenija cca. 20 km predorov, za katere ni potrebno plačevati cestnine za njihovo uporabo, kot je to primer v nekaterih drugih državah članicah EU, ki poznajo vinjetni sistem cestninjenja. To pomeni, da je dejanski strošek vožnje po cestninskih cestah v nekaterih tujih državah večji kot pri nas.

Vse zgoraj navedene predpostavke so bile upoštevane pri določitvi cene vinjet, seveda v luči načela sorazmernosti.

Strinjamo se, da vinjetni sistem cestninjenja ni najbolj pravičen način cestninjenja, zlasti za občasne uporabnike, vendar pa smo z njim odpravili razlike, ki so pri cestninjenju osebnih vozil obstajale pred uvedbo vinjet, ko so morali uporabniki primorskega dela avtoceste, to je od Ljubljane do Kopra plačati vsak prevožen kilometer, medtem ko so bili uporabniki s posameznih območij privilegirani, ker posamezni odseki avtocest niso bili cestninjeni (npr. ljubljanska obvoznica, cestni odsek med Škofijami in Semedelo, mariborska obvoznica)

Ideja o uvedbi dnevnih vinjet je nesprejemljiva iz že zgoraj omenjenih razlogov, poleg tega pa bi lahko z uvedbo nove vrste vinjete prišlo po eni strani do dodatnih stroškov iz naslova tiskanja, distribucije in nadzora nad vinjet ter po drugi strani zelo verjetno do izpada prihodkov DARS, d. d., iz naslova cestninjenja. Pri tem se je potrebno zavedati, da je država porok za vsa posojila, najeta za gradnjo slovenskega avtocestnega križa, kar pomeni, da država subsidiarno jamči za poplačilo obveznosti iz naslova najetih posojil, če DARS, d. d., ne bi zmožel redno odplačevati zapadlih mesečnih anuitet. Slednje pa bi pomenilo, da bi država omenjene poroštvne obveznosti izpolnila s finančnimi sredstvi iz državnega proračuna, v katerega pa prispevamo vsi davkoplačevalci.

Glede na trenutno gospodarsko in finančno situacijo, s katero se soočamo, si ne moremo in ne smemo privoščiti nikakršnega eksperimentiranja s trenutnimi relativno stabilnimi finančnimi prilivi DARS, d. d., saj bi morebitno napačno odločitev iz že navedenih razlogov plačali davkoplačevalci

S spoštovanjem,

Pripravil:
Damijan Leskovšek, univ.dipl.prav.
podsekretar



Mag. Darja Kocjan
generalna direktorica

Poslati:
- naslovníku, po e-pošti,
- zbirki dok. gradiva.

V vednost:
- ga Liza Poljak, Služba za mednarodne zadeve, MZI, po e-pošti