

Spoštovani bralci,

pristojbina za zastoje obstaja že kar nekaj časa, odkar ga je **Singapur** prvič uvedel leta 1975. V EU-ju je sistem zaračunavanja pogosto lociran v in okrog urbanih mestnih območij, ter letno stane okoli 100 milijard evrov. Svetovna organizacija za zdravje ocenjuje, da je letno približno 1.3 milijonov smrtnih slučajev, ki naj bi bili povezani z onesnaženim zrakom, ki ga v veliki meri povzročajo emisije mestnega prometa. Kljub vsemu pa pristojbina za zastoje ni imela tako velikega razmaha, kot sta imeli souporaba koles ali avtomobilov. V zadnjih letih pa je videti, da se je obudilo **ponovno zanimanje** za ta ambivalentno ureditev pristojbin.

So se programi izkazali za uspešne? Katere so ovire za te vrste pristojbin? Kako lahko povečamo sprejemljivost javnosti? Odgovore lahko odkrijete v teh e-novicah.

Ne zamudite ECOMM 2015 v Utrechtu od 20. do 22. maja. Prosimo pogledjte kratek **pregled** in se **registrirajte!**

Pristojbine za zastoje v Evropi



Pristojbine za zastoje je zaračunavanje za vožnjo s prevoznim sredstvom na urbanem območju, pogosto omejeno zgolj na delovne ure. Spadajo v kategorijo ukrepov za cestne pristojbine, ki vključujejo tudi cestnine, od razdalje ali pa časa odvisne pristojbine, ter stroški za onesnaževanje vozil. Cestne pristojbine se običajno izvajajo kot način odplačevanja stroškov ceste, a pristojbine za zastoje naj bi vplivale na zahteve prometa, ter odvrnila ljudi od uporabe preobremenjenih cest v času prometnih konic.

Veliko mest je premlevalo o pristojbinah za zastoje (npr. oglej si **ta seznam**) in mnogo raziskav je pokazalo, da bi bila pristojbina za zastoje koristna, npr. za Gradec in Dunaj v Avstriji (**VCÖ osnovni podatki**), ter za Helsinki na Finskem (študije leta **2009** ter **2011**).

Samo nekaj evropskih mest je to dejansko izvedlo:

- Durham, Anglija: pristojbine za zastoje v majhnem obsegu (2002)
- London, Anglija: Pristojbine za zastoje (2003)
- Stockholm, Švedska: Obdavčitev za preobremenjenost (2006)
- Valletta, Malta (2007)
- Milano, Italija: Območje C (2012), kar se je razvilo iz Ecopass davčne sheme za onesnaževanje (2008)
- Gothenburg, Švedska (2013; nadaljevanje je bilo zavrnjeno septembra 2014)
- Na Norveškem ni pravih pristojbin za zastoje, a obstajajo sheme za cestninjenje v mestih, ki so podobne pristojbinam za zastoje.

Različni dizajni, različni cilji

Glavni razlog za pristojbine za zastoje je **internalizacija zunanjih stroškov**. Britanski oddelek za transport ocenjuje, da ima skoraj polovica prevoženih kilometrov v Združenem kraljestvu mejne zunanje stroške do petih penijev, medtem ko se vozijo v najbolj onesnaženih območjih Združenega kraljestva z ekstremno visokimi mejnimi zunanjimi stroški pa segajo tja do 2.50 £ na kilometer. Splošni davki na goriva ter vozila nasploh ne obravnavajo teh zunanjih učinkov (Inštitut za fiskalne študije: **Gorivo za razmišljanje**).

Obstaja široki spekter **možnosti oblikovanja shem**, ki dovoljujejo pristojbinam za zastoje, da služijo široki paleti drugih ciljev politike. Sedaj si bomo poglobljevali tudi najpogostejše



The former pay booth at exit for the congestion charge in Durham. The system now uses Automatic number plate recognition.

citirane ciljne politike in rezultate, ki so jih obstoječe sheme pristojbin ustvarile na teh področjih.

Zmanjšanje zastojev in optimiziranje transportnega sistema

V veliki večini evropskih mest vodijo zastoji do nepotrebne izgube časa ter do naknadnih ekonomskih stroškov (glej [letno poročilo TomTom Traffic Index Europe 2013](#)). V Londonu je glavni namen pristojbin za zastoje bilo učinkovito izvajanje transportnega sistema: znižanje zastojev, izboljšanje avtobusnih storitev, izboljšana časovna zanesljivost potovanja za voznike avtomobilov ter večja učinkovitost mestne logistike.

Evropska shema pristojbin je imela sledeče vplive:

- Zmanjšanje zastojev: za 30% manj v Londonu ([naknadno vrednotenje 2007](#))
- Zmanjšanje števila privatnih vozil, ki vstopajo na območje, kjer morajo plačati: 21% v Londonu, 28.5% v Milanu ter 29% v [Stockholmu](#); zmanjšanje obsega prometa za 85% v [Durhamu](#). Mesto [Valletta](#) je doživelo 60 % upad v dolgih vožnjah z avtom, ampak 34% povečanje v kratkih obiskih z avtom.
- Povečanje hitrosti javnega transporta v času prometnih konic: 7% za avtobuse ter 4% za tramvaje v Milanu;



Entrance of the Congestion Charge zone in London. Photo by [Mariordo / CC BY-SA 3.0](#)

V [Gothenburgu](#) je promet v času konic padel za 20% že prvi mesec, a po 10 mesecih prometne obremenitve se je le za med 8% do 11% zmanjšala kot pred začetkom zaračunavanja. V Londonu se je stopnja zastojev povečala nazaj skoraj na začetno stopnjo. Možna razlaga je splošno povečanje zahtev prevoza, a tudi zaradi naraslih gradbišč v mestnem središču ter morda zaradi preoblikovanja prostora za ceste v kolesarske poti in pešpoti (viri: [TfL-jeva šesta letna raziskava nadzora vplivov](#) ter [blogspot za obdavčitev cest](#)). Kakorkoli že, zastoji v Londonu bi bili veliko hujši brez te sheme.

Izboljšanje kvalitete zraka ter zmanjšanje onesnaženosti

V Milanu je bil glavni cilj zmanjšanje onesnaženosti zraka. Začeli so z ECOPASS-om, pristojbinami za onesnaženost zraka, kar je povzročilo preobrat k čistejšim avtomobilom, a ni vplivalo na stopnjo zastojev. V letu 2012 je bilo to nadomeščeno z [Območjem C](#), ki je kombinacija pristojbin za zastoje z območjem nizkih emisij, kjer ni dostopa za vozila, ki najbolj onesnažujejo okolje.



Študije vplivov na okolje pristojbin za zastoje kažejo [mešane rezultate](#), a vseeno je bilo v Milanu signifikantno zmanjšanje onesnaženja (CO₂- 35% ter PM₁₀- 18%), v Londonu (CO₂ in PM₁₀-12%) in v Stockholmu (PM₁₀- 18%). (Vir: [Rupprecht Consult, 2014](#))*. Izvajanje pristojbin za zastoje, ki so pripravljene v podporo za razvoj Sektorskega referenčnega dokumenta EMAS o [Najboljših praksah okoljskega varovanja za sektor javne uprave](#))

Ustvarite prihodke in promovirajte spremembo načina prevoza

Pristojbine za zastoje so lahko uporabne za ustvarjanje prihodkov, ki se lahko vlagajo v trajnostne načine prevoza. Podobno kot štiri največja mesta na Norveškem, katera so povezala svoj CPS (SUMP) ali "Mestni paket ukrepov" («Bypakke») s prihodki cestninskih shem. S temi investicijami in ekonomskimi nespodbudami za takse, lahko pristojbine za zastoje promovirajo ukrepe prehoda za hojo, kolesarjenje in javni transport. V Milanu se je število uporabnikov javnega prevoza povečalo za 12 % pri kopenskem prometu in 17% pri podzemnem. Kljub upadajočemu vplivu na avtomobilski promet v [Gothenburgu](#), je število potnikov, ki uporabljajo javni prevoz, prvo leto vseskozi naraščalo. Število multimodalnih potovanj je naraslo za 10%, zasedenost parkirišč na parkiraj in se pelji prostoru pa je naraslo iz manj kot 70% na 85%. Zanimivo, da [študija v Stockholmu](#) ugotavlja, da sheme za pristojbine za zastoje lahko spodbujajo ljudi k večji splošni okoljski osveščenosti.



Večja kvaliteta življenja in varnost na cestah

Zmanjšanje prometa in zastojev sprosti prostor za druge namene. Kot smo že omenili, so v Londonu prostor za ceste prerazporedili za prostor za trajnostne načine prevoza. Hoja in kolesarjenje sta postala varnejša, od kar so upadli zastoji. Pomemben stranski učinek londonskega mestnega centra je bil upad [prometnih nesreč](#) in [nesreč koles](#). V Milanu je število cestnih nesreč padlo za 24%.



Children cycling in Hyde Park in London



In 2006, the majority of surrounding municipalities were against the Stockholm congestion tax (marked in red). Map by [Slarre](#) / CC BY-SA 3.0



Congestion charging in Gothenburg - Photo by [Erik Lundin](#) / CC BY-SA 3.0



The centre of Valletta in 2005 - Photo by [Jens Reimann](#) / CC BY-SA 1.0

Občutljiva debata

V nekaterih državah, kot recimo na Slovaškem, ni legalne podlage za uvedbo pristojbin za zastoje. Kljub temu da v nekaterih državah so take podlage, pa so pristojbine za zastoje še vedno občutljiva tematika za politike in državljane. Veliko načrtovanih shem je propadlo že v fazi politične debate, na primer [New York](#) ali pa javni referendumi v npr. [Edinburghu](#) in [Manchesteru](#), v Združenem kraljestvu in [Gothenburgu](#) leto in pol po izvajanju. Celotno v državah, ki imajo dolgo tradicijo cestninskih shem, kot npr. [Norveška](#), mesta še vedno oklevajo, kako izvajati pristojbine za zastoje. Od osmih obstoječih shem mest, imata mesti Trondheim in Kristiansand časovno različne cestninske sheme, ki se odražajo v luči pristojbin za zastoje. Kakorkoli že, Norveška nima pravih shem za cestninjenje cest ali pristojbin za zastoje, kljub temu da je pravna podlaga za njih bila določena v Prometnem zakonu leta 2011, [pregled zemljevida](#).

Nasprotniki pogosto trdijo, da je ta pristojbina le dodaten strošek, ki dviguje že tako visoke stopnje obdavčitve motoristov. Na Norveškem je neka raziskava pokazala, da je v Oslu morala biti cena potovanja v prometni konici visoka 30- 40 NOK (približno 3,5- 4,6 €) za potovanje, da bi vplivalo na obseg prometa.

Ostali proti-argumenti so sledeči:

- premik prometa na sosednja območja. V številnih primerih ni bilo opaziti tak učinek, a v primeru [Gothenburga](#), je;
- izguba strank za podjetja, ki se nahajajo na tem območju. To je zelo vprašljivo v Londonu, vendar obstaja [ena študija](#), ki pravi, da so bili vplivi večinoma nevtralni;
- stroški za vpeljavo tehnologij za zaračunavanje ter višji administrativni stroški od tradicionalnega pobiranja davkov;
- neenakost: pristojbine za zastoje so regresivni (pavšalni) davki, kar pomeni, da skupine z nižjimi dohodki plačajo večji delež svojih dohodkov kot bolj premožni. Ta debata trenutno poteka na [Kitajskem](#).

V vseh primerih potrebuje mesto odlične in cenovno ugodne alternative za avto, če uvajajo pristojbine za zastoje. Večina mest, ki je uspešno izvedla zaračunavanje, je vložila veliko v izboljšave javnega prevoza in infrastrukturo za pešačenje in kolesarjenje. V bistvu nezadostna zmogljivost javnega transporta je glaven razlog, zakaj Helsinki na Finskem še vedno okleva z uvedbo omenjenih pristojbin (preberite si več [tukaj](#)).

Kako pridobiti podporo?

Seveda morajo biti zastoji in onesnaževanje okolice obravnavani kot dejanski problem mesta, če pričakujemo, da bo javnost sprejela te pristojbine. To verjetno pojasni, zakaj je v manjšem mestu, kot npr. v Gothenburgu, bila ta shema po letu in pol zavrnjena, medtem ko je v veliko večjem Milanu, osupljivih 79% volivcev reklo "da" za Območje C in je javna podpora po izvedbi ukrepa v Stockholmu narasla iz 36% na kar 74%.

Stockholm je rešil problem javne opozicije s tem, da je predlagal začasno, [sedem mesečno poskusno obdobje](#), ki ga je sprejela manjša večina (51%). V kombinaciji z masivnim in dragim izboljšanjem javnega prevoza je v poskusnem obdobju meščane uspelo prepričati še za trajno shemo. Spet drugi poskus, ki je morda dal meščanom okus zmage pristojbin za zastoje, je, da so spremenili sosesko v skoraj popolnoma brez avtomobila območje za cel mesec, kot so to storili na [prvem svetovnem ekomobilnem festivalu](#) v Suwonu v Južni Koreji.

Interes podjetij, ki se nahajajo na območju, se lahko upošteva s posebnimi ukrepi. V Milanu se obdobje zaračunavanja konča pozno v četrtek, tako da lahko ljudje izkoristijo ugodnosti nakupovanja pozno v noč (Vir: [ec.europa.eu](#)). V Valletti lahko podjetja, restavracije in trgovine kupijo vavčerje za pristojbine za zastoje in ponujajo brezplačen parkirni čas za svoje zaposlene ali stranke. V Območju C prebivalci omejene cone vsako leto prejmejo prvih 40 dostopov v območje brezplačno.



Ekskluzivna uporaba prihodkov za izboljšavo mobilnostne infrastrukture in storitev in za pospešitev dostopnosti in izboljšanje življenjskih razmer v conah z zaračunavanjem pristojbin za zastoje pomaga ustvariti pristojbine za zastoje lažje javno sprejemljive. Londonske pristojbine za zastoje imajo **izrecno podporo** v podjetniškem združenju London First, saj zastoji predstavljajo ogromen ekonomski strošek za podjetja.

Alternative pristojbinam za zastoje



Photo by Holger.Ellgaard / CC BY-SA 3.0

Glede na **Economist-a**, zastoje ni mogoče rešiti zadovoljivo brez neke oblike zaračunavanja uporabe cest. "Zame je težko razumljivo, zakaj v kapitalističnih družbah, kjer uporabljamo trg za dobavo večino dobrin življenja, še vedno za distribucijo cestnega prometa uporabljamo vrste in zastoje," pravi Björn Abelsson iz občine Sundsvalls na [LinkedIn-u](#). Seveda pa bi moralo vsako mesto oceniti, če je pristojbina za zastoje najboljše odločitev za mestni transportni sistem in tudi za politično ozračje. Oglejmo si nekaj alternativ.

Kljub uspešnemu primeru pristojbin za zastoje izvedene v majhnem obsegu v **Durhamu**, bi najverjetneje manjša mesta z zgoščenimi centri in prijaznimi do pešcev raje investirala v **'pedestrianizacijo'** (spreminjanje poti za cono za pešce) ulic in namenile več cestnega prostora javnemu transportu in kolesarjenju (Rupprecht Consult, 2014).



Photo by Andrew Hill / CC BY-SA 2.0

Če sodimo samo po številu shem, je **omejitev dostopa** manj kontroverzna in najverjetneje cenejša shema za izvedbo. Nekatere sheme vsebujejo elemente pristojbin za zastoje, kot so npr. **omejitve cone prometa** v Italiji (npr. v Rimu, Genovi ter Firencah), kjer je dostop omejen specifičnim uporabnikom, kot so npr. prebivalci, vozniki taxijev, nekateri od njih morajo celo plačati letno takso za dovoljenje.

Omejen dostop ali takse za obremenjevanje vozila v **conah z nizkimi emisijami** (LEZ, angl.) so dokaj običajne v Nemčiji, Italiji, na Danskem, ter Nizozemskem. V Nemčiji so okoljevarstvene organizacije, ki imajo dostop do sodišč, raje prisilile občine za uvedbo LEZ. O njih se še vedno veliko debatira, a je študija pokazala, da bi lahko veliko boljše učinke za čist zrak dosegli z uporabo ukrepov, kot so omejevanje ali preusmeritev ali upočasnitev prometa v le približno 25% časa v primerjavi s trajnimi ukrepi. Prva okoljska cona v Avstriji v Grazu nikoli ni bila izglasovana na referendumu. LEZ lahko uspešno kombiniramo s pristojbinami za zastoje, kot je predstavljeno v Območju C v Milanu in LEZ, ki pokriva večino **širšega območja Londona**. Poleg tega se bodo do leta 2020 v Londonu cono za pristojbine za zastoje spremenile v **cono ultra nizkih emisij**, ki bo ustvarjala dodatne takse poleg že pristojbin za zastoje.



Photo by Psychonaut/Markus Baumer / CC BY-SA 2.0

Do določenega obsega bi upravljanje s **parkirišči** in zvišanjem parkirnih taks lahko privedlo do enakih ciljev kot ga pristojbine za zastoje. V letu 2012 je Nottingham predstavil **Parkirne dajatve na delovnih mestih** kot alternativo za pristojbine za zastoje, katero sedaj proučujejo mnoge druge angleške lokalne oblasti kot politično najmanj kontroverzno sredstvo za zmanjšanje zastojev in povečanje prihodkov za financiranje transportnih izboljšav. A očitno je, da parkirani avtomobili ne prispevajo toliko k cestnim zastojem kot tisti, ki se premikajo, parkirne takse ne vplivajo preko prometa in veliko voznikov ima zastoj parkirna mesta v mestnih centrih. Če to povežemo, upravljanje s parkirišči in pristojbine za zastoje, lahko ustvarita pomembne sinergije. Ali pa se lahko znižajo parkirnine, ko se uvedejo pristojbine za zastoje, z namenom da bodo dajatve politično prijetnejše, kot se je to zgodilo npr. v Singapurju.

V Jakarti v Indoneziji in Pekingu na Kitajskem so alternativne zahteve shem upravljanja tik pred tem, da jih nadomestijo s pristojbinami za zastoje. V **Jakarti** bi takse nadomestila obstoječa shema **souporabe avtomobila** "tri-v -enem", ki na določenih cestah Jakarte zahteva najmanj tri ljudi v avtu tekom jutranjih ter popoldanskih prometnih konic med tednom. V Pekingu na Kitajskem trenutna **Politika zadnje številke registrske tablice** prepoveduje avtom, ki imajo registracijo, ki se konča z določenim številom, vožnjo v centru mesta ob določenih dnevih. Obstaja tudi **loterija registracijskih tablic**, ki mesečno omejuje število registracij novih tablic.

Na Nizozemskem je bilo veliko eksperimentov z nekoliko bolj **prostovoljnimi pristopom** za razbremenjevanje zastojev v prometnih konic, z mnogo **projektov, kako se izogibati prometni konici**, predvsem na avtocestah.



Photo by Certo Xormal / CC BY 2.0

Belgija, zelo gosto naseljena in prometna država, razmišlja bolj o nacionalnem davčnem sistemu za kilometre. Shema za kamione bo izvedena leta 2016 (oglejte si **video**), a predviden davek na kilometre za privatna vozila, je ustvarilo veliko debato in do sedaj shema še ni bila udeležena. Leta 2011 je **poskusni projekt** s fiktivnim davkom na kilometer pokazal, da so ljudje izboljšali svoje navade in da je možno zmanjšati prometno konico s pomočjo pristojbin na podlagi kilometrov. Finsko ministrstvo za promet in komunikacijo je tudi preučevalo prednosti potencialnega prehoda na sistem obdavčitve kilometrov (**2014**).

Kombinacija ukrepov



Photo by Nevilley / CC BY-SA 3.0

Pomembno je, da upoštevamo pristojbine za zastoje kot sestavni del CPS-ja, skupaj z drugimi ukrepi za trajnostno mobilnost. Pristojbine za zastoje lahko odvrnejo nekatere voznike, a za druge je vožnja v mesto mogoče bolj privlačna, če je manj zastojev. Upravljanje z mobilnostjo lahko igra pomembno vlogo pri zmanjšanju negativnih vplivov davkov v okoliškem območju in ima lahko trajen vpliv na obnašanje potnikov.

V Londonu delujejo pristojbine za zastoje skupaj z ukrepi za mobilnost kot npr. kampanje za osveščanje in **mobilnostni plani** za šole in podjetja. Podobno temu tudi Nottingham uporablja parkirni davek na delovnem mestu skupaj z instrumenti upravljanja z mobilnostjo, da bi izboljšal transportne možnosti v mestu.



The HentMEG car-pooling app in Bergen, Norway. <http://2pluss.info/>

Podobno močna kombinacija je promoviranje souporabe avtomobila s shemo pristojbin za zastoje. Nujno ujemajoče orodje za souporabo avtomobila bi lahko ponudilo alternativo osebnim avtomobilom s stopnjo prožnosti, ki je javni prevoz ne more nikoli doseči. Norveška nacionalna cestna družba izvaja **pilotni projekt** (link v norveškem jeziku) v Bergnu, kjer je mestni svet zaprosil za ocenitev predloga uvedbe cestninskega popusta za avtomobile, ki se uporabljajo za skupinsko vožnjo. Ko pa spremljamo **debato o aplikaciji Uber**, postane jasno, da obstajajo nekatera pravna vprašanja, ki jih je potrebno rešiti še preden lahko souporaba avtomobilov postane polnopravni del transportne ponudbe.

Kaj bo prinesla prihodnost?



Jasno je, da so lahko pristojbine za zastoje močan instrument, če so podane potrebne pravne osnove in transportne alternative. Težko je reči, če bodo pristojbine za zastoje zares postale razširjen fenomen in odvisno je od lokalnih oblasti in njihovih državljanov, da se odločijo, če so pripravljeni sprejeti ta drzen korak.

Odkrijte še več



Source: openstreetmap.org / CC BY-SA 2.0

V preteklosti so razvili kar nekaj sredstev na temo pristojbin za zastoje in cestnin:

- Pregled shem cestne obdavčitve in LEZ-ov: www.urbanaccessregulations.eu
- [pregled zakonodaje EU](http://pregledzakonodaje.eu)
- <http://roadpricing.blogspot.com>
- TIDE tečaj e-učenja: **cestne pristojbine: kako deluje, izzivi in koristi**. (Rupprecht Academy, 2014)
- Korporacija Paper Nordic Communications: **Cestnine trgovskih špranj** (2013)
- Univerza Thesis Lund: **Pristojbine za zastoje v urbanih območjih – Teorija in primeri študij**. (Jarl, 2009)
- Referenčni material COMPETENCE 'Zastoji in pristojbine za ceste' (2006)
- Projekt CURACAO – baza znanja na področju zaračunavanja in študije primerov uporabnikov cest v mestih

*Objavljeno: Rupprecht Consult, 2014. Izvajanje pristojbin za zastoje, pripravljeno v podporo razvoja EMAS sektoralnega referenčnega dokumenta o **Najboljša praksa za okoliški menedžment sektorja javne uprave**.

Prihajajoči dogodki:

- **PUMAS Končna konferenca**
12.5. 2015 – Benetke, Italija
www.eltis.org
- **CIVITAS usposabljanje o upravljanju z mobilnostjo v podjetjih**
20.5. 2015 – Utrecht, Nizozemska pri ECOMM)
www.civitas.eu



- **ECOMM – Evropska konferenca o upravljanju z mobilnostjo**
20-22.5.2015, Utrecht, Nizozemska
[spletna stran](#), kratak [pregled](#) in [registracija](#)
- **2. Evropska konferenca o SUMP**
16-17.6.2015 – Bukarešta, Romunija
www.eltis.org
- **3. Svetovni mobilni kongres za sodelovanje (Wocomoco)**
25-26.6.2015, Innsbruck, Avstrija
glej [spletno stran](#)

Za več informacij prosimo obiščite [EPOMM kalendar](#)



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



[ECOMM 2015](#)



[allinix](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)