

Datum: **Torek, 21. Oktober 2008** - Stran: **FINANČNI VEČER**

S ceste na železnico

O okoljskih vidikih prometa in eksternih stroških transporta smo se pogovarjali z dr. Stanetom Božičnikom, vodjo centra za ekonomijo transporta pri Fakulteti za gradbeništvo Univerze v Mariboru

"Zakonodaja oziroma dokumenti EU na področju okolja in prometa so zelo napredni. Težava je v tem, da nastaja praznina med usmeritvami EU glede varovanja okolja s strani prometa in dejansko prakso. Zagata liberalizacije evropskega transporta je v tem, da mora železnica upoštevati vse eksterne stroške transporta, cesta pa ne. EU je že leta 1995 izdala Zeleno knjigo o prometu in okolju ter ugotavlja, da je nesorazmerna rast obsega cestnega prometa posledica neupoštevanja vseh okoljskih stroškov, ki jih cestni promet povzroča," pravi Stane Božičnik.

Dodaja, da je bila leta 1998 izdana Bela knjiga kot možna rešitev tega problema, upošteva vse okoljske stroške, ki so podlaga za plačevanje uporabe prometne infrastrukture. Cene bi se po tem poskušale izenačiti z dejanskimi stroški, ki jih transport povzroča okolju. Evropska unija je določila štiri eksterne stroške prometa, in sicer onesnaževanje zraka, prometne zastoje, prometne nesreče in hrup. Božičnik pravi, da bi morali vse štiri kategorije ovrednotiti in jih vključiti v ceno prometne storitve. S tem bi dosegli višjo ceno in z njo uravnavali povpraševanje in ponudbo različnih prometnih sistemov. V EU pa ni enotne metodologije, ki bi omogočila enoznačno in natančno izračunavanje stroškov in ustrezno povišanje cen storitev, zato je velik problem, kako ovrednotiti vsakega od teh stroškov. V metodologiji je veliko nedorečenosti, tako da ni možno natančno izračunati cene življenja, cene ogljikovega dioksida na kubični meter, cene izgube časa vozila, ki stoji v koloni, vsega tega EU še ni rešila.



V Evropi so dileme tudi glede cestnin za tovornjake.

Na vprašanje, ali vendarle obstajajo kakšne rešitve, Stane Božičnik odgovarja, da je bilo v praksi nastavljenih nekaj sistemov, da bi se povpraševanje in ponudba na trgu uskladila, kot so trošarine na gorivo, uporabnine prometne infrastrukture. Direktive EU, ki določajo način izračuna uporabnin železniške infrastrukture, dovoljujejo upoštevanje vseh eksternih stroškov, medtem ko direktive, ki obravnavajo cestnine, ne dovoljujejo upoštevanja eksternih stroškov. "V praksi želimo pospeševati železniški promet, podpore pa je deležen cestni promet. V novih članicah EU se obseg železniškega transporta zmanjšuje, vendar uporabnine rastejo, ker poskušajo z uporabninami pokriti stroške železniške infrastrukture. Cestni promet je privilegirani primerjavi z železniškim,"

opozarja Stane Božičnik.

Z mehкими metodami do desetodstotnega prihranka goriva

Ali je možno realno pričakovati preusmeritev cestnega prometa na železnice v nekaj letih? Delno odpravo težav sogovornik vidi v mehkih metodah. Po njegovem mnenju lahko sprememba obnašanja in upoštevanje znanja ter izkušenj prispevata k zmanjšanju porabe goriva in zmanjšanju

onesnaženja. "Na osnovi dosedanjih spoznanj je možno zmanjšati porabo goriva za do deset odstotkov. Doslej so posamezna velika podjetja, proizvajalci tovornih vozil in avtobusov razvili lastne sisteme metod učenja voznikov varčne vožnje. Zadevo smo zastavili tako, da smo z višjo prometno šolo v Kranju B & B začeli projekt, v katerem so se specializirali za učenje voznikov težkih vozil in avtobusov za varčno vožnjo. Temelji na ustreznem pretikanju prestav, pospeševanju, speljevanju, in na osnovi rezultatov se porabi do deset odstotkov manj goriva, naši testi pa so pokazali v povprečju sedemodstotno zmanjšanje porabe goriva, in to v krajšem času vožnje na določeni relaciji kot pri normalni. Težava je v tem, da je voznika možno naučiti takšne vožnje, vendar pa ni možno pričakovati, da bo stalno uporabljal to metodo oziroma vozil v skladu z njo. Potrebno je spremljanje rezultatov takšne vožnje in nagrajevanje voznikov zanj. Viator & Vektor se je odločil za ta sistem in so dali svoje voznike v šolanje," je dejal Stane Božičnik.

Ali je možno pričakovati, da se bo v naslednjih letih popravilo razmerje med cestnim in železniškim prometom v korist železnic?

"Železniški tovorni promet po kakovosti svojih storitev zaostaja za cestnim in tudi drugimi vrstami prometa. Je prepočasen, nezanesljiv in premalo fleksibilen. Nastajajo tudi težave pri mednarodnem transportu, saj ima vsaka država svoje železniške sisteme in pravila. Treba je tudi vedeti, da je intermodalni transport s tovornjaki po železnici dražji kot po cesti. Verjetno bi morale države subvencionirati te operacije v kombiniranem transportu tako, da bi lahko železniški transport konkuriral cestnemu."

Dileme dovolilnic za gorivo in višjih cestnin za tovornjake

Upoštevanje vseh eksternih stroškov pa bi še podražilo prevoze in jih naredilo nekonkurenčne?

"Če bi všteli vse eksterne stroške, bi se cene bistveno povišale, s tem pa bi se zmanjšali nacionalna in evropska konkurenčnost. Narejeni so bili poskusi, kako bi zadevo rešili s tržnimi dovolilnicami za gorivo z omejenimi kvotami, s čimer bi lahko zelo uspešno zmanjšali obseg transporta, predvsem cestnega. Imeli bi na primer kreditne kartice za 1000 litrov goriva letno po običajni ceni, kar bi bilo več, pa bi bilo treba plačati po višji ceni. Poraba goriva bi bila manjša, količina izpustov tudi, bilo pa bi tudi manj denarja v državnem budžetu, zaradi manjšega prometa bi bilo manj denarja od pobranih cestnin, saj takrat, ko smo to analizirali, še ni bilo vinjet, manj bi bilo servisov, manjša bi bila potrošnja rezervnih delov.

Dileme so tudi glede cestnin za tovornjake. Alpski svet je imel zaradi zaščitene območja višje cene, zelo uspešno to politiko izvaja Švica, ki pa ni članica EU. Ko je imela Avstrija sistem eko točk, je uravnavala višino cestnin odvisno od ekološke opremljenosti vozil. Države Evropske unije so morale to opustiti," je dejal Stane Božičnik.



Stane Božičnik: "V praksi želimo pospeševati železniški promet, podpore pa je deležen cestni promet."

ALEŠ MIŠIČ