Schaan, 17. december 2020

Sporočilo za medije o sklenitvi dogovora prometnih ministrov in ministric EU o evrovinjeti

Alpskim državam grozi poraz

**Prometni ministri in ministrice 27 držav članic EU so pretekli teden na virtualnem zasedanju opravili razpravo o novem predlogu direktive o evrovinjeti, ki ureja sistem zaračunavanja cestnih pristojbin za uporabo avtocest za težka tovorna vozila – sprejeti jo nameravajo 18. 12. 2020, kar pa bi alpskim regijam, ki so že sedaj zelo izpostavljene negativnim učinkom tranzitnega prometa, občutno omejilo manevrski prostor**.

Direktiva o evrovinjeti (*Eurovignette Directive*) je ključnega pomena za varstvo podnebja in Alp, saj določa pravni okvir za zaračunavanje cestnih pristojbin za uporabo avtocest za težka tovorna vozila. Direktiva je odločilnega pomena prav za razbremenitve prebivalstva, ki živi v ozkih alpskih dolinah in na prehodih ob prometnih koridorjih, kot je avstrijski prelaz Brenner, kar naj bi preprečevalo preusmerjanje težkega tovornega prometa na najcenejše transportne poti. Doslej so alpske države, izpostavljene močnim obremenitvam zaradi prometa, lahko pribitek k cestnim pristojbinam zaračunavale same *(mark-up*), po novem pa naj bi lahko to določbo uporabljale tudi regije zunaj evropskih gorskih območij. Doslej sta jo uporabljali Avstrija in Slovenija. A novi predlog predvideva kar dve skoraj nepremostljivi oviri: pri zvišanju cestnine morata v posameznem tranzitnem koridorju sodelovati vsaj dve državi, prav tako morajo z zvišanjem soglašati vse sosednje države.

**Smrtni udarec zvišanju cestnine**

Tako višjih cestnin na Brennerju ne bi bilo mogoče uvesti, saj Nemčija in Italija že zdaj nasprotujeta minimalnemu 25-odstotnemu pribitku k cestninam, ki ga zaračunava Avstrija. Da bi Avstrija pribitek lahko zaračunavala tudi v prihodnje ali ga zvišala na 50 odstotkov, bi se morali s tem strinjati tako Nemčija kot tudi Italija, poleg tega bi morala zvišanje pristojbine uvesti najmanj ena od njiju. »Tako absurdna ureditev ustvarja le velikansko neenakost in diskriminira napredne države, ki si prizadevajo tranzitni promet preusmeriti na železnico,« opozarja Kaspar Schuler, sodirektor CIPRE International.

**Bo Evropski parlament ostal neomajen?**

Avstrijska prometna ministrica Leonore Gewessler soglasja k sprejetju direktive o evrovinjetah zato ni podala, žal je bila pri tem edina. Če prometna ministrstva v petek, 18. 12. 2020, ne bodo prisluhnila zahtevam prizadetih območij, bo na potezi evropski parlament, ki bi moral tako diskriminatorno ureditev odpraviti z dodatnimi pogajanji.

**Več na** [**www.cipra.org/sl/teme/alpska-politika/v-zariscu-tranzitni-promet**](http://www.cipra.org/sl/teme/alpska-politika/v-zariscu-tranzitni-promet)**.**

(1’987 znakov s presledki)

Sporočilo za medije in fotografije v kakovosti, primerni za tisk, si lahko presnamete z naslednjega naslova: [www.cipra.org/sl/sporocila-za-medije](http://www.cipra.org/sl/sporocila-za-medije).

Za morebitna vprašanja vam je na voljo:

Kaspar Schuler, sodirektor CIPRE International, kaspar.schuler@cipra.org,+423 79 300 55

Michael Gams, projektni vodja za področje komunikacije, michael.gams@cipra.org

**CIPRA – raznolika in pestra organizacija**

Mednarodna komisija za varstvo Alp (CIPRA) je nevladna krovna organizacija z nacionalnimi odbori in regionalnim odborom v vseh sedmih alpskih državah. Zastopa več kot sto društev in organizacij iz sedmih alpskih držav. CIPRA se zavzema za trajnostni razvoj na območju Alp, ohranjanje naravne in kulturne dediščine ter za regionalno raznovrstnost in reševanje skupnih problemov v alpskem prostoru. [www.cipra.org](http://www.cipra.org)