

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

MAGISTRSKA NALOGA

ANDREJ BENKOVIČ

KOPER, 2016

UNIVERZA NA PRIMORSKEM
FAKULTETA ZA MANAGEMENT

Magistrska naloga

VPLIV DOVOLILNIC NA KONKURENČNOST
SLOVENSКИH CESTNIH PREVOZNIKOV

Andrej Benkovič

Koper, 2016

Mentor: prof. dr. Štefan Bojnec

POVZETEK

Namen preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih je bil izboljšanje konkurenčnosti slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga ter odprava nelojalne konkurence tujih prevoznikov. Tuji cestni prevozniki so s tem, da so kršili predpise in zniževali lastno stroškovno ceno prevoza po prevoženem kilometru ter niso spoštovali dobrih poslovnih običajev, ker niso izpolnjevali dovolilnic, slovenskim cestnim prevoznikom povzročali škodo, saj se jim je manjšala konkurenčnost.

Analizo smo opravili na vzorcu slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga in slovenskih podjetij, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo in prodajo blaga, saj je bilo treba preverjanje in potrjevanje dovolilnic izvajati v podjetjih, v katerih se blago nalaga ali razlaga. V nalogi smo z izračuni dokazali, da se je z izvajanjem potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih izboljšala konkurenčnost slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga, nastali materialni stroški pa so bili zanemarljivi.

Ključne besede: promet, mednarodni cestni prevoz, dovolilnica, konkurenčnost, nelojalna konkurenca, preverjanje, potrjevanje, tovorno vozilo, cestna infrastruktura.

SUMMARY

The purpose of verification and validation of permits in Slovenian companies was to improve the competitiveness of the Slovenian international road haulage and the elimination of unfair competition from foreign carriers. Foreign hauliers violated regulations and reduced their own cost price of transport according transported kilometer and they did not comply with good business practices, they did not comply permits, therefore they have caused damage to Slovenian hauliers, who are less competitive.

The analysis was conducted on a sample of Slovenian international road haulage and Slovenian companies engaged in the production, processing and sale of goods, since it was necessary that verification and validation of permits was applied in enterprises in which the goods are packed or unloaded.

The task was to demonstrate, with calculations, that the implementation of validation and verification of permits in Slovenian companies improved the competitiveness of the Slovenian international road haulage and that the material costs incurred were negligible.

Keywords: transport, international road transport, permit, competition, unfair competition, verification, validation, lorry, road infrastructure.

UDK: 656.078(043.2)

»The best way to predict the
future is to create it.«
Peter Drucker

»Najboljši način za to,
da napoveste prihodnost,
je, da jo ustvarjate.«

ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujem mentorju prof. dr. Štefanu Bojnecu za vse usmeritve, nasvete in pomoč ter da me je vodil k ciljem in ugotovitvam raziskave.

Hvala tudi profesorjem in profesorjem Fakultete za management Univerze na Primorskem, ki so mi s svojimi znanji in izkušnjami pomagali, da sem načrtoval namen in predvidene rezultate magistrske naloge. Tako bodo, upam, vsebina in ugotovitve koristne del prihodnosti na področju, obdelanem v nalogi.

VSEBINA

1	Uvod.....	1
1.1	Teoretična izhodišča in opis problematike.....	1
1.2	Namen in cilj raziskave.....	2
1.3	Opredelitev raziskovalnega problema.....	3
1.4	Temeljna teza in hipoteze.....	4
1.5	Raziskovalne metode.....	6
1.6	Predpostavke in omejitve.....	6
1.6.1	Predpostavke.....	6
1.6.2	Omejitve.....	7
2	Mednarodni blagovni promet skozi njegove omejitve.....	8
2.1	Prometna politika RS na področju mednarodnega blagovnega prometa.....	12
2.2	Konkurenčnost prometnih koridorjev.....	15
2.3	Tovorni promet in blagovni tokovi v slovenskem cestnem omrežju.....	18
2.4	Razvoj prometne politike v Republiki Sloveniji do leta 2030.....	20
2.5	Prometna politika na področju transportne logistike do leta 2030 v Sloveniji.....	22
2.6	Ukrepi za načine prevoza, prijaznejše do okolja.....	27
3	Dovolilnice in dvostranski sporazumi z Republiko Slovenijo.....	29
3.1	Pogoji, merila, postopek in uporaba dovolilnic.....	31
3.2	Dovolilnice pri tujih prevoznikih.....	34
3.3	Dvostranski sporazumi na področju mednarodnega prevoza potnikov in blaga.....	36
3.3.1	Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu.....	36
3.3.2	Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o mednarodnem kombiniranem prometu.....	38
3.3.3	Sporazum o obmejnem prometu in sodelovanju med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško.....	41
3.3.4	Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Svetom ministrov Bosne in Hercegovine o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu.....	41
3.3.5	Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Makedonije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari.....	42
3.3.6	Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Zvezno vlado Zvezne republike Jugoslavije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga.....	43
4	Večstranska dovolilnica CEMT.....	45
4.1	Uporaba dovolilnic CEMT.....	45
4.2	Veljavnost dovolilnic CEMT.....	47
5	Preverjanje in potrjevanje dovolilnic v slovenskih podjetjih.....	49
6	Empirična raziskava konkurenčnosti slovenskih cestnih prevoznikov.....	56
6.1	Vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov.....	58
6.1.1	Slovensko-hrvaški odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga.....	58

6.1.2	Slovensko-bosansko-hercegovski odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga.....	67
6.1.3	Slovensko-makedonski dvostranski odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga.....	72
6.1.4	Dvostranski odnosi med RS in ZRJ.....	74
6.1.5	Dvostranski odnosi med Republiko Slovenijo in Republiko Kosovom pri mednarodnih cestnih prevozih blaga	76
6.1.6	Dvostranski odnosi med Republiko Slovenije in Črno goro pri mednarodnih cestnih prevozih blaga.....	76
6.2	Opredelitev področja raziskovanja.....	77
6.3	Predpostavke in omejitve	77
6.3.1	Predpostavke.....	77
6.3.2	Omejitve	77
6.4	Uporabljene spremenljivke in statistične enote.....	78
6.5	Opredelitev uporabljenih metod raziskovanja in potek raziskave	78
6.6	Analiza vpliva dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov	79
6.6.1	Opisne statistike prevoznih podjetij.....	80
6.6.2	T-test analiza za odvisne vzorce	85
6.6.3	Pearsonov korelacijski koeficient.....	86
6.7	Analiza preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih.....	88
6.7.1	Opisna statistika v podjetjih preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic	89
6.7.2	Binomski test	93
7	Ugotovitve in možnosti za nadaljnje raziskovanje	95
7.1	Omejitve raziskave	97
7.2	Prispevek k znanosti.....	98
7.3	Možnosti za nadaljnje raziskave	98
8	Sklep	99
	Literatura.....	102
	Viri	104
	Priloge.....	108

PREGLEDNICE

Preglednica 1: Izmenjava dovolilnic med RS in RH.....	65
Preglednica 2: Izmenjava dovolilnic med RS in BiH.....	71
Preglednica 3: Izmenjava dovolilnic med RS in RM	73
Preglednica 4: Izmenjava dovolilnic med RS in ZRJ	75
Preglednica 5: Struktura prevoznih podjetij glede na velikost.....	80
Preglednica 6: Struktura po času opravljanja prevoznih storitev v mednarodnem prevozu	80
Preglednica 7: Mednarodni prevozi slovenskih cestnih prevoznikov	81
Preglednica 8: Kabotaža mednarodnih cestnih prevoznikov blaga v EU.....	81
Preglednica 9: Odstotek zmanjšanja/povečanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov v letu 2009 glede na leto 2008	82
Preglednica 10: Odstotek zmanjšanja/povečanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov v letih 2011, 2012, 2013, 2014 in 2015 glede na leto 2008.....	83
Preglednica 11: Odstotek povečanja/zmanjšanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov.....	83
Preglednica 12: Ocena uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov.....	84
Preglednica 13: Prikaz večjega povpraševanja po prevoznih storitvah pri slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikih s strani slovenskih podjetij.....	84
Preglednica 14: Odstotek povprečne vrednosti povečanja/zmanjšanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov.....	85
Preglednica 15: T-test za odvisne vzorce.....	86
Preglednica 16: Nova sintetična spremenljivka »nelojalna konkurenca z. p.«	87
Preglednica 17: Ocena uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih	87
podjetjih glede na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov.....	87
Preglednica 18: Pearsonov korelacijski koeficient.....	88
Preglednica 19: Struktura podjetij glede na velikost.....	89
Preglednica 20: Čas opravljanja dejavnosti proizvodnje/predelave blaga.....	89
Preglednica 21: Ocena materialnega stroška preverjanja in potrjevanja dovolilnic/CEMT-dovolilnic, izraženo v odstotku glede na vrednost prevoza	90

Preglednica 22: Porabljen čas za preverjanje in potrjevanje dovolilnic/CEMT-dovolilnic ob uvedbi ukrepa.....	90
Preglednica 23: Porabljen čas za preverjanje in potrjevanje dovolilnic/CEMT-dovolilnic po utečeni praksi.....	90
Preglednica 24: Prevozi z dovolilnico/prosti prevozi na letni ravni	91
Preglednica 25: Materialni stroški v slovenskih podjetjih ob preverjanju in potrjevanju ali samo preverjanju	91
Preglednica 26: Prevoženi kilometri na letni ravni s strani cestnih transportnih podjetij ob odpremi/dostavi blaga slovenskim podjetjem	92
Preglednica 27: Naročila transportnih storitev pri slovenskih prevoznikih od slovenskih podjetij po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-	92
Preglednica 28: Ocena stroška preverjanja dovolilnic/CEMT-dovolilnic v odstotku glede na vrednost prevoza in vsega prepeljanega ali odpremljenega blaga	93
Preglednica 29: Strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic, razvrščen v dve skupini	93
Preglednica 30: Binomski test	94

SLIKE

Slika 1: Povprečni prihodki na letni ravni pred uvedbo potrjevanja in preverjanja in po uvedbi potrjevanja in preverjanja.....	86
Slika 2: Nelojalna konkurenca kot sintetična spremenljivka.....	87
Slika 3: Ocena potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih avtoprevoznikov, izraženo v odstotkih.....	88
Slika 4: Strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih, izražen v odstotku glede na strošek pripeljanega in odpeljanega blaga.....	94

SEZNAM KRAJŠAV

AZ	Avtoprevoznaška zbornica
BIH	Bosna in Hercegovina
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CMR	Convention relative au contrat de Transport international des Marhandises par route
CURS	Carinska uprava Republike Slovenije
DZ RS	Državni zbor Republike Slovenije
EFTA	European Free Trade Association
ECMT	European Conference of Ministers of Transport
EK	Evropska komisija
EMŠO	enotna matična številka občana
EU	Evropska unija
FURS	Finančna uprava Republike Slovenije
GZS	Gospodarska zbornica Slovenije
ITF	International Road Transport
MP	Ministrstvo za promet
MPZ	Ministrstvo za promet in zveze
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
MZIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
OZN	Organizacija združenih narodov
OZS	Obrtna zbornica Slovenije
RČG	Republika Črna gora
RH	Republika Hrvaška
RK	Republika Kosovo
RM	Republika Makedonija
RS	Republika Slovenija
ReNPJA	Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
ReppRS	Resolucija o prometni politiki v Republiki Sloveniji
SFRJ	Socialistična federativna republika Jugoslavija
TEN	Trans-European Networks
TIR	Transports Internationaux Routiers
TZS	Trgovinska zbornica Slovenije
URS	Ustava Republike Slovenije
VS OZN	Varnostni svet Organizacije združenih narodov
ZDARS	Zakon o družbi za avtoceste Republike Slovenije
Zces	Zakon o cestah
ZPOmK	Zakon o preprečevanju omejevanja konkurence
ZPCP	Zakon o prevozi v cestnem prometu

ZRJ Zvezna republika Jugoslavija
ZUJF Zakon o uravnoteženju javnih financ

1 UVOD

Naloga se loteva doslej malo raziskanega področja, namreč, kako dosledno spoštovanje slovenske zakonodaje pri uporabi dovolilnic in dovoljenj za tuje avtoprevoznike vpliva na konkurenčnost slovenskih prevoznikov.

Slovenski avtoprevozniki so že od začetka leta 2006 takoj po vstopu v Evropsko unijo (v nadaljevanju EU) opozarjali, da ima RS premalo nadzora nad uporabo dovolilnic in dovoljenj, da so na repu verige in da jih nespoštovanje plačilne uporabe in plačilne discipline izredno omejuje pri konkurenčnosti proti tujim avtoprevoznikom.

1.1 Teoretična izhodišča in opis problematike

V analizi ekonomskega stanja avtoprevoznništva v Sloveniji Gospodarska zbornica Slovenije (v nadaljevanju GZS), Avtoprevozniška zbornica Slovenije (v nadaljevanju AZ) in Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije (v nadaljevanju OZS) opozarjajo na problematiko z nelojalno konkurenco tujih prevoznikov na območju Republike Slovenije (v nadaljevanju RS). Interesna združenja v okviru omenjenih zbornic so pozdravila drugačen pristop ministrstva, pristojnega za promet, ki se je najprej lotilo analize ekonomskega stanja avtoprevoznništva v Sloveniji in že v analizi razmišljalo o ukrepih za izboljšanje nelojalne konkurence tujih prevoznikov, med drugim je bil predlagan ukrep boljšega nadzora s strani nadzornih organov.

Tako je zakonodajalec z Zakonom o prevozih v cestnem prometu v VI. poglavju pod točko 3 »Dovolilnice in dovoljenja za tuje prevoznike in prevoznika Skupnosti« v enajstem, dvanajstem, trinajstem in štirinajstem odstavku 102. člena uredil preverjanje in potrjevanje dovolilnic v podjetjih. Pravne osebe, samostojni podjetniki posamezniki, posamezniki, ki samostojno opravljajo dejavnost, pri katerih se v mednarodnem cestnem prometu in pri opravljanju kabotaže blago nalaga ali razlaga, so dolžni pred nalaganjem ali razlaganjem blaga preveriti, ali izdana bilateralna dovolilnica, ki jo potrebujejo tuji prevozniki, še ni bila uporabljena oziroma ali se dovolilnica CEMT ustrezno uporablja. Osebe, navedene v prejšnjem stavku, morajo preverjeno dovolilnico v skladu z enajstim odstavkom 102. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (v nadaljevanju ZPCP) na zadnji strani dovolilnice označiti kot uporabljeno tako, da navedejo, ali gre za nalaganje ali razlaganje, napisati datum, se podpisati in odtisniti žig ter jo fotokopirati. dovolilnice CEMT se po preverjanju samo fotokopirajo.

1.2 Namen in cilj raziskave

V magistrski nalogi smo želeli raziskati, ali sta potrjevanje in preverjanje dovolilnic prispevali k boljši konkurenčnosti slovenskega gospodarstva v dejavnosti transporta ter povečanju prihodkov v posameznem podjetju.

V EU se na področju transporta že od njenega nastanka pojavlja pritisk transportnega sektorja na njeno področje od tretjih držav, ki mejijo na njeno območje ali so v neposredni bližini. EU se je neprestano širila, zato so države pristopnice, ki so se prilagajale EU, imele določene prednosti na gospodarskem področju. Na področju transporta je bila takšna prednost cenovno nižja delovna sila, nižje dajatve in nižja pogonska goriva, to pa je predstavljalo prevoznikom EU na njenih zunanjih mejah veliko konkurenco, ki je velikokrat prekoračila konkurenčnost in je prehajala v nelojalno konkurenco. Nelojalna konkurenca je to svojo ekspanzivnost dosegla z uvedbo prostega pretoka blaga, storitev in delovne sile ter odpravo notranjih mej z uvedbo zunanjih šengenskih mej EU. Tako so evropske države med seboj sklepale dvostranske pogodbe, v katerih so med drugim na osnovi reciprocitete določale režim poseganja v dejavnost transporta. Tovrstne sklenjene sporazume je imela že SFRJ z drugimi evropskimi državami. Mnogi sporazumi so se z našo osamosvojitvijo samo obnovili ali redefinirali na novo stanje ob nastanku več držav iz skupne države SFRJ, v obdobju našega približevanja EU pa se tudi spreminjali. V času, ko je bila RS država na obrobju mej EU, je zaradi nižje stroškovne cene prevoza težave s konkurenčnostjo imela Republika Avstrija, ki je preko svojega ozemlja dopuščala vožnjo le ekološkim vozilom, do okolja neprijazna vozila pa zavračala ali jih preusmerjala na železnice. V EU-območju je kabotaža prevoznikov iz tretjih držav prepovedana. Za prevoznike iz držav članic pa veljajo določena pravila po številu in času prevozov v kabotaži. Kabotaža je tako urejena na evropskem območju za vse članice enako. Republika Slovenija se je ob uvedbi šengenskega nadzora na njeni južni meji soočila z vse večjo konkurenčnostjo hrvaških in bosanskih prevoznikov, toda glede na sklenjene dvostranske sporazume z nedovoljeno nelojalno konkurenco in s kršitvijo teh sporazumov. Republika Hrvaška je nastalo situacijo izkoriščala ne glede na dejstvo, da je imela le 5000 enostranskih dovolilnic za prevoz blaga iz RS ali vanjo. Slovenski prevozniki so glede na lego in šengensko mejo z njimi prešli v neenakovreden položaj.

V potrditev hipoteze, da je uvajanje potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšalo nelojalno konkurenco do domačih prevoznikov, so nas zanimali mehanizmi, ki se oblikujejo na nacionalni ravni pri reševanju nelojalne konkurence tujih prevoznikov. V nasprotnem primeru pa je šlo za analizo teze, da preverjanje in potrjevanje dovolilnic ne vplivata na povečanje prihodka v dejavnosti mednarodnega transporta blaga.

V drugem delu raziskave smo se želeli s pomočjo ankete osredotočiti na analizo instrumentov, ali je bil uveden ukrep smotrnejši od stroškov, ki jih je povzročil pravnim subjektom, ki se ukvarjajo s proizvodnjo ali predelavo blaga.

Identificirati smo želeli dejavnike uspešnosti preverjanja in potrjevanja dovolilnic ter njihov vpliv na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov:

- Ugotoviti smo želeli, koliko sta preverjanje in potrjevanje dovolilnic v gospodarstvu vplivali na večje prihodke v podjetjih slovenskega avtoprevoznništva. S kvantitativno analizo anketnih podatkov smo testirali hipotezo 1.
- Ugotoviti smo želeli, kakšno je mnenje ključnih deležnikov pravnih oseb v gospodarstvu, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo in prodajo blaga, o višini stroškov preverjanja in potrjevanja dovolilnic. S kvantitativno analizo anketnih podatkov smo testirali hipotezo 3.
- Analizirati smo dvostranske sporazume na področju cestnega prevoza blaga in predstaviti razlike v pojavljanju nelojalne konkurence RS in držav podpisnic ter njihov vpliv na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov.
- Analizirati smo želeli uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v podjetjih na zmanjševanje nelojalne konkurence tujih prevoznikov. S kvantitativno analizo smo testirali hipotezo 2.

1.3 Opredelitev raziskovalnega problema

Republika Slovenija (v nadaljevanju RS) je predvsem zaradi cenejše delovne sile in nespoštovanja dvostranskih dogovorov Republike Hrvaške (v nadaljevanju RH) in Bosne in Hercegovine (v nadaljevanju BiH) do RS z zakonom leta 2010 uvedla obvezno potrjevanje dovolilnic in dovolilnic CEMT/ECMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports; v nadaljevanju dovolilnica). Za slednje dovolilnice so se dogovorili ministri za promet v sklopu Evropske konference ministrov za promet, ki je medvladna organizacija. Nekateri uporabljajo tudi izraz ECMT, ki pomeni European Conference of Ministers of Transport.

Iz analize potrjevanja in preverjanja dovolilnic v podjetjih lahko ugotovimo, da je z odpravo mej na zahodu, vzhodu in severu naše države vse pogosteje prihajalo do zlorab pri dovolilnicah in dovoljenjih prevoznikov iz tretjih držav, ki so prevažali blago ali surovine iz RS v tretje države ali jih prepeljali k nam iz teh držav.

Navedeno predstavlja veliko konkurenčnost vsakemu gospodarstvu, to je sicer lahko dobro, če se ne spremeni v nelojalno konkurenco. Zaradi tega države v dvostranskih sporazumih določijo način opravljanja prostega pretoka storitev z različnimi vrstami dovolilnic, vstopa in izstopa v posamezno državo ter prehode posameznih držav.

1.4 Temeljna teza in hipoteze

Uspešnost uvajanja preverjanja in potrjevanja dovolilnic temelji na striktnem izvajanju potrjevanja v gospodarstvu, kooperativnosti pri obveščanju o nepravilnostih nadzornih organov ter enostavnem in nebirokratskem postopku. Slovenskim prevoznikom preverjanje in potrjevanje dovolilnic omogočata odpravo nelojalne konkurence in večjo konkurenčnost.

Temeljna teza se je testirala s pomočjo treh hipotez:

Hipoteza 1: Obstajajo statistične značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in potem.

S prvo hipotezo smo želeli preveriti, kako sta potrjevanje in preverjanje dovolilnic/CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih vplivali na uspešnost slovenskih prevoznikov. Zaradi potrjevanja in preverjanja dovolilnic se je število prevozov domačih prevoznikov povečalo, saj je prevoznikom iz nam bližnjih tretjih držav kmalu pošla kvota dovolilnic, zaradi tega pa se je preostanek potrebe po prevozu blaga v naša podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo blaga, ali iz njih nadomeščal z razpoložljivimi zmogljivostmi (delovnimi sredstvi) naših domačih prevoznikov. Hipotezo smo preverjali s t-testom za odvisne vzorce, želeli smo primerjati povprečne prihodke pred uvedbo s povprečnimi prihodki po uvedbi. S pomočjo t-testa za odvisne vzorce smo preverili, ali se povprečni prihodki pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic in po njej statistično značilno razlikujejo. Pri statistično pomembni razliki je hipoteza potrjena.

Hipoteza 2: Uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco do domačih prevoznikov.

Zaradi potrjevanja in preverjanja dovolilnic se je število zlorab glede neuporabe zmanjšalo. Pri tem pa cestni prevozniki v pošteni konkurenci izbirajo svoje parametre v oblikovanju stroškovne cene prevoženega kilometra, ki predstavlja pri cestnih prevoznikih točko mejnih stroškov. Cestni prevozniki nad točko mejnih stroškov ustvarjajo dobiček, ki pa se lahko ustvarja tudi s spoštovanjem predpisov. Tuji mednarodni cestni prevozniki so zavestno kršili predpise o minimalnem vzdrževanju in tehnični brezhibnosti tovornih vozil, delovnem času in počitku mobilnih delavcev (voznikov), zagotovitvi plačila zaslužene plače, prispevkov in davščin ter sklenjene meddržavne sporazume. Kršenje teh predpisov je v nasprotju z dobrimi poslovnimi običaji, s katerimi se povzroča škoda drugim udeležencem na trgu. Pri tem gre za tako imenovano indirektno omejevanje konkurence, saj je omejitev konkurence samo posledica posameznih dejanj gospodarskih subjektov na trgu.

Hipotezo smo preverjali s Pearsonovim korelacijskim koeficientom. S pomočjo Pearsonovega testa smo preverili, ali obstaja povezanost med uspešnostjo uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic ter nelojalno konkurenco. Izračunali smo razliko med deležema prihodkov pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic in po njej ter naredili novo spremenljivko »nelojalna konkurenca« (izraženo v odstotku). Pri spremenljivki uspešnost uvajanja dovolilnic, negativno povezani s spremenljivko »nelojalna konkurenca«, je hipoteza potrjena.

Hipoteza 3: Večina podjetij, ki so izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic, ima materialni strošek, ki ni presegal enega odstotka vrednosti sredstev, namenjenih za prevoz blaga, na letni ravni.

V gospodarskem sektorju, kateremu so naložili preverjanje in potrjevanje dovolilnic, so ta administrativni ukrep vzeli z veliko nejevoljo in nasprotovanjem. Na pristojno ministrstvo je bilo posredovano veliko pošte in je bilo zahtevano veliko sestankov z željo, naj ministrstvo kot predlagatelj zakona umakne predlagane ukrepe. Prizadeti so navajali, da je s preverjanjem povezano veliko stroškov in časa ter materialnih potreb, in spraševali, zakaj bi gospodarstvo opravljalo delo nadzornih organov. Na ministrstvu so zastopali stališče, da nadzorni organi ne morejo preveriti vsakega tujega vozila, ki dnevno prečka RS (10.000 tovornih vozil), da je za tovrstno delo premalo kadrov oz. nadzornih organov in da je treba predhodno preverjanje vzpostaviti v gospodarstvu, tam, kjer se blago nalaga ali razlaga. Hipotezo smo preverjali z binomskim testom. Z njim smo preverili delež podjetij, ki imajo materialni strošek manjši kot 1 % (podjetja smo uvrstili v dve skupini: tista, ki so imela strošek do 1 %, in tista, ki so imela strošek nad 1 %). Primerjali smo delež podjetij iz prve skupine, ali je večji od 50 %. Če je delež podjetij, ki imajo materialni strošek manjši kot 1 %, večji od 50 %, je hipoteza potrjena.

Teza in hipoteze so nastale na podlagi:

- pregledane obstoječe relevantne literature in drugih virov,
- zakonodaje, ki jo je pripravil avtor magistrske naloge v okviru delovnih obveznosti,
- aktivnih predavanj ob uveljavitvi tega administrativnega ukrepa in njegovega spremljanja med izvajanjem,
- sodelovanja na sestankih po ukinitvi tega administrativnega ukrepa in zniževanju višine prekrška,
- izkušenj avtorja pri pomoči gospodarstvu ob izvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic,
- stikov in pogovorov z domačimi nadzornimi organi.

Iz zgoraj navedenega smo pričakovali, da je potrjevanje dovolilnic in dovolilnic CEMT pozitivno vplivalo na konkurenčnost domačih prevoznikov.

1.5 Raziskovalne metode

Naloga ima dva dela – teoretični in empirični del.

V teoretičnem delu so obravnavani vidiki in pojmovanja izmenjave dovolilnic na mednacionalni ravni in določanja kontingentov dovolilnic CEMT. Teoretični del naloge obsega pet poglavij. Temelji na deskriptivno-analitični metodi in metodi povzemanja. Kontekstualni okvir naloge predstavljata teorija dovolilnic ter teorija preverjanja in potrjevanja dovolilnic. Poleg uvoda obsega teoretični del pregled dvostranskih sporazumov, poglavje o dovolilnicah, poglavje o dovolilnicah CEMT in poglavje, v katerem je predstavljen način preverjanja in potrjevanja dovolilnic.

Metodologija raziskovanja v empiričnem delu ima značilnosti pozitivističnega pristopa oziroma kvantitativne metodologije, hipoteze so bile testirane s t-testom za odvisne vzorce, Pearsonovim korelacijskim koeficientom, t-testom za en vzorec in z binomskim testom. Dobljene podatke smo obdelali in jih interpretirali tako, da smo jih med seboj primerjali. Ker smo se odločili za pozitivističen pristop pri filozofiji raziskovanja, je bila primarna metoda zbiranja podatkov anketa. V empiričnem delu so poglavja: analiza vpliva dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov, ugotovitve in možnosti za nadaljnje raziskovanje ter sklep oziroma zaključek.

1.6 Predpostavke in omejitve

Prva raziskava se izvede na vzorcu 250 od 5000 celotne populacije slovenskih cestnih prevoznikov v mednarodnem prometu, šifra dejavnosti po SKD: 49.410, vključenih v Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, Gospodarsko zbornico Slovenije in Avtoprevozniško zbornico in prejemajo dovolilnice. Omeji se s stopnjo odzivnosti anketirancev, saj se težko predvidi, da vsi prevozniki in vsa podjetja vrnejo izpolnjen anketni vprašalnik. Druga raziskava se izvaja v izvoznih ali uvoznih slovenskih podjetjih, ki naročajo prevozne storitve pri prevozniških podjetjih iz tretjih držav z večjimi vozili nad 6000 kg bruto teže. Anketni vprašalniki se pošljejo 100 podjetjem, ki so se aktivno udeleževala seminarjev.

1.6.1 Predpostavke

- Pri analizi primarne in sekundarne literature ter raziskav se uporabijo najnovejši dostopni podatki predmetnega področja.

- V raziskavi se obdelala pregled dvostranskih odnosov RS z RH, R BiH, RSrB, RČG, RK in RM. S temi podatki se predstavijo dvostranski odnosi pri dogovorih o izmenjavi dovolilnic.
- Prva raziskava se izvede na vzorcu 5 % od celotne populacije, pri čemer so vprašanja večinoma poslana gospodarskim subjektom, ki od GZS in OZS prejema dovolilnice in CEMT-dovolilnice; teh pravnih subjektov je okrog 300.
- Druga raziskava se izvede pri subjektih, ki so se udeležili seminarja potrjevanja in preverjanja dovolilnic. CURS je v zadnjih štirih letih v povprečju na leto izvedel 400 kontrol v podjetjih, ki preverjajo in potrjujejo dovolilnice. Raziskava se tako izvede na vzorcu 25 % od celotne populacije. Vzorec je naključen, saj so se seminarja udeleževali pravni subjekti, ki so izvajali preverjanje in potrjevanje dovolilnic.

1.6.2 Omejitve

- Raziskava se omeji na obravnavo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih, ki so se udeležila predavanja.
- Metodološka omejitev: kakšen gospodarski subjekt izostane, ker morebiti sploh ni bil seznanjen s tem, da je ta ukrep uveden, vendar pa je bilo pri teh gospodarskih subjektih te potrebe malo, tako da to nima velikega vpliva na raziskavo.
- Omejitev predstavlja tudi dvojnost raziskave. Prva anketa pokaže, kako je bil ukrep ocenjen med slovenskimi avtoprevozniki, ki so pri tem ukrepu vztrajali zato, ker so jim tuji prevozniki povzročali veliko nelojalno konkurenco. Druga anketa pokaže, ali je bila zaskrbljenost slovenskih podjetij po nalaganju dodatnega dela tako velika, kot je bila zaskrbljenost predstavljana v fazi sprejemanja zakonodaje.
- Pri drugi anketi se poleg elektronske ankete izvede tudi brezplačni obnovitveni seminar za animiranje udeležencev, ki se s to vsebino še niso seznanili, v razpravi z udeleženci pa se dobijo informacije, kje je izvajanje šibko in bi ga bilo treba izboljšati.

2 MEDNARODNI BLAGOVNI PROMET SKOZI NJEGOVE OMEJITVE

RS je po osamosvojitvi pospešeno začela graditi avtocestni križ po V. in X. vseevropskem koridorju. V tem času se je pokazala velika potreba tudi po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Vendar so se na tem področju razen nekaterih izjem izvajale le najnujnejše naložbe, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji ciklus naložb v železniško infrastrukturo začel, ko bo končan avtocestni križ. Vse to je opredelila tudi že Resolucija o prometni politiki RS iz leta 2006 (Uradni list RS, št. 58/06).

Prepeljan tovor v RS in iz RS je naraščal vse od obdobja 2001 do 2007, povprečna rast je bila 7 % letno, to pa je med slovenskimi avtoprevozniki povzročalo še dodatno nejevoljo, češ da jim njihov kos pogače odnašajo tuji prevozniki. Količina prepeljanega blaga v mednarodni špediciji je od leta 2001 do leta 2008 porasla za trikrat. Notranji promet v vsem tem času je ostajal nekako na enaki letni ravni. Prvi kazalci osipa prevozov so se v analizi pojavili že v letu 2007, kajti takrat so se začeli jasno kazati trendi naraščanja tako imenovanih praznih kilometrov, to so kilometri, ki jih prevoznik opravi brez naloženega tovora. Do leta 2007 je bilo tovrstnih kilometrov v skupnem obsegu približno 20 %, v letu 2007 pa so narastli na 33 %. Število prvič registriranih priklopnikov in polpriklopnikov se je povečalo za enkrat, tako navaja (MZI 2009, 12–20).

Ta rast prepeljanega tovora je začela upadati z letom 2008 in v začetku leta 2009, to pa se je odrazilo tudi na številu prvič registriranih priklopnikov in polpriklopnikov, katerih število je leta 2008 upadlo za približno 8 %. Prvič po letu 2007 je prišlo leta 2008 do manjšega števila prvič registriranih priklopnikov in polpriklopnikov. Trend drastičnega upada v primerjavi z januarjem in februarjem 2008 pa se je nadaljeval januarja in februarja 2009, saj se je število prvič registriranih priklopnikov in polpriklopnikov zmanjšalo za trikrat, s 400 na mesečni ravni na 100 na mesečni ravni. V začetku leta 2009 se je v RS začela globalna kriza, ki je svet in Evropo zajela že vsaj leto dni prej. Največjemu osipu je bila podvržena kategorija vozil vlačilec, tovornjaki in polpriklopniki pa so doživeli manjši osip. Slovensko avtoprevozništvo je bilo ob takšnih gibanjih vsak dan bolj nejevoljno in pritiski na ministrstvo so se stopnjevali skoraj tedensko. Tuji prevozniki, predvsem prevozniki iz balkanskih držav, so v tekmi po obstanku in zaslužku močno znižali svoje prevozne storitve, tudi na račun nespoštovanja slovenske zakonodaje. Tuji prevozniki bi na območju RS morali spoštovati slovensko zakonodajo in tudi implementirano zakonodajo EU. Zaradi zelo povečanega pretoka blaga skozi Slovenijo kakor tudi blaga, prepeljanega v Slovenijo ali iz nje, ter zmanjševanja kadrovskega resursov v obdobju 2004–2008 se je pojavila vrzel z zmanjšanim nadzorom tujih prevoznikov. Tuji prevozniki so hitro ugotovili nastalo praznino in jo začeli s pridom izkoriščati ter s tem povzročati slovenskim prevoznikom nelojalno konkurenco, in to v času, ko se je gospodarska kriza v RS samo še poglobljala. Iz navedenih ugotovitev in omenjene

analize je jasno nakazano, da se je ponudba na prevozniskem trgu povečevala vse do leta 2007. Ta povečevanja pa so kazala jasne znake, da bo prevoznništvo zašlo v krizo ter da bo zaradi premajhnega povpraševanja po prevoznih storitvah cena začela upadati, posledično pa se bo ekonomski položaj avtoprevoznikov poslabšal. Slovenski avtoprevozniki so čedalje bolj postajali odvisni od mednarodnega trga, delež prepeljanega blaga izven Slovenije je počasi naraščal, še hitreje pa je naraščal obseg mednarodnih prevozov, se pravi prevozov, ki so jih slovenski avtoprevozniki opravljali tudi v tujini kot mednarodne prevoze ali prevoze znotraj posamezne države članice EU (kabotaža). Na mednarodnem trgu se je pojavila močna konkurenca tujih prevoznikov, ki so opravljali prevoze po nižjih cenah, ti so prihajali iz Romunije, Poljske, Madžarske, Hrvaške in BiH. Tako se je izkoriščenost kapacitet iz leta v leto slabšala, še hitreje kakor »prazni kilometri« je naraščalo število »praznih voženj«. Dolžine prevozov so se krajšale in s tem tudi donosnost po prevoženem kilometru. Slovenski prevozniki v mednarodnem prometu so sicer posodabljali prevozna sredstva z mlajšimi vozili, ker so jih v to silili ekološki standardi in zniževanje lastne cene v hudi mednarodni konkurenci ter so jih k temu vzpodbudili različni finančni aranžmaji (lizing), ki so jih še toliko hitreje pritegnili k zamenjavi vozil, vendar pa je pri krčenju trga imelo to hude posledice na odplačevanje kreditov, kar je pripeljalo k množičnemu opuščanju gospodarske dejavnosti prevoza v mednarodnem prevozu blaga, hkrati pa še k močnejšemu razmišljanju po uvedbi administrativnih ukrepov za tuje avtoprevoznike (MZI 2009, 20–45).

V današnjem času, ko so razdalje časovno vse manjše in se meje med državami zabrisujejo, povečuje pa se pretok blaga, ljudi in kapitala, sta usklajen razvoj in medsebojna povezanost prometne infrastrukture pomembna za napredek gospodarstva in družbe tako znotraj Evropske unije (EU) kot na mednarodni ravni. Slovenija je z vstopom v EU postala pomembna tranzitna država, saj preko nje potekata dva pomembna panevropska koridorja V in X. S potrjevanjem dovolilnic in CEMT-dovoljenj je RS kot del EU predpisala enaka pravila za vse upravljavce transportnih storitev na območju RS in hkrati dala možnost slovenskim prevoznikom, da lahko opravijo zeleno razdaljo brez nepotrebne čakanja na mejah in urejanja dokumentacije. S tem se je povečala pretočnost cestnega tovornega transporta čez ozemlje RS in sočasno zmanjšal vpliv emisij na okolje. Prav tako je RS s Pravilnikom o načinu in merilih za delitev in uporabo dovolilnic in dovolilnic CEMT (Uradni list, št. 67/07), v 5. in 10. členu je predpisala način in merila za delitev in uporabo dovolilnic ter s tem močno vplivala na emisije na okolje (Rižnar 2012, 2 in 10–11). Kaže poudariti, da potrjevanje in preverjanje dovolilnic nista bili predpisani za slovenske avtoprevoznike, ampak za tuje avtoprevoznike.

Pepevnik (2002, 153–157) navaja, da ima RS kot članica Evropske unije zelo pomembno geostrateško lego, saj leži na železniškem stičišču V. in X. koridorja. Kot samostojna država mora poskrbeti, da železniški promet deluje homogeno in celovito na celotnem območju države kot prometni podsistem. Z drugimi prometnimi podsistemi pa tvori kompakten prometni sistem. Z naraščanjem mednarodne menjave blaga med državami EU se povečuje

promet tujih prevoznikov, ki pa so zaradi večjega zaslужka pripravljeni kršiti zakonodajo s področja dovolilnic in CEMT dovolilnic.

Zanne (2005, 147–148) meni, da evropski koncept enotnega trga v veliki meri sloni na vzpostavljanju integralne evropske prometne infrastrukturne mreže. Želja Evrope je postati v svetovnem merilu najbolj konkurenčno gospodarstvo. Za dosego tega cilja so že narejeni načrti in infrastrukturni projekti, ki bodo zaživel z nadaljnjo širitvijo EU in priključitvijo na nacionalna omrežja držav. V Evropi obstaja želja, da bi na smeri Srednja Evropa–Jadransko–Jonsko morje uspeli pritegniti čim večje količine blagovnih tokov, ki sedaj potekajo prek severnoevropskih pristanišč. S tem bi se razbremenila kopensko smer med vzhodom in zahodom. S krepitvijo večjih količin blagovnih tokov se bo povečevalo število tujih prevoznikov, ki bodo tranzitirali preko RS in bodo s tem potrebovali večje število dovolilnic. Z večjim prečkanjem našega teritorija pa bi lahko prišlo do večjega kršenja predpisov o uporabi ustreznih dovoljenj. De Jong, Gerard, Hugh Gunn in Moshe Ben-Akiva (2004, 329–344) piše, da je danes v Evropi na voljo kar nekaj modelov za napovedovanje smernic rasti potniškega in tovornega prometa, tako na nacionalni kot na regionalni ravni. Eden takih meta modelov je tudi model, imenovan EXPEDITE, ki je bil razvit kot projekt Glavnega direktorata za energijo in transport pri Evropski komisiji (DGTREN) za napoved rasti prometa do leta 2020. Sestavljen je iz rezultatov petih nacionalnih transportnih modelov za potniški promet in štirih nacionalnih transportnih modelov za tovorni promet. Beria, Paolo, Marco Ponti in Francesco Ramella (2015, 1–4) k temu dodaja, da je v današnjem svetu ekonomskih predpisov vse bolj prisotna tudi v transportnem sektorju. Predpisi so odvisni od različnih kriterijev, še najbolj pa od politične strukture, ki trenutno vlada neki državi. Predstavlja nepogrešljivo orodje za izboljšanje obstoječih odločitev v transportnem sektorju, hkrati pa se sooča z učinkovitostjo transporta, cenami in pogoji prevoza ter se poskuša izogniti monopolnim vplivom na trgu. Z zakonskimi predpisi, ki jih pišejo uradniki, bi se morali bolj upoštevati investicije v prometno infrastrukturo in spodbujanje nakupa do okolja prijaznih vozil, ki predstavljajo pomemben del problema ekonomskih predpisov v prevozniskem sektorju, to pa lahko dosežejo z zmanjšanjem birokratskih ovir. Sichelschmidt (1999, 169–181) navaja, da se, upoštevajoč davčno federalno ureditev pri transportnih omrežjih (TEN; Trans-European Networks), na principu subsidiarnosti in davčne enotnosti vedno upošteva transportna infrastruktura oziroma centralno odločanje pri tranzitnem prometu, mejnih zastojev ali operabilnosti. Najbolj učinkovito je reševanje tovrstnih problemov s sosedskimi odnosi med državami. Pri tem si lahko pomagamo z EU-programom, ki je lahko zakoniti okvir za pogajanja. Ob tem se upoštevajo skupno načrtovanje, eksterni stroški, pogajanja EU s tretjimi državami, odpravljanje ovir pri načrtovanju in vodenju projektov, prednosti zasebnega vlaganja, odpravljanje administrativnih ovir, ustvarjanje dobrih pogojev za financiranje bank ali vlad. Poleg tega velja prosti dostop do infrastrukturnih storitev. Ključno je izpostaviti institucionalne inovacije, ki lahko zmanjšajo operabilne stroške, motnje za transportni sistem, posebno za zasebne investitorje. Glede na realne potrebe

omrežij pri njihovi aktualizaciji je mogoče opaziti, da je glede na pristojnosti Evropske komisije to morda preveč izčrpno in preveč podrobno. Programi (transportnih omrežij) so bili v bistvu skozi vlogo ministrov in parlamenta osredotočeni bolj na neekonomski del ter okolje in prostor. Program je po svoje tudi nadaljevanje obstoječih nacionalnih politik, to je dobra osnova, ki pa izhaja iz TEN-a. To pa je pomemben prispevek h gospodarski rasti in učinkovitosti, saj bo pretočnost potovanja potnikov in blaga na prometni infrastrukturi večja, odpravljala se bodo ozka grla v prometu, prispevalo se bo k večji varnosti. Van Exel et al (2002, 299–311) k temu dodaja, da se je koncept TEN začel pojavljati skozi transportno politiko EU. TEN je na področju transporta eden glavnih elementov pri nadaljnji ekonomski integraciji in predstavlja promocijo prostega pretoka dobrin, ljudi, storitev, kapitala in enotnega evropskega trga. Projekti TEN so s strani EK označeni kot zelo pomembni, saj igrajo vlogo pri doseganju trajnostnega razvoja, stalnega transporta, to se kaže v ekonomski rasti posamezne države, ki je vključena v to transportno omrežje. Če EK ne bi podpirala projektov TEN, bi prihajalo do de investiranja v infrastrukturo na lokalni in državni ravni posamezne države, zato moramo, ko ocenjujemo TEN, vzeti v zakup morebitne negativne ocene iz posamezne države, da je TEN velik infrastrukturni projekt, ki neposredno in posredno vpliva na celoten ekonomski razvoj EU. Promocija TEN se prikazuje skozi okoljski vidik, varnost transporta, zaračunavanje poštenih cen transporta, socialni vidik, povezljivost držav in transportno učinkovitost, to pa so tudi glavne smernice skupne transportne politike EU. Verbich, David in Ahmed El-Geneidy (2016, 64–71) k temu med drugim dodaja, da je pri prometnih načrtovanjih in prometni politiki pomembno proučevati, kako hitreje premagovati razdalje. To je zelo pomembno pri tranzitnih prevozi in prevozi, ki opravljajo stalne linije prevoza blaga na določeni relaciji. Tu igrajo veliko vlogo industrijska središča, ki se zelo prilagajajo tovrstnim prevozom. Čas oziroma hitrost vožnje je vedno bolj pomembna. Študije dokazujejo, da je treba natančno preučiti vse dejavnike vpliva na čas vožnje.

Gutierrez et al (2011, 840–850) pa k TEN dodaja, da se bo število tonskih kilometrov povečalo po scenariju za 44 % do leta 2020, da se bo povečala hitrost potovanja tovora in da bo treba uvesti intermodalnost. Povečanje potovalnih stroškov se ne nadomešča z zmanjševanjem eksternih stroškov, povečuje pa javne prihodke. Intermodalnost in povezljivost zmanjšujeta stroške skladiščenja za uporabnike in kot eksterni strošek transporta. Vse politike pa pri tem potrebujejo trdne investicije v infrastrukturo. Liimatainen, Heikki in Markus Pöllänen (2013, 150–157) o zmanjševanju emisij pravi, da si je Evropa glede energetske učinkovitosti in zmanjševanja emisij CO₂ v cestnem tovornem prometu zastavila zelo ambiciozne cilje. V beli knjigi evropskega transporta (COM/2011/0144) se je zavezala, da bo znižala izpuste v vsem transportnem sektorju za 60 % toplogrednih plinov od leta 1990 do leta 2050. Trenutni cilj je zmanjšati izpuste toplogrednih plinov za 20 % v letih od 2008 do 2030. Kot vemo, na energetske učinkovitost in emisije CO₂ v cestnem tovornem prometu vpliva tudi ekonomski razvoj po posameznih sektorjih gospodarstva. Da lahko dosežemo cilje, ki smo si jih zastavili, je treba z ustrežno prometno politiko in raznimi spodbudami

vplivati na investicije v cestno, železniško in pomorsko infrastrukturo, postaviti regijske distribucijske centre, poskrbeti za različno obdavčitev goriva glede na dolžino tovornjaka ali težo prepeljanega tovora ter spodbujati nakup ekološko in energetsko bolj učinkovitih tovornjakov (na primer motorji EURO 6). Na ravni posameznih držav pa bi si morale države med seboj bolj pomagati s primerjavami, kateri transport je glede na prepeljani tovor energetsko najbolj učinkovit, ima najnižje izpuste emisij CO₂ in je na koncu ekonomsko najbolj sprejemljiv za naročnika prevozov.

V RS skokovito narašča tudi kontejnerski promet v pristanišču Koper, s tem pa je večji tudi promet tujih prevoznikov v terminal Koper. Tuljak-Suban (2008, 9–13) ugotavlja, da je v zadnjem desetletju skokovito narastel pomorski kontejnerski promet, saj so ladjarji v duhu zmanjševanja prevoznih stroškov pričeli kupovati večje kontejnerske ladje. Temu trendu so se prilagodila tudi manjša pristanišča, ki so se s ciljem racionalizacije in zapolnitve zmogljivosti dogovorila za sprejemanje velikih kontejnerskih ladij.

S povečanjem tovora pa so potrebne globalne logistične verige, ki so v času modernega gospodarstva postale poslovna realnost, saj predstavljajo ključen most pri premagovanju časa in prostora, hkrati pa je njihovo obvladovanje čedalje težje. So nepogrešljiv del globalnih procesov in v času globalizacije, v katerem živimo, kažejo smernice podjetjem, da je za njih ključnega pomena, da najdejo pravi način poslovanja, če želijo obstati v vse hujšem boju za ključne kupce, ki jim zagotavljajo rast in obstoj (Veselko 2006, 146–151). Logistična podjetja so ključnega pomena, ki v okviru svoje dejavnosti veliko stopajo v stik s tujimi prevozniki, ob tem pa lahko poskrbijo za preverjanje in potrjevanje dovolilnic.

Logistika se je v današnjem svetu iz taktične aktivnosti preoblikovala v strateško in s pomočjo upravljanja blagovnih tokov, storitev komunikacij in informacij povezuje stranke in dobavitelje. Z uporabo zunanjih izvajanj se pri logistu zmanjšujejo operativni stroški in se transformirajo fiksni stroški v variabilne, pa vendar logisti kljub temu težko dosegajo pomembne strateške prednosti, saj so stranke vedno bolj zahtevne, pričakovanja podjetij pa vedno višja. V vse hujši tekmi na trgu logistike so začeli uporabljati inteligentne zunanje storitve, ki pa niso več osredotočene na zniževanje stroškov, ampak na skupno soustvarjanje znanja med podjetjem in zunanjim izvajalcem (Bajec 2011, 227, 228 in 233).

2.1 Prometna politika RS na področju mednarodnega blagovnega prometa

Geografska lega in zgodovinske okoliščine zaznamujejo Slovenijo kot prometno živahno prehodno območje in križišče dveh največjih vseevropskih koridorjev, in sicer V. in X., ki sta bila določena na konferenci ministrov za promet na Kreti 1994 in v Helsinkih leta 1997

(CEMT – Conférence Européenne des Ministres de Transport). To delitev navajamo, ker je v Sloveniji najbolj razširjena in poznana. Osnovni potek omenjenih koridorjev:

- V. koridor: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzhhorod–Lvov–Kijev,
- X. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun.

Poleg tega poteka čez Slovenijo tudi koridor Xa Gradec–Maribor–Zagreb. Vsak od omenjenih vseevropskih koridorjev ima tudi svoje veje:

- na V. koridorju:
 - veja A: Bratislava–Žilina–Košice–Užgorod,
 - veja B: Reka–Zagreb–Budimpešta,
 - veja C: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta;
- na X. koridorju pa poleg že omenjene veje Xa še:
 - veja B: Budimpešta–Novi Sad–Beograd,
 - veja C: Niš–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Carigrad (po koridorju IV),
 - veja D: Veles–Prilep–Bitola–Florina–Igoumenitsa (MZI 2015, 8–9).

Evropski koncept enotnega trga v veliki meri sloni na vzpostavljanju integralne evropske prometne infrastrukturne mreže. Želja Evrope je postati v svetovnem merilu najbolj konkurenčno gospodarstvo. Za doseg tega cilja so že narejeni načrti in infrastrukturni projekti, ki bodo zaživeli z nadaljnjo širitvijo Evrope in priključitvijo na nacionalna omrežja držav in s tem oblikovali nove prometne koridorje. V Evropi obstaja želja, da bi na smeri Srednja Evropa–Jadransko morje–Jonsko morje uspeli pritegniti čim večje količine blagovnih tokov, ki sedaj potekajo prek severnoevropskih pristanišč, s tem pa bi razbremenili kopensko smer med vzhodom in zahodom. Čeprav je v nasprotju s cilji evropske prometne politike, se v Evropi zelo povečuje cestni promet, namesto da bi z uresničevanjem trajnostnega razvoja, zapisanega v evropskih direktivah, ter zaradi vpliva oz. posledic za okolje več tovora premeščali na železniško omrežje. Ocena konceptov, parametrov in orodij povpraševanja blagovnih tokov je zelo težka, ker sloni na razpoložljivosti nepopolnih podatkov Eurostata. Ob preusmerjanju in optimiranju blagovnih tokov moramo biti pozorni na pomembnost informacij in informacijskih sistemov. Oboje omogoča lažje upravljanje in načrtovanje blagovnih tokov, uporaba sodobne tehnologije pa nedvomno vpliva na izvedbo prevoznih storitev, zmanjševanje eksternih stroškov in posledice za okolje (Zanne 2005, 147–148).

V Beli knjigi z naslovom »Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu« je poudarjeno, da je promet ključnega pomena za družbo in gospodarstvo, mobilnost pa za kakovost življenja ter da bo prihodnji razvoj Evrope odvisen od regij, od njihovega razvijanja in vključevanja v svetovno gospodarstvo. Potrebno bo veliko prizadevanj, da se bodo odpravila »ozka grla« prometa. Treba bo združiti prometne sisteme vzhodnih in zahodnih delov Evrope in upoštevati potrebe

celotnega kontinenta (EK 2011, 3). V nadaljevanju smo predstavili oceno stanja s strani RS, ki leži na križišču sekanja vzhodnih – zahodnih in južnih – severnih prometnih povezav.

Nekatere od omenjenih vej na posameznem koridorju si med seboj konkurirajo, npr. osnovni potek V. vseevropskega koridorja ter njegovi veji B in C, pa tudi osnovni potek X. vseevropskega koridorja ter njegovi veji A in B. V Sloveniji po istih poteh kakor omenjeni vseevropski koridorji poteka tudi vseevropsko prometno omrežje ali skrajšano omrežje TEN-T, ki se deli na celovito in jedrno omrežje. Za izvajanje jedrnega omrežja TEN-T v naslednji finančni perspektivi od leta 2014 do 2020 je EK oblikovala, Svet EU in Evropski parlament pa sta uskladila in potrdila koridorje tega omrežja. V njih je Slovenija zajeta v t. i. sredozemskem in baltsko-jadranskem koridorju. Oba potekata skozi Slovenijo v smeri JZ–SV, pri čemer se prvi na zahodni strani nadaljuje od Pragerskega na Madžarsko oz. od Zidanega Mosta do Hrvaške in drugi skozi Šentilj v Avstrijo. Sicer pa bo oboje – omrežje TEN-T in koridorji jedrnega omrežja – podrobneje razloženo še v naslednjih poglavjih. Prometni tokovi so v zadnjem času zaradi gospodarske krize upadli za približno 20 %. Vendar je z vidika strateških razmišljanj treba izkoristiti krizni čas za pripravo prometne infrastrukture za čas po krizi, ko se bodo prometni tokovi okrepili skupaj z gospodarsko rastjo, ki jo bodo hkrati spodbujali. Znano dejstvo je namreč, da sta promet in gospodarska rast v medsebojni odvisnosti. Z razvojnega vidika prometna infrastruktura omogoča mobilnost prebivalcev (npr. do delovnih mest, storitev) in spodbuja razvoj gospodarskih dejavnosti. Delovna mesta in storitve javnega pomena se v glavnem zgoščajo v mestih – gospodarskih središčih. Infrastrukturni sistemi pa podpirajo njihovo vpetost v evropske gospodarske tokove in prispevajo k skladnemu razvoju območij ter omogočajo medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in mestnih območij. V letu 2006 sprejeta Resolucija o prometni politiki RS nakazuje pomembne usmeritve v razvoju prometa in spremenjene vrednote pri načrtovanju prometne politike. Poleg klasičnih infrastrukturnih rešitev se pojavi t. i. somodalna teorija načrtovanja prometa, ki v kombinaciji s trajnostno naravnano politiko prinaša nov izziv tudi za načrtovalce prometne politike v Sloveniji. Ta dokument zato poleg vseh štirih področij klasične prometne infrastrukture: ceste, železnice, pristanišča in letališča vsebuje še načrtovanje trajnostne mobilnosti prebivalstva (kolesarjenje, JPP – javni potniški promet) in oskrbe gospodarstva (transportno logistiko, intermodalna stičišča). Logistične centre je treba dobro umestiti, saj sta smotrnost in gospodarnost odvisni prav od pravilne zaznave potreb (gospodarstvo) in pravilnega umeščanja stičišč ob največjih slovenskih prometnih koridorjih. Naložbe v prometno infrastrukturo zahtevajo precejšnja sredstva, ki jih RS iz lastnih proračunskih sredstev ne bo mogla v celoti zagotoviti. Zato je treba za projekte poiskati zainteresirane zasebne partnerje ter jih dovolj zgodaj vključiti v pripravo in vodenje projektov. Poleg tega je treba pridobiti in izkoristiti čim več evropskih sredstev in seveda sredstev proračuna RS. V zadnjih dvajsetih letih je RS glede prometne politike sprejela nekaj strateških dokumentov, med katerimi kaže omeniti Resolucijo o prometni politiki RS, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, Strategijo razvoja Slovenije in parcialne nacionalne

programe kot izvedbene predpise. Ti dokumenti so eden izmed temeljev oz. izhodišč Strategije razvoja prometa v RS. Da bi razumeli posledice dosedanjih usmeritev oz. politik na tem področju, je treba prikazati tudi razvoj dosedanjih prometnih tokov po posameznih vrstah prometa (MZI 2015, 9–10).

V zadnjih 16 letih so bile v zvezi s prometno infrastrukturo v RS sprejete štiri panožne prometne resolucije: glede cestne infrastrukture je bila sprejeta Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04). Na podlagi prehodnih določb Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10) je ReNPIA formalno prenehala veljati, vendar se v vsej svoji vsebini neomejeno uporablja še naprej vse do sprejetja novega programskega dokumenta, ki bo urejal razvoj avtocestnega omrežja, če ne bo v nasprotju z ZCes-1 in Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12 – ZUJF). Uspešnost izvedbe nacionalnih programov gradnje avtocest je ključno vplivala na prometne tokove v Sloveniji. Skupna dolžina državnih cest je 5955 km. Upravljavca mora zagotoviti njihovo vzdrževanje tako, da jih ob upoštevanju prometnih pravil in vremenskih razmer za potek prometa varno uporabljajo vsi uporabniki, ki so jim namenjene. Ker so državne ceste zgrajene, je treba največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju njihove mreže, pri čemer pa še nimamo Nacionalnega programa za državne ceste, izdelane so bile samo strokovne podlage za izdelavo programa, ki bi vseboval naložbe ter vzdrževanje te infrastrukture. Slovensko cestno omrežje državnih cest postaja čedalje starejše, s tem pa se povečujejo stroški vzdrževanja in obnavljanja. Vzdrževanje in obnavljanje bi morali biti takšni, da bi se letno več vlagalo v infrastrukturo, kot pa bi bila stopnja poslabšanja. Državne cestne povezave bi lahko z minimalnimi vloženimi sredstvi razvili v razvojne prometnice, ki bi srednjeročno zadostovale potrebam prometa in zagotavljale razvoj posameznih regij v državi (MZI 2015, 24–25).

2.2 Konkurenčnost prometnih koridorjev

Slovenija leži na križišču dveh pomembnih transportnih osi, in sicer X. in V. koridorja. Podobno je slovensko prometno omrežje oblikovano v celovitem jedrnem omrežju EU, razen odseka od Ljubljane skozi Jesenice in Beljak do Salzburga. Za ta odsek se je Slovenija ves čas obravnave uredbe v Svetu EU in Evropskem parlamentu trudila, da bi postal del jedrnega omrežja, vendar pri tem ni bila uspešna. Avstrija je menila, da si še ene velike naložbe v Turski predor, s katerim bi do leta 2030 zagotovila standarde za jedrno omrežje na tej progii, ne more privoščiti. Slovenija si še naprej prizadeva okrepiti pomen te proge z ustanovitvijo t. i. zahodnobalkanskega koridorja od Münchna do Carigrada in posledično z uvrstitvijo te osi med koridorje za železniški tovorni promet skladno z Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet. To bi ji omogočilo, da bi lahko kdaj v prihodnosti ponovno

poskusila odsek od Ljubljane skozi Jesenice in Beljak do Salzburga uvrstiti v jedrno omrežje, saj naj bi se leta 2023 predvidevali pregled in popravki evropske zakonodaje. Slovenija, Avstrija in Nemčija bi za ustanovitev tega koridorja morale podpisati pismo o nameri, da si tak koridor želijo. Uspešnost podpisa takega pisma o nameri bo odvisna od tega, ali bo Avstrija šla v tako naložbo, seveda pa bo prej analizirala zasedenost drugih svojih koridorjev (MZI 2015, 37–38).

Za vse navedene koridorje obstajajo alternative in vzporedni koridorji. Zato je za prihodnje odločanje o upravičenosti vlaganj v železniško infrastrukturo pomembno vedeti, kako bi prometne osi skozi Slovenijo obdržale konkurenčne prednosti pred vzporednimi prometnimi povezavami. V ta namen je RS izdelala študijo »Prednosti prometnih koridorjev, ki potekajo preko Slovenije, glede na konkurenčne koridorje«, v kateri so se ugotovljale slabosti mednarodnih prometnih, predvsem pa železniških koridorjev glede na druge konkurenčne koridorje. Za primerjavo konkurenčnosti koridorjev so bili analizirani V. in X. ter koridor Adria (Bratislava–Jadran).

V. koridor:

- potek skozi RS: Benetke–Ljubljana–Pragersko–Budimpešta–Lvov,
- potek skozi sosednjo državo RA: Benetke–Beljak–Gradec–Dunaj–Bratislava–Žilina–Lvov.

X. koridor:

- potek skozi RS: Salzburg–Beljak–Ljubljana–Zagreb–Beograd,
- potek skozi sosednjo državo RA: Salzburg–Dunaj–Bratislava–Budimpešta–Beograd.

Povezava Bratislava–Jadran (koridor Adria):

- potek skozi RS: Bratislava–Dunaj–Gradec–Maribor–Ljubljana–Koper,
- potek skozi RA: Bratislava–Dunaj–Gradec–Beljak–Trst,
- potek skozi RH: Bratislava–Botovo–Zagreb–Reka in
- potek skozi R BiH: Bratislava–Budimpešta–Osijek–Sarajevo–Ploče.

Modelska prometna primerjava slovenskih in konkurenčnih koridorjev je pokazala na objektivne prednosti poteka koridorjev skozi RS. V. koridor, ki poteka skozi RS, je za blagovni in potniški promet 100 km krajši od konkurenčnejših, s tem pa so za sedem odstotkov krajši potovalni časi. Ta ugotovitev velja, če je slovenski in konkurenčni koridor tehnično na enakovredni ravni; toda Slovenija še zdaleč nima koridorjev na enakovredni ravni držav, kjer potekajo konkurenčni koridorji. Na konkurenčnih koridorjih se je cestna infrastruktura začela graditi mnogo prej kot v Sloveniji, tako da predstavlja izražen odstotek realnost v trenutku, ko prometna infrastruktura ni prekomerno zasedena. Cestni in železniški koridor, ki potekata skozi RS, pritegneta več blagovnega in potniškega prometa od

konkurenčnih, pri blagovnem to predstavlja 4 odstotke, pri potniškem prometu pa 20 odstotkov več prometa. Torej je promet skozi RS privlačnejši predvsem zaradi krajše poti po izračunanih kilometrih, uporabnik pa se prosto odloča, ali bo tako učinkovitejši od konkurenčnega koridorja in bo prišel prej na cilj. Res je, da tovorni promet po avtocestnih odsekih bolj ali manj vozi s povprečno hitrostjo nad 80 km/h¹, če promet poteka tekoče. Tako je pot skozi RS za dobro uro krajša, poraba goriva manjša in amortizacija temu primerno manjša. S posodobitvijo železniškega koridorja skozi RS bi se količina blagovnega prometa, prepeljanega po železnici, bistveno bolj povečala kakor na konkurenčnih koridorjih, in to kar za več kot 10 odstotkov v primerjavi s konkurenčnimi koridorji. Vlaganja v železniško infrastrukturo pa predstavljajo enormna sredstva, ki jih Slovenija sama ne bo zmogla, obvezna bi bila večja vlaganja evropskih sredstev in tudi denar, ki bi ga vložili zasebni partnerji. Glede na dejstvo, da je Slovenija s svojim pristaniščem Koper skoraj najbolj severno poleg pristanišča Trst, se bo kontejnerski promet gotovo povečeval. Kontejnerji za Evropo in del Azije pa bi se morali obvezno prevažati z železnico (MZI 2015, 38). Zaradi krajše povezave je pri V. koridorju, ki poteka skozi RS, tudi za sedem odstotkov manjša poraba energije in za sedem odstotkov manj izpustov CO₂ kakor pri konkurenčnem koridorju. Glede na konkurenčnost, manjšo porabo energije in ekološke prednosti bi Slovenija morebiti lahko razmišljala tudi o podobnih načinih izgradnje cestnih in železniških koridorjev, kakor se za energent plin želi graditi plinovod iz Rusije, zainteresirana globalna gospodarstva bi morala o tem razmišljati v sodelovanju z državami, po katerih potekajo koridorji. Smer severozahod–jugovzhod in s tem X. železniški koridor, ki poteka skozi RS, je krajši od konkurenčnih za več kot 100 km, pri potniškem pa se ta razdalja skrajša za 200 km. Posledično se skrajšajo tudi prevozní časi. Železniški koridor skozi RS zaradi krajše povezave pritegne tudi za 12 % več blagovnega prometa. Potniški promet skozi RS ni zanimiv, tudi če je potovalni čas krajši za 20 %, saj v tem koridorju niso vpeta evropska velemesta, ki bi napajala to linijo. Slovenija je v zadnjem času posodobila železniško infrastrukturo, v posodabljanju je tudi železniško omrežje od Pragerskega do Murske Sobote, kjer se bo potovalna hitrost povečala najmanj za enkrat. Posodobljena železniška proga in elektrifikacija bosta omogočali hitrosti do 180 km/h, zmanjšala se bo tudi porabljená energija, ki ne bo več naftni derivat², ampak elektrika, ki je mnogo cenejša in bolj ekološka. Tako posodobljen železniški koridor skozi RS bo pritegnil prevoz blaga iz konkurenčnega koridorja. Za prevoz blaga potek skozi RS oziroma X. koridor pomeni tudi za 12 % manjšo porabo energije in za 12 % manjše onesnaževanje zraka. Koridorja Adria se ne more primerjati z nobenim koridorjem, prav gotovo pa bi bil ob izgradnji drugega tira ta koridor hitrejši, s porabo manjše energije in z manj onesnaževanja

¹ Zgornja omejitev je 90 km/h. Prevozníška podjetja pa z izigravanjem predpisov lahko dosežejo, da se na tehničnem pregledu omejitev sicer postavi na 90 km/h, ki pa je po števcu lahko tudi med 90 in 100 km/h, drži dejstvo, da števec kilometrov prikazuje nekaj km več od realne hitrosti, zato je ob normalnem odvijanju prometa ta hitrost lahko nad zapisano.

² Dosedanja poraba naftnega derivata tovornega vlaka od Pragerskega do Hodoša je okrog 1000 kg na kompozicijo na razdalji okrog 100 km.

okolice. Oba koridorja sta multimodalna, saj kombinirata pomorski, cestni, železniški in zračni promet ter tako lahko postaneta še privlačnejša (MZI 2015, 39–40).

Država Slovenija ima kot članica Evropske unije zelo pomembno geostrateško lego, saj leži na železniškem stičišču V. in X. koridorja. V današnjem času, ko so razdalje med nami vse manjše in se meje med državami zabrisujejo, povečuje pa se pretok blaga, ljudi, kapitala, sta usklajen razvoj in medsebojna povezanost prometne infrastrukture pomembna za napredek gospodarstva in družbo tako znotraj EU kot na mednarodni ravni. Slovenija je z vstopom v EU postala pomembna tranzitna država, saj preko nje potekata dva pomembna panevropska koridorja V in X (Rižnar 2012, 2–11). Kot samostojna država mora poskrbeti, da železniški promet deluje homogeno in celovito na celotnem območju države kot prometni podsistem, z ostalimi prometnimi podsistemi pa tvoriti kompakten prometni sistem. Naraščanje mednarodne menjave blaga med državami EU od države zahteva vedno hitrejši razvoj in prilagajanje železnice glede na ponudbe transportnih storitev. Pri organizaciji transportnih storitev smo odvisni od infrastrukturnih objektov kot tudi zmogljivosti samega sistema železniške mreže, ki je odvisna od celotnega sistema železniške mreže ranžiranja, in ne posamezne postaje, ki opravlja to delo. Pri optimiranju ranžirnega dela in optimiranju vagonških tokov se morata upoštevati koncentracija blagovnih tokov gospodarstva in zmanjševanje števila odpravnih in namembnih postaj s ciljem sestavljanja direktnih vlakov, ki bi imeli komercialno hitrost konkurenčno cestni komercialni hitrosti. Za zagotavljanje optimuma organizacije vagonških tokov ter zmanjšanje stroškov eksploatacije pa morajo biti vse postaje opremljene s sodobnimi ranžirnimi napravami. Na tehnologijo transporta moramo gledati kot na celovit tehnološki sistem, ki to značilnost dobi z upoštevanjem osnov transportnih procesov, kot so homogenost transportnih sredstev, proizvodnja transportnih storitev ipd. (Pepelnik 2002, 153–157).

2.3 Tovorni promet in blagovni tokovi v slovenskem cestnem omrežju

V Sloveniji naraščata cestni in železniški tovorni promet, s tem da cestni narašča bistveno hitreje od železniškega tovornega prometa. Železniška infrastruktura Slovenije je zelo šibka, saj vsa povezovalna infrastruktura z drugimi državami nima dveh tirov, s tem pa se čas vožnje po železniški infrastrukturi podaljšuje.

V zadnjih letih tovorni promet v koprskem pristanišču narašča s povprečno 5,6-odstotno letno stopnjo, potniški promet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana s 3-odstotno letno stopnjo in tovorni promet z 8,5-odstotno letno stopnjo. Manjši upad je bil v blagovnem prometu po letu 2008, vendar je v letu 2009 začel rasti, v zadnjih letih je ta rast spet večja. Potniški promet je prav tako upadel v letu 2008, vendar je začel naraščati šele v letu 2014 (MZI 2015, 63). Blagovni tokovi v Sloveniji in njeni bližnji okolici kažejo, da je na relacijah Divača–

Ljubljana, Ljubljana–Zidani Most in Zidani Most–Pragersko že zdaj razmeroma močan blagovni prometni tok, ki ne zaostaja za količinami v sosednjih koridorjih. Na prelazu Brenner, ki je eden izmed pomembnejših evropskih koridorjev in povezuje razviti gospodarstvi Nemčije in Italije prek Avstrije, je bilo leta 2011 po železnici in cesti skupaj prepeljanih 40 mio neto ton. Po najbolj obremenjenem avstrijskem koridorju Dunaj–Linz je bilo z obema prometnima sredstvoma skupaj prepeljanih okoli 50 mio neto ton, na območju Koralmu 22 mio neto ton, v slovenskem koridorju Divača–Ljubljana je bilo po železnici in cesti prepeljanih 34 mio neto ton, v koridorju Ljubljana–Zidani Most (vključena železniška proga ter štajerska in dolenska avtocesta) pa 37 mio neto ton, to je skoraj toliko kot na Brennerju. Na odseku Zidani Most–Pragersko je bilo prepeljanih 21 mio neto ton, to je toliko kot na Koralmu. Po vseh koridorjih se več blaga prepelje po cestah kakor po železnici (MZI 2015, 65). Največ prometa na slovenskem avtocestnem križu je na območju Ljubljane z njenim avtocestnim obročem, tudi na območju Maribora je ta promet povečan. Tudi na avtocestnem križu je najbolj obremenjena smer jugozahod–severovzhod, podobno kakor pri železniškem prometu. Prometne obremenitve v okolici Ljubljane niso manj obremenjene kot prometne obremenitve okoli večjih mest (Dunaj, München, odsek Benetke–Trst), ne glede na to, da je Ljubljana manjša od teh velemest, vendar pa ima dobro geostrateško lego, ki močno privlači tudi mednarodni promet, zlasti proti sredozemskemu koridorju (MZI 2015, 66–67).

Zanne (2013, 99 in 109) navaja, da koprsko pristanišče predstavlja najkrajšo pot za blago z Bližnjega in Daljnega vzhoda, ki je namenjeno državam srednje Evrope, in da je treba blago prepeljati po relativno dobrih cestah in dotrajani železniški infrastrukturi ter da je v Sloveniji zadovoljivo razporejena prometna infrastruktura, saj je v Sloveniji 39.000 km cest in približno 1210 km železnic, ki pa so zelo slabo vzdrževane.

Zanne (2013, 147–148) ugotavlja, da so pogoji za pridobitev licence za opravljanje prevozov v cestnem prometu zelo enostavni, saj zadoščajo že vpis v sodni register, lastništvo ali pravica uporabe vsaj enega vozila, ki ustreza predpisom o varnosti v cestnem prometu, ustrezno kvalificiran kader (upravljavalec prevozov) in zadovoljiv finančni položaj zaradi zmožnosti poravnavanja škode ob morebitnih sporih; da imamo v Sloveniji veliko majhnih prevoznih podjetij, ki so se skokovito povečala z vstopom Slovenije v EU; da sta enostaven vstop na tržišče in liberalizacija na področju cestnega prometa spodbudili veliko rast manjših prevoznikov, kar je imelo za posledico neravnovesje med ponudbo in povpraševanjem na trgu prevoznih storitev ter povečanje pritiska na opravljanje storitev v mednarodnem tovornem prometu; da so manjši prevozniki na izpolnjevanje tehnoloških, finančnih, izobrazbenih in socialnih pogojev, ki veljajo v EU, slabo pripravljene; da so imeli ti manjši prevozniki v času krize težave in je bilo neravnovesje med ponudbo in povpraševanjem, kar je bil odraz večjega števila praznih voženj.

L. Mrgole (2015, 7) meni, da tovorni promet eksponentno raste zaradi povečanja državnega in meddržavnega gospodarskega sodelovanja, globalizacije in mreženja trgov v nacionalnem, kontinentalnem in globalnem transportu, zato je treba zmanjšati zgostitev prometnega toka in povečati pretok ljudi in blaga visokega nacionalnega pomena.

Zanne (2013, 165 in 149) ugotavlja, da je že 1994. leta 34 % prebivalstva Slovenije menilo, da bodo slovenske avtoceste v največjo korist tujemu tranzitnemu prometu, in je zato 44 % prebivalstva Slovenije menilo, da bi bilo treba prevoz blaga s težkimi tovornimi vozili preko ozemlja Slovenije preprečiti ter da v notranjem prometu prevozniki opravijo največ prevozov znotraj posameznih regij in ustvarjajo lokalne prometne obremenitve.

Zanne (2013, 157) ugotavlja, da je ostalo samo pri besedah glede uvedbe elektronskega cestninjenja brez ustavljanja za tovorna vozila, prav tako ni izpolnjena evropska direktiva, ki je predvidevala sistem elektronskega cestninjenja na način ene naprave v vozilu. S sistemom elektronskega cestninjenja bi bila pretočnost na slovenskih avtocestah večja, okolje pa bi se onesnažilo z manj emisijami, saj bi bila manjši tako poraba goriva kakor obraba vozil in tudi infrastrukture.

2.4 Razvoj prometne politike v Republiki Sloveniji do leta 2030

Prometna politika vsake države ima pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Dober prometni sistem države je pomemben za njeno učinkovito delovanje in pomembno vpliva na gospodarski razvoj. Vizija prometne politike mora biti v viziji države in je pogoj za njeno celovito delovanje. Opredeljena je kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Ta opredelitev izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in prevoza, ki pomeni premagovanje razdalje v prostoru in času. Država z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti oblikuje ukrepe prometne politike, pri tem pa skrbi za učinkovito delovanje prometnega sistema, ki bo deloval enakomerno glede na okoljski, socialni in ekonomski vidik. Ukrepi v preseku okoljskega in ekonomskega vidika so izvedljivi, a ne nujno družbeno sprejemljivi, ukrepi v preseku socialnega in ekonomskega vidika so pravični, a ne nujno okoljsko sprejemljivi, ukrepi v preseku okoljskega in socialnega vidika pa so znosni, a ne nujno ekonomsko sprejemljivi. Vizija prometne politike stremi k izvajanju takih ukrepov, da bosta zagotovljeni trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva. Z razvojem prometne infrastrukture bo RS uveljavila svoje konkurenčne prednosti, ki izhajajo iz prometne lege ter naravnih in kulturnih značilnosti države. Z razvito infrastrukturo bo RS enakovredno vključena v vsa sodobna infrastrukturna omrežja: avtoceste, železnice ter pomorski, rečni in zračni promet. Tako se bo odprla evropskim in svetovnim prometnim tokovom. Povečali se bodo tudi ugodni učinki razvoja prometa na podlagi okrepljenih tokov oseb in blaga ter iz njih izhajajočih prometnih dejavnosti. Zato je

treba prometno omrežje razvijati kot celovit sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa (MZI 2015, 191–192).

Če želimo doseči te cilje, je treba razvijati infrastrukturne sisteme, ki omogočajo povezanost in oskrbo vseh območij države ter so dobro navezani na evropske infrastrukturne sisteme. Ob tem je treba upoštevati vse oblike prometne infrastrukture tako, da se prednostno razvija najbolj gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko smotrne in učinkovite oblike in poteke prometa. Pri tem se dostikrat poraja vprašanje, ali graditi železniško infrastrukturo za hitrosti nad 120 km/h ali je bolje graditi drugi tir na koridorjih, na katerih ni potrebno izogibanje vlakovnih kompozicij drugi kompoziciji, ki prihaja v nasprotni smeri. Slovenija ima čez svoje ozemlje od zahoda proti vzhodu 300 km železniškega omrežja. S hitrostjo 120 km/h se navedena razdalja lahko premaga v dobrih treh urah³, s hitrostjo 180 km/h se ta razdalja z enakimi parametri premaga v dobrih dveh urah, če vlakovna kompozicija ne potrebuje postankov zaradi prihajajoče vlakovne kompozicije iz nasprotne smeri. Z izgradnjo infrastrukturnega omrežja za doseganje hitrosti nad 150 km/h bi se investicije v izgradnjo omrežja povečale za več kot dvesto odstotkov vrednosti investicije infrastrukturnega omrežja do 150 km/h. Če mora vlakovna kompozicija na razdalji 300 km imeti pet ali več čakanj, ji to podaljša pot za do dve uri v nočnem času, v dnevnem času pa je takšnih postankov zagotovo več kot deset. Dvotirna proga bi omogočila, da bi se ponoči lahko prepeljalo veliko blagovnega prometa od zahoda do vzhoda, saj bi vlakovne kompozicije za pot porabile do tri ure, ker ponoči ni slovenskega potniškega prometa. Z razvojem prometne infrastrukture se ustvarjajo možnosti za izkoriščanje primerjalnih prednosti slovenskega prostora in se skrbi za enakovredno vključevanje pri oblikovanju čezmejnih regij in makro regionalnih povezav (MZI 2015, 193). Omrežje železniških in cestnih povezav, ki se funkcionalno povezuje z evropskim prometnim omrežjem, se mora zato razvijati usklajeno z omrežjem mest in drugih naselij. Posebno vlogo pa ima pristanišče Koper. Sočasno z zgraditvijo slovenskega avtocestnega križa je treba razvijati obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni, posodabljati železniško omrežje in ga prilagajati večjim hitrostim za prevzem večine daljinskega tovornega prometa (MZI 2015, 193). EK v Beli knjigi daje priporočilo, da je mobilnost odvisna od infrastrukture, zato je potrebno ustrezno omrežje. Naložbe v prometno infrastrukturo imajo pozitiven učinek na gospodarsko rast, blaginjo, ustvarjanje delovnih mest, načrtovati pa jih je potrebno, da je učinek na gospodarstvo čim večji in onesnaževanje okolja čim manjše (EK 2011, 4).

Vizija razvoja na prometnem področju je opredeljena že v ReppRS ter je razdeljena na vizijo mobilnosti prebivalstva in vizijo oskrbe gospodarstva. Glede na vizijo oskrbe gospodarstva RS potrebuje celovite logistične storitve in razvoj regijskih intermodalnih centrov. Zaradi naraščanja cestnega prevoza in težav z okoljem je treba spodbujati selitev tovornega prometa s cest na železnice; da bi se selitev dejansko tudi zgodila, bi bilo treba uporabnino avtocest

³ Pri tem se upoštevajo manjše hitrosti na stičiščih železniških postaj in pri križanjih.

zaračunavati na podlagi dejanskega uničenja od tovornih vozil in jih dati na tržne podlage. Pri tem je treba še naprej razvijati koprsko pristanišče za kontejnerski promet, ki bi ga usmerjali na vlakovne kompozicije, manjše blagovne pošiljke pa na letališča, ob katerih bi se morali razviti logistični centri s poslovnimi conami, tukaj imamo v mislih predvsem mariborsko letališče. Posebno pozornost je treba posvetiti prometni varnosti in razvoju uporabe inteligentnih transportnih sistemov oskrbe gospodarstva (MZI 2015, 194). Osredotočiti se bo treba na tri glavne cilje, da se bo zgradilo konkurenčno prometno omrežje za potniški promet, da se bo oblikoval integrirani javni potniški promet, da se bo vzpostavila in razvila ustrezna transportna logistika. Interes RS bi moral biti v zgraditvi konkurenčnega železniškega omrežja na prednostnem V. koridorju.

2.5 Prometna politika na področju transportne logistike do leta 2030 v Sloveniji

V RS se na prometnem področju ukvarjamo pretežno s prevozi. Če želimo izkoristiti vse zmogljivosti prometne dejavnosti, je treba usmeriti več pozornosti v transportno logistiko. Ta bo ustvarjala nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo, tako se lahko ustvari tudi 14 % BDP. Z razvojem trajnostne transportne logistike se bodo znižali zunanji stroški, povečala se bo varnost, manjše bo obremenjevanje okolja, vse skupaj pa bo vplivalo na kakovost življenja v Sloveniji. Tega pa se ne more zagotoviti brez konkurenčne železniške infrastrukture in sodobnih intermodalnih prometnih terminalov. Logistični centri in prometni terminali kombiniranega prevoza ter prekladalne točke niso nujno del javne infrastrukture, ampak se lahko gradijo v zasebni lasti ali v okviru zasebnega javnega partnerstva, tako da država prispeva samo brezplačna zemljišča in navezavo na javno infrastrukturo, zasebni partner pa zgradi logistični center. Vsekakor transportna logistika zaseda prostor, ustvarja promet in delovna mesta ter je poleg okoljskih omejitev pomemben faktor pri strateškem prostorsko-prometnem načrtovanju (MZI 2015, 199). »Pri ukrepih bodo prednjačile tiste dejavnosti, ki jih bo določala dobra praksa ter vladna strategija in strategije mestnih lokalnih samouprav:

1. Kratkoročno je treba ustrezno vzdrževati obstoječo infrastrukturo ter posodobiti in opremiti prekladalna mesta (prometne terminale kombiniranega prevoza). Pri izboljšanju oskrbnih verig je treba kar najbolj izkoristiti obstoječo javno infrastrukturo: ceste, železniške proge, pomorske povezave, logistična stičišča, intermodalne in multimodalne centre, prometne terminale, industrijske tire in prekladalna mesta.
2. Dolgoročno je treba posodobiti in zgraditi novo prometno infrastrukturo, kjer je potrebno, vzpostaviti nova logistična stičišča in prekladalne točke, ki morajo biti čim bližje uporabnikom. Logistični centri različnega pomena in velikosti bi lahko nastali na območjih: V. koridorja (Šempeter–Vrtojba, Sežana, Koper, Pivka, Ljubljana, Celje, Maribor, Murska Sobota) in X. koridorja (Jesenice, Brnik, Ljubljana, Novo mesto, Brežice).

3. Z internalizacijo zunanjih stroškov, pri kateri uporabnik infrastrukture plača večji del stroškov, nastalih pri njegovih dejavnostih, bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi ter liberalizaciji in posodobitvi železniškega operaterja omogočilo prehod tovora s ceste na železnice. Cestnine za tovorna vozila v tranzitu naj vključujejo zaračunavanje teh zunanjih stroškov.« (MZI 2015, 199–200).

V RS se je v preteklosti več skrbi namenjal le prevozu blaga, transportno logistiko pa so zanemarjali. Transportna logistika lahko ustvarja nova delovna mesta in poveča BDP, kot smo predhodno že navajali. Z javnimi spodbudami in evropskimi sredstvi bo treba vzpodbujati večja vlaganja zasebnikov v logistične centre in na ta način zagotoviti izrabo različnih načinov prevoza ter ustvariti njihovo večjo sinergijo. Pri tem lahko izkoristimo geografsko lego Slovenije in povezanost Slovenije z razvijajočimi se evropskimi regijami. V tem okviru ima poseben pomen transnacionalno in medregionalno sodelovanje, kar lahko slovenska mesta in regije izkoristijo za izboljšanje svoje konkurenčnosti v širšem prostoru. Slovenija pa bi lahko sodelovala pri gospodarskem razvoju držav nekdanje skupne države SFRJ. Na območju naše države je križišče pomembnih evropskih poti: tu se stikata V. in X. vseevropski prometni koridor. RS bi morala bolje izkoristiti konkurenčne prednosti na področju železniškega prometa in dejavnosti logistike (MZI 2015, 200).

Matajič (2014, 34) med drugim navaja, da bi bil eden izmed ključnih splošnih ukrepov pri nacionalni prometni politiki načrtovanje uvedbe sistema plačevanja uporabe prometne infrastrukture po načelu mejnih družbenih stroškov. Tako prometna politika na področju tovarnega prometa kot poseben ukrep načrtujeta uvedbo sistema medsebojno primerljivih uporabnin prometne infrastrukture, s čimer se želi zagotoviti učinkovita izraba celotne prometne infrastrukture ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov, ki jih povzročita posamezen transportni sistem in uporabnik.

Kocbek (2009, 6 in 14) navaja, da se na mestih, kjer se križajo različni prometni tokovi, razvijajo prometno-logistična vozlišča, imenovana logistični centri. Logistični centri omogočajo celostne rešitve na prometnem področju, zmanjšujejo negativne vplive tovarnega prometa na okolje ob hkratni ekonomski in gospodarski optimizaciji. Potreba izhaja iz potrebe različnih prometnih sistemov, usklajevanja dobave in proizvodnje, odpreme, potrošnje ter usklajevanja prometnih tehnologij. Meni, da gre pri kombiniranem transportu za povezavo vsaj dveh ali več oblik transporta v celoviti transportni verigi, pri čemer lahko na vmesnih točkah transportne enote hitro pretovorimo med transportnimi nosilci. Tipičen tako kombiniran transport je kopno–morje, kjer poznamo sistem Ro-Ro, ali kombinirani transport morje–železnica, tj. Ro-Lo.

Slovenija je stičišče prometnic dveh koridorjev in ima pristanišče, ki je eno izmed najbolj severnih v južnem delu Evrope, zato bo morala slediti priporočilom EK in do leta 2050 zaključiti evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, med katere se štejejo hitrosti nad 150 km/h. Edino na tak način bo možno tovor, ki prispe do pristanišča Koper, uspešno usmerjati v celinski del Evrope ali del Azije. Ob sami železniški infrastrukturi bodo morali biti zgrajeni logistični centri, do koder se bo v določenem delu tovor prepeljal iz pristanišča, se zbiral in usmerjal naprej (EK 2011, 6, 7 in 9).

Matajič (2014, 35, 37 in 38) navaja, da imamo v Sloveniji dva cestninska sistema: vinjetni sistem za vozila do 3500 kg in sistem za vozila nad 3500 kg na osnovi prevožene razdalje, pri čemer je predor Karavanke obravnavan izven obeh navedenih cestninskih sistemov. Tako imamo pri tovornem prometu 15 čelnih in 13 stranskih cestninskih postaj, cestninjenje pa poteka v okviru odprtega in zaprtega cestninskega sistema. V odprtem sistemu je cestnina odvisna od prevožene razdalje in jo uporabnik plača le, če prevozi cestninsko postajo. V zaprtem pa je cestnina odvisna od prevožene razdalje med vstopno in izstopno cestninsko postajo. V Sloveniji poznamo le dve cestninski cesti zaprtega tipa. Višina cestnine se določi glede na največjo dovoljeno skupno maso vozila, število osi na vozilu in dimenzijo vozila. V cestnine, ki se ne plačujejo po vinjetnem sistemu, so uvrščena vsa vozila nad skupno maso 3500 kg, nato pa jih razlikujemo na tiste z dvema ali tremi osmi in vozila z več kot štirimi osmi. Višina cestnine se razlikuje tudi glede na tip motorja, ki ga ima tovorno vozilo, po letu 2013 pa je bil faktor prilagoditve cestnine glede na čas dneva vožnje. Nočni čas je bil ovrednoten z 10-odstotno nižjo cestnino. Glede na povečano število prevoženega blaga in počasno modernizacijo železniškega sistema bi bilo treba razmišljati o ponovni uvedbi nižje cestnine za tovorni promet v nočnem času, morebiti tudi za višji odstotek od 10.

Slovenija bo morala posodobiti in opremiti prekladalna mesta (intermodalne terminale oz. terminale kombiniranega prevoza) ter proučiti potrebe po vzpostavitvi novih prekladalnih točk. Intermodalna infrastruktura mora na stičiščih v oskrbni verigi omogočati:

- železniško intermodalno infrastrukturo s terminali in logističnimi centri;
- pomorsko intermodalno transportno logistiko skupaj z zalednimi terminali in logističnimi centri;
- letališko transportno logistiko z intermodalnimi terminali in logističnimi centri;
- cestno transportno logistiko z intermodalnimi terminali in logističnimi centri, ki povezuje enega ali več zgoraj naštetih načinov prevoza (MZI 2015, 200–201).

Kontejnerski promet in kontejnerizacija pri manipulativnih stroških ustvarita velike prihranke in s tem visoko produktivnost. Produktivnost se poveča za 20-krat, kontejner se lahko preloži v petih minutah, enaka količina blaga pa se klasično pretovarja dve uri ali več. V prometno razvitih državah predstavljajo univerzalni kontejnerji 75-odstotni delež vseh kontejnerjev. Univerzalni kontejnerji so zelo primerni za intermodalni transport, namenski kontejnerji pa so

namenjeni prevozu posebnih vrst tovara. Kontejnerizacija predstavlja racionalizacijo transportnega procesa in celotne distribucije blaga ter zniževanja stroškov. S kontejnerizacijo se največ prihrani časa s tem, da se tovor nalaga v kontejnerje že v skladiščih pri proizvajalcih in se prazni v skladiščih končnih potrošnikov. Intermodalni transport je premikanje blaga v eni transportni enoti z uporabo različnih načinov transporta brez vmesnega pretovora blaga, to pomeni sodobnejšo obliko kombiniranega transporta. Kontejnerski promet zagotavlja tudi manjše poškodbe blaga, manjšo možnost za izgubo blaga. Osnovni cilj intermodalnega transporta je hiter, varen in kakovosten transport blaga s čim manjšimi stroški (Beškovnik 2008, 8, 10 in 11).

Pomorski kontejnerski promet v zadnjih letih narašča z okrog 10-odstotno rastjo. Sredozemsko morje je dokaj zaprt sistem morja z majhnimi pristanišči. Znotraj Sredozemskega morja bi se moralo razviti eno centralno pristanišče, ki bi sprejemalo čezoceanske ladje z veliko nosilnostjo tovara in hitrim pretovorom. Iz tega pristanišča pa bi po sredozemskih pristaniščih blago prepeljale manjše ladje na način direktnih linij, recimo rečne po Donavi, ali krožnega sistema vožnje po Sredozemskem morju (Tuljak-Suban 2008, 11–15). EK ugotavlja, da bi bilo možno priobalno plovbo ponovno oživiti z izgradnjo pravih pomorskih avtocest v okviru splošnega načrta za vseevropsko omrežje, to pa bo zahtevalo boljše povezave med pristanišči ter železniškimi omrežji in omrežji celinskih plovnih poti (EK 2010, 13).

Hanc (2009, 12–22) navaja, da je intermodalnost ključni dejavnik pri razvoju uspešnega transportnega sistema, ki zagotavlja hitro in uspešno oskrbo gospodarstva. Intermodalnost zahteva skladen razvoj pomorskih avtocest, stičnih točk med kopnim in morjem ter stičnih točk med železniškimi in cestnimi koridorji. Intermodalni prevoz je prevoz blaga v eni in isti nakladalni enoti ali cestnem tovornem vozilu, ki zaporedoma uporablja dva ali več načinov prevoza brez prelaganja tovara ob zamenjavi načina prevoza. Blago se premika v isti nakladalni enoti ali istem vozilu z zaporednimi načini prevoza, ne da bi se blago pri menjavi načina prevoza neposredno pretovarjalo. Vozilo pa je lahko cestno ali tirno vozilo ali plovilo. Intermodalni transport se deli na spremljane prevoze in nespremljane prevoze. Pri spremljanih prevozih gre za prevoz tovornih vozil in voznikov, ki ta čas opravijo počitek na poti v skladu s predpisi o mobilnih delavcih, gre za tako imenovano potujočo avtocesto. Za tovrstni prevoz se uporabljajo posebni vlaki, zanje pa se lahko odločijo tovornjaki s prikolicami, ki so nižji od štirih metrov. Pri nespremljanem prevozu voznik ne spremlja tovara, na posebne vagonse se preložijo sedlaste polprikolice ali tovrstne prikolice brez sprednje osi. Med nespremljani prevoz štejemo tudi prevoz z menjalnimi zabojniki, ki se nalagajo na oprtni vlak, gre za sistem nakladanja in razkladanja »dvigni in spusti s pomočjo portalnih žerjavov«. Vlak potuje iz terminala v terminal. Na končnem terminalu se tovor iz vlakovne kompozicije preloži nazaj na cestno tovrstno sredstvo, s katerim se nato opravi prevoz do vrat naročnika.

Hanc (2009, 30) predstavlja več projektov intermodalnosti, in sicer: ADRIAEXPRES, KOMAR, COMBI EXPRESS IN SHUTTLE TRAIN. Adriaexpres je vlak, ki je začel na relaciji Ljubljana–München voziti v zadnji četrtini leta 2005; potovalni čas za maso 1100 t je približno 25 ur. Combi expres je vlak na relaciji Ljubljana–Budimpešta, ki je prav tako začel voziti v tretji četrtini leta 2005, potovalni čas pa je 17 ur. Shuttle train Verona–Ljubljana ima potovalni čas 15 ur, linijo pa je možno podaljšati tudi do Romunije. Projekt Komar pa predstavlja slovenski interni transport na relaciji Koper–Ljubljana–Celje–Maribor, ki se je začel izvajati februarja 2006, to je nočni servis do kontejnerskih terminalov, končna dostava se opravlja po cestah, cestni stroški do 25 km so všteti že v stroške intermodalnega prometa.

EK v Beli knjigi ugotavlja, da bi se moral tovorni promet izvajati na območju 300 kvadratnih kilometrov od logističnih centrov v t. i. kratkih razdaljah. Med te logistične centre uvrščajo pristanišča. Po celinski Evropi bi se moralo razviti več majhnih pristanišč, ki bi imela ustrezne skladiščne prostore in bi bila kot logistični centri. Iz teh logističnih centrov bi se tovorni promet izvajal na območju 300 kvadratnih kilometrov, za daljše poti v notranjost pa bi morali biti logistični centri povezani z železniško infrastrukturo, ki bi tovor prevažala na srednjih razdaljah, to je razdaljah nad 100 km in vse tja do 2500 km v notranjost. Pri tem bi se morale aktivirati tudi notranje celinske vode in bi se prevoz moral opravljati po teh notranjih celinskih vodah. Razvijati bi se morala informacijska tehnologija, s katero bi se lažje sledilo pošiljkam. Za končanje TEN-T-omrežja bi do leta 2020 Evropa potrebovala 550 milijard EUR, za odpravo ozkih grl pa najmanj 215 milijard EUR, pri čemer pa bi stroški razvoja evropske infrastrukture, ki bi zadovoljevala povpraševanje, stali okrog 1,5 bilijona EUR (EK 2011, 13–15).

Maučec (2014, 24) poudarja, da so pomembni centri natovarjanja kot glavni intermodalni objekti, ki zagotavljajo dostop do dobro opredeljenih regionalnih trgov, ti pa morajo vključevati potrebe proizvodnje in porabe. Ti centri morajo sočasno omogočati skladiščenje, distribucijo in logistiko, ki potekajo v logističnih conah. Logistična točka je cona zbiranja ali distribucije regionalnemu trgu.

Kocbek (2009, 16–31) predstavi logistični center Phoenix v Posavju, ki zaradi geostrateške lege daje pomembno perspektivo Sloveniji in tudi Evropi. Logistični center leži na X. evropskem koridorju ob neposredni bližini šengenske meje EU z RH. Središče predstavlja neposredno povezavo Evrope do Balkana. Območje povezuje sever in jug Evrope in je opremljeno z zmogljivo cestno in železniško infrastrukturo. Območje pokriva tudi 3. razvojno os, od Gradca je oddaljena le slabih 300 km, do pristanišča Koper in Trst ga loči le 200 km, Zagreb je oddaljen le 53 km in Ljubljana dobrih 100 km. V RS bi potrebovali več takšnih logističnih centrov, ki bi uresničevali potrebo po pretovarjanju blaga.

2.6 Ukrepi za načine prevoza, prijaznejše do okolja

V Sloveniji morajo, če želimo zagotoviti do okolja prijaznejše načine prevoza, na koridorjih nastati logistični centri in točke preklada. Na V. koridorju so taka območja Šempeter–Vrtojba, Sežana, Koper, Pivka, Ljubljana, Celje, Maribor in Murska Sobota, na X. koridorju pa Jesenice, Brnik, Ljubljana, Novo mesto in Brežice. Sprejeti pa je treba ukrepe za preusmeritev tranzitnega tovora s ceste na železnice:

- Cestnine za tovorna vozila naj vključujejo zaračunavanje zunanjih stroškov. S politiko internalizacije zunanjih stroškov, pri kateri uporabnik infrastrukture plača večji del teh stroškov, ki nastajajo pri njegovih dejavnostih, bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi ter liberalizaciji in posodobitvi železniškega operaterja omogočilo prehod tovora s ceste na železnice.
- Spodbujanje uporabe intermodalnih transportnih enot.
- Posodobitev intermodalnih terminalov.
- Posodobitev javne cestne in železniške infrastrukture. Poleg internalizacije zunanjih stroškov so nujna predvsem vlaganja v zgraditev konkurenčnega železniškega omrežja, da bi omogočili trajnostni tranzitni in notranji prevoz tovora in potnikov.
- Spodbuditi gospodarske subjekte k obnovi in ponovni uporabi industrijskih tirov. (MZI 2015, 201)

EK že v Zeleni knjigi iz leta 2000 ugotavlja, da je prometni sektor glavni krivec za emisije CO₂, to je plina, ki je vodilni povzročitelj tople grede, zato si je potrebno prizadevati za zmanjševanje emisij. Reforma zahteva enako obravnavo za prevoznike in med vrstami prevoza, cena naj bi se razlikovala le glede na kategorijo uporabljene infrastrukture, čas dneva, razdaljo, velikost in težo vozila ter kateri koli drugi dejavnik, ki vpliva na gnečo in škodi infrastrukturi in okolju. Prednost bi morala imeti izgradnja infrastrukture, ki spodbuja izbiro različnih vrst prevoza, zlasti železniških prog in pomeni okolju prijaznejšo možnost (EK 2010, 11 in 16). Povezovanje rečnega prometa je bilo že v zgodovini zelo razvito, saj so se velika mesta razvijala ob rekah. V sodobnem času pa je ta rečni promet zamrl, čeprav bi bil tovrstni promet najmanj škodljiv okolju.

Evropska komisija v Beli knjigi iz leta 2011 priporoča, da bo treba stroške lokalnih zunanjih učinkov, kot so hrup, onesnaženost, zastoji, zmanjševati z uvedbo evrovinjet, pri čemer bodo pristojbine nacionalnih politik obstajale še naprej, vendar bi bilo treba poenotiti tudi to, da ne bi bilo na glavnem infrastrukturnem koridorju prometa blaga več kot 13 načinov plačevanja cestnin, tako bi se uporabnine za ceste morale preoblikovati v način in sistem, da uporabnik plača dejansko porabo in uničenje infrastrukture in da onesnaževalec plača dejansko onesnaženje na letnem nivoju (EK 2011, 15). Za manj emisij se bodo države članice morale poenotiti glede uporabe prevoznih sredstev na alternativne vire, saj se ne bo mogla ena država odločiti za biogoriva, druga država pa za vozila na električni pogon. Vsaka vrsta vozil

potrebuje specifično vrsto goriva, zato bo treba v sorazmerju uporabljati vsa prevozna sredstva na alternativni pogon in zagotoviti mrežo polnilnih mest pri električnih vozilih (EK 2011, 5).

Izgradnja ali širitev prometne infrastrukture pogosto prinese tudi negativne posledice. Za izgradnjo je potrebno veliko prostora, povečuje se onesnaženje okolja, spreminja se ekosistem, pri izgradnji kontejnerskih terminalov se zmanjšuje vrednost obalnega pasu. Ob izgradnji infrastrukturnih objektov je potrebno vedno oceniti vse pozitivne in negativne posledice, najsi bo na lokalni ravni ali nacionalni ravni (Beškovnik 2008, 13).

3 DOVOLILNICE IN DVOSTRANSKI SPORAZUMI Z REPUBLIKO SLOVENIJO

Poglavje dovolilnic in dvostranskih sporazumov z RS smo obdelali na podlagi pravnih virov: za dovolilnice bo podlaga Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP; Uradni list RS, št. 131/06, 5/2007 – popr., 123/2008, 28/2010, 49/2011, 40/2012-ZUJF, 57/2012, 39/2013 in 92/2015) in Pravilnik o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz stvari v cestnem prometu in CEMT dovolilnic⁴ (Uradni list RS, št. 88/99, 59/01 in 82/02). Prevozniki pri prevozu blaga potrebujejo naslednjo dokumentacijo v vozilu, ki je potrebna za vozilo: prometno dovoljenje, izvod licence, izvod licence Skupnosti ali dovoljenja skupnosti, zeleno karto za zavarovanje vozila v mednarodnem prometu izven držav članic skupnosti, pisno pogodbo o najemu, zakupu ali lizingu vozila (če prevoznik ni lastnik vozila), potrdilo o primernosti vozila za mednarodni prevoz pod okriljem TIR-zvezka, če se tak prevoz opravlja, potrdilo za ekološko vozilo, če je usposobljeno, zadostno število tahografskih lističev, CEMT-dovolilnic ali dovolilnice za prevoz blaga v posamezni državi, če je mednarodni prevoz v posameznih državah dovoljen samo na njihovi podlagi, potrdilo o ustreznosti vozila za prevoz nevarnih snovi ali prevoz izrednega tovora, če se tak prevoz opravlja (Herynek in Pivec, 2010, 119).

V RS je po vstopu v EU nastala težava pri opravljanju storitev prevoznitva tujih prevoznikov (predvsem hrvaških, beloruskih, ruskih, bosanskih in ukrajinskih), ki so sicer bili omejeni z dovolilnicami. Vendar pa sta sporazuma z RH⁵ in BiH predvidevala, da prevozniki lahko vstopajo v RS s praznim tovornim vozilom brez dovolilnice. Pri tem bi za blago, ki so ga natovorili v RS in ga prepeljali v njim tretje države, sicer potrebovali dovolilnico za tretje države, vendar zaradi velikega števila prevozov slovenski nadzorni organi s svojimi človeškimi viri niso mogli zagotavljati uspešnega nadzora. Za takšen nadzor bi nujno potrebovali mobilne enote.

⁴ Vsako leto ministrstvo, pristojno za promet, izda vzorce vseh oblik dovolilnic, ki se potrebujejo za mednarodni prevoz blaga in potnikov, CEMT/ECMT-dovolilnico in dnevnik voženj s CEMT/ECMT-dovolilnico ter knjižico potniških spremnic in zvezek potniških spremnic.

⁵ Hrvaški prevozniki so sklenjen sporazum izkoriščali – državi sta imeli medsebojni dogovor, da se lahko prevozniki v državo pogodbenico pripeljejo prazni, brez tovora in brez dovolilnice. Prevoz blaga med državama v bilateralni je bil prost, za prevoze blaga v tretjo državo pa so se med državama izmenjale dovolilnice za enkratni prevoz. Hrvaški prevoznik, ki je naložil blago v RS in ga peljal v tretjo državo, je potreboval dovolilnico. Pred vstopom Hrvaške v EU je za njih bila vsaka država šteta kot tretja država. Če je slovenski prevoznik naložil blago v Republiki Hrvaški in ga peljal v tretjo državo ali pa ga v RH pripeljal iz tretje države, je potreboval dovolilnico. Slovenskega prevoznika, ki je peljal blago v RH, so na meji med RS in RH ter tudi na meji med Republiko Madžarsko in RH ustavili nadzorni organi in preverili, ali ima za prevoz blaga ustrezno dovolilnico. Hrvaškega prevoznika, ki je pripeljal ali iz RS odpeljal blago, pa na meji z Republiko Italijo, na meji z Republiko Avstrijo in na meji z Republiko Madžarsko niso preverjali.

Po odprtju meje z EU ni bilo več nadzora na severni, vzhodni in zahodni meji. Hrvaški prevozniki so ugotovili pomanjkljivost v slovenskem nadzornem sistemu in posameznih rubrik v dovolilnicah niso izpolnjevali sproti. Dovolilnica za tretje države velja le za enkratni prevoz v tretjo državo ali enkratni uvoz iz tretje države v RS. Vrzel, ki je nastala s pomanjkljivostmi v našem nadzornem sistemu, je zakonodajalec želel preprečiti z obvezno uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic. Tako se je ministrstvo, pristojno za promet, lotilo normativne ureditve obveznega preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih. Tu gre za posebno vrsto predhodnega postopka nadzora, ki ni inšpekcijski, skrbi pa za dosledno izvajanje zakona. Podjetja se ob kontroli lahko posvetujejo s carinskim organom, sedaj s strokovnimi sodelavci v Finančni upravi RS, lahko jim naznanijo kršitev predhodne uporabe dovolilnic, vendar pa je to njihova primarna dolžnost, saj ne nastopajo v vlogi nadzornega organa.

Dovolilnica je javna listina, s katero se dovoljuje pristop vozilu, registriranemu zunaj RS, na ceste v RS in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v RS, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovolilnico, in vožnja po njih. Med naloge ministrstva, pristojnega za promet, sodijo naloge pridobivanja in izmenjave dovolilnic od drugih držav, izdajanje dovolilnic in delitev dovolilnic (to po pooblastilu izvajata GZS in OZS). OZS in GZS tudi vodita evidenco razdeljenih dovolilnic, v evidenci pa se zbirajo naslednji podatki:

- firma družbe ali samostojnega podjetnika posameznika, davčna številka, matična številka in sedež prevoznika, pri samostojnem podjetniku posamezniku pa tudi njegovo osebno ime, EMŠO in stalno prebivališče;
- znamka, tip, registrska označba, številka šasije in ekološka kakovost vozil, s katerimi opravlja prevoze blaga;
- osebna imena in EMŠO voznikov, ki delajo pri prevozniku;
- podatki o številu dovolilnic, ki jih prevoznik želi prejeti, oziroma o njegovih vlogah za dodelitev dovolilnic po vrsti dovolilnice in po željeni količini;
- podatki o dovolilnicah, ki jih je prevoznik prejel, pravilno ali nepravilno uporabil, in o neuporabljenih dovolilnicah po vrsti, številu, številki dovolilnice in registrski označbi vozila, s katerim je bila dovolilnica uporabljena.

Domači prevoznik mora pridobiti dovolilnice za prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu, če je mednarodni prevoz v posameznih državah dovoljen samo na njihovi podlagi. Dovolilnice za prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu se delijo na kritične in nekritične. Kritične dovolilnice so tiste dovolilnice, katerih pridobljene količine ne zadoščajo za potrebe domačih prevoznikov. Ministrstvo, pristojno za promet, na podlagi podatkov o porabi dovolilnic in drugih okoliščin, ki vplivajo na količino razpoložljivih dovolilnic, določi seznam kritičnih dovolilnic in ga objavi na svoji spletni strani. Ministrstvo za opravljanje mednarodnih prevozov pridobi dovolilnice od pristojnega organa druge države na podlagi mednarodne pogodbe, sklenjene s posamezno državo.

3.1 Pogoji, merila, postopek in uporaba dovolilnic

Dovolilnice lahko pridobi domači prevoznik, ki izpolnjuje naslednje pogoje: ima licenco oziroma dovoljenje Skupnosti, ki mu dovoljuje mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu, razpolaga z vsaj enim tovornim vozilom, za katerega ima izdan veljaven izvod licence, in je pri delivcu pravočasno vložil vlogo za dodelitev dovolilnic. Pri delitvi dovolilnic glede na število posameznih vrst dovolilnic, pridobljenih od drugih držav ali mednarodnih organizacij, delivec upošteva naslednja merila, navedena po vrstnem redu vpliva na odločitev:

- število pravilno uporabljenih in vrnjenih dovolilnic v določenem opazovanem obdobju,
- število motornih vozil, registriranih za opravljanje prevozov blaga v mednarodnem cestnem prometu, za katere ima prevoznik veljavne izvode licence,
- število in ekološka kakovost voznega parka (Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6; bolj zelena in varna vozila), ki se glede na kakovost ustrezno točkuje.

Pri tem pa mora biti vpliv meril v smislu prizadevanja doseči naslednje cilje:

- enake možnosti vseh domačih prevoznikov za pridobitev dovolilnic,
- ustrezne možnosti novih domačih prevoznikov, ki želijo prvič pridobiti dovolilnice,
- učinkovita uporaba dovolilnic.

Domači prevoznik, ki želi, da mu delivec določi letni načrt dodelitve dovolilnic za naslednje leto, mora v tekočem letu med 1. in 15. septembrom pri delivcu vložiti vlogo za določitev letnega načrta. Prevozniku, ki v navedenem roku ne vloži vloge, delivec letnega načrta za naslednje leto ne določi. V vlogi za določitev letnega načrta prevoznik navede vrste in število dovolilnic, ki jih želi pridobiti. V izračunu načrta so navedeni vse vrste in število dodeljenih dovolilnic za mednarodni prevoz blaga. Načrti dodelitve dovolilnic prevoznikom so javni ter jih mora delivec objaviti na svoji spletni strani, dostopni vsem prevoznikom. Prevoznik jamči za pravilnost podatkov, ki jih navede v vlogi za pridobitev dovolilnic, delivcu pa mora sporočiti vsako spremembo teh podatkov. Če se ugotovi, da je prevoznik namenoma predložil nepravilne podatke, se mu v letni načrt določi 50 % dovolilnic, ki bi mu drugače pripadale. Delivec vodi seznam prevoznikov, ki želijo pridobiti dovolilnice, in seznam prevoznikov, ki prejema dovolilnice. Prevozniku, ki je vpisan v seznam, se z odločbo določi letni načrt dodelitve dovolilnic za mednarodni cestni prevoz blaga. Pri določitvi letnega načrta delivec upošteva merila in postopek, določen z zakonom in podzakonskimi predpisi, ter število dovolilnic, ki jih ima na razpolago. Delivec mora letni načrt dodelitve dovolilnic in dovolilnic CEMT prevoznikom določiti najpozneje do 15. novembra tekočega leta. Pri prevozniku, ki že prejema dovolilnice ali ima že določen letni načrt, delivec pri določitvi načrta dodelitve dovolilnic upošteva merila, ki so določena z zakonom in podzakonskimi predpisi, predvsem pa število pravilno uporabljenih in vrnjenih dovolilnic v obdobju od 1. oktobra preteklega leta do 30. septembra tekočega leta. Za določitev letnega načrta dodelitve kritičnih dovolilnic je prevoznikom, ki še ne prejema kritičnih dovolilnic, na razpolago kvota kritičnih dovolilnic

v višini 40 % količine neporabljenih kritičnih dovolilnic v obdobju od 1. oktobra preteklega leta do 30. septembra tekočega leta.

Na osnovi določenega letnega načrta delivec opravlja redno delitev dovolilnic v rednih delilnih obdobjih, ki so določena s pravilnikom. O vsaki dodelitvi dovolilnic delivec odloči z odločbo. Rezultati vsake delitve dovolilnic so javni in jih delivec objavi na svoji spletni strani. Če prevoznik ne porabi in ne vrne vseh dovolilnic posamezne vrste, ki jih je prejel v preteklih delilnih obdobjih, mu delivec sorazmerno zmanjša dodelitev te vrste dovolilnic za naslednja delilna obdobja. Po opravljeni redni delitvi delivec oblikuje kvoto nerazdeljenih dovolilnic za delilno obdobje. Nekritične dovolilnice iz kvote nerazdeljenih dovolilnic se delijo vsem prevoznikom glede na njihove vloge vsak delovni dan ob upoštevanju pogojev in meril, ki so določeni z ZPCP in s podzakonskim predpisom. Kritične dovolilnice iz kvote nerazdeljenih dovolilnic se delijo samo prevoznikom, ki imajo določen načrt dodelitve dovolilnic za mednarodni prevoz blaga za določeno obdobje. Delitev teh dovolilnic se izvaja tedensko na osnovi vlog, ki so prispele v preteklem tednu, upošteva pogoje in merila, ki so določeni v zakonu in podzakonskih predpisih. Rezultati delitve nerazdeljenih dovolilnic so javni in jih delivec objavi na svoji spletni strani delivcev.⁶ V posameznem delilnem obdobju lahko prevoznik z vlogo zaprosi za predujem dovolilnic iz naslednjih delilnih obdobj, če dodeljeno število dovolilnic v posameznem delilnem obdobju prevozniku ne zadošča za izvedbo vseh načrtovanih prevozov. Predujem dovolilnic iz naslednjega delilnega obdobja dobijo prevozniki, ki imajo pravilno uporabljene in vrnjene dovolilnice iz preteklih obdobj. Delitev se opravlja vsak delovni dan glede na pogoje in merila, ki so določeni z ZPCP in s podzakonskim predpisom.

Prenos dovolilnic med prevozniki je dovoljen. O prenosu dovolilnic med prevoznikoma odloči delivec na podlagi vloge prevoznika, ki dovolilnico prenaša, in prevoznika, ki bo dovolilnico prejel. Odobritev prenosa označi v svojem informacijskem sistemu in na vlogi za prenos v obliki zaznamka. Če prenos dovolilnic delivec zavrne, o tem izda odločbo. Dovolilnico mora uporabiti prevoznik, ki je kot uporabnik naveden na dovolilnici. Uporabljena dovolilnica se šteje v naslednji letni načrt tistemu prevozniku, ki je dovolilnico pravilno uporabil in vrnil, ne glede na to, komu je bila dodeljena. Prenos celotnega ali delnega načrta dodelitve dovolilnic na drugega domačega prevoznika je dovoljen. Delivec o tem odloči z odločbo. Prenos je dovoljen pri delnem ali celotnem prenosu voznega parka na novega uporabnika.

Dovoljen je tudi prenos ali zamenjava vrste dovolilnic CEMT med prevoznikoma. Prevoznik, ki prenaša letni načrt ali dovolilnico CEMT, in prevoznik, ki bo načrt ali dovolilnico CEMT pridobil, morata skleniti pisno pogodbo, v kateri mora biti obvezno navedeno, da se prevoznik, ki načrt ali dovolilnico CEMT prenaša v celoti, odpoveduje vsem pravicam, ki jih

⁶ Po javnem pooblastilu sta delivca OZS in GZS.

je do tedaj imel na račun določenega letnega načrta delitve dovolilnic in uporabe dovolilnice CEMT. Pogodbo predložita skupaj z vlogo za prenos načrta ali dovolilnice CEMT delivcu. Delivec odloči o prenosu načrta ali dovolilnice CEMT z odločbo. Prenosi načrtov so dovoljeni samo na domače prevoznike, ki izpolnjujejo pogoje za dodelitev dovolilnic. Dovolilnica CEMT, ki jo je prevoznik prenesel na drugega prevoznika ali zamenjal z drugim prevoznikom v tekočem letu, se pri točkovanju upošteva tako, da se šteje skupno število opravljenih prevozov, ki sta jih opravila oba prevoznika.

Dovolilnica mora biti ves čas izvajanja mednarodnega prevoza v vozilu in jo mora voznik pokazati in izročiti na vpogled na zahtevo pristojnih nadzornih organov. Uporabljene dovolilnice mora prevoznik vrniti delivcu najpozneje v 15 dneh po uporabi. Če prevoznik ne vrne vseh vrst dovolilnic iz predpreteklega delilnega obdobja, mu lahko delivec v celoti ali delno ustavi ali zmanjša naslednjo dodelitev dovolilnic. Neuporabljene dovolilnice mora prevoznik vrniti delivcu najpozneje v osmih dneh po preteku veljavnosti dovolilnice⁷. Pri vračilu uporabljenih dovolilnic mora prevoznik priložiti seznam porabljenih dovolilnic po postopku in na obrazcu. Na obrazcu se navedejo registrska označba vozila, s katerim je bila uporabljena dovolilnica, številka računa, s katerim je bil zaračunan prevoz, in številka tovornega lista. Pravilno uporabo dovolilnic delivec presoja na podlagi podatkov iz prevozne listine (CMR). Če prevoznik dodeljenih dovolilnic ne potrebuje, jih mora vrniti delivcu. Prevozniku, ki v dveh zaporednih delilnih obdobjih ni prevzel dodeljenih dovolilnic, delivec ustavi nadaljnjo dodelitev dovolilnic. Tak prevoznik se šteje za novega prevoznika. Porabljene dovolilnice domačega prevoznika hrani delivec v arhivu še tri leta od dneva prenehanja veljavnosti dovolilnice, podatke o prejetih in porabljenih dovolilnicah pa trajno in so arhivsko gradivo.

Delitev in pravilno uporabo dovolilnic spremlja delivec glede na vsako delilno obdobje. Če prevoznik uporabi dovolilnico v nasprotju z ZPCP in drugimi predpisi, mu lahko delivec brez spremembe načrta število dodeljenih dovolilnic takoj v naslednjem obdobju zmanjša sorazmerno z nepravilno uporabljenimi dovolilnicami v prejšnjih obdobjih. Za nepravilno uporabo šteje tudi opustitev vrnitve neuporabljene dovolilnice. Če je bilo prevozniku čez celo delilno leto zaradi nepravilne uporabe večkrat zmanjšano število dodeljenih dovolilnic, mu lahko delivec sorazmerno spremeni načrt dodelitve dovolilnic. Prevozniku, ki je nepravilno uporabil dovolilnico oziroma uporabil ponarejeno dovolilnico ali je opravil prevoz brez ustrezne dovolilnice in mu je bila na podlagi tega izrečena kazen prepovedi opravljanja prevozov v tuji državi, delivec že dodeljene dovolilnice odvzame za enako obdobje, kakor je bila izrečena prepoved. Prevoznik mora delivcu vrniti odvzete dovolilnice v treh dneh po prejemu odločbe o odvzemu. Nepravilna uporaba dovolilnice pomeni, da so na dovolilnici popravljeni podatki o prevozniku ali registrski številki vozila ali se podatki na dovolilnici ne skladajo s podatki iz prevozne listine. Delivec tako dovolilnico evidentira kot nepravilno

⁷ Po mednarodnih sporazumih se ta rok izteče 31. januarja za dovolilnice iz preteklega leta.

uporabljeno dovolilnico in prevozniku zmanjša delitev dovolilnic v postopku redne delitve dovolilnic za ustrezno število nepravilno uporabljenih dovolilnic. Prevoznik, ki nepravilno uporabi dovolilnico, ne more pridobiti dovolilnic v postopku delitve nerazdeljenih dovolilnic v delilnih obdobjih, ki jih predpiše minister, pristojen za promet.

3.2 Dovolilnice pri tujih prevoznikih

Tuji prevoznik sme opravljati mednarodni prevoz blaga v RS, če ima voznik vozila ustrezno in pravilno izpolnjeno dovolilnico ali dovoljenje za prevoz blaga, ki ga izda ministrstvo, pristojno za promet, razen če ni drugače določeno v mednarodni pogodbi. Prevoznik Skupnosti, če opravlja prevoz iz tretjih držav v RS ali obratno, mora imeti v vozilu ustrezno in pravilno dovolilnico ali dovoljenje za prevoz blaga, razen če z mednarodnim sporazumom ni dogovorjeno, da se tudi ti prevozi opravljajo brez dovolilnic. Mednarodni prevoz s tujim motornim vozilom, ki ima priklopno vozilo, se opravlja na podlagi ene dovolilnice. Če imata tuje motorno vozilo in priklopno vozilo registrski označbi različnih držav, je potrebna dovolilnica le za motorno vozilo, če ni v mednarodni pogodbi določeno drugače. Dovolilnica ali dovoljenje za prevoz blaga mora biti v tujem vozilu ves čas, ko je ta na ozemlju RS, in mora biti ustrezno in pravilno izpolnjeno. Dovolilnica ni prenosljiva na drugega prevoznika, ko je že enkrat izpolnjen podatek o prevozniku. Če nadzorni organi na mejnem prehodu ugotovijo, da voznik opravlja prevoz brez ustrezne in pravilno izpolnjene dovolilnice ali dovoljenja, mu izrečejo predpisano sankcijo in ne dovolijo vstopa v RS, dokler ne predloži ustrezne listine. Če nadzornim organom v notranjosti RS voznik ne predloži ustrezne dovolilnice ali dovoljenja, mu izrečejo predpisano sankcijo in ga napotijo iz države. V tem primeru nadzorni organ izda posebno dovoljenje za izstop iz države. Nadzorni organ, ki je pristojen za nadzor dovolilnic in dovoljenj za prevoz blaga, izda tujemu prevozniku za bilateralni ali tranzitni prevoz posebno dovoljenje in o tem obvesti ministrstvo, pristojno za promet:

- če RS nima sklenjene pogodbe o mednarodnem cestnem prevozu blaga z državo, v kateri je motorno vozilo registrirano, oziroma nima s to državo izmenjanih dovolilnic,
- če je motorno vozilo označeno z začasnimi registrskimi tablicami.

Voznik tujega prevoznika ali prevoznika Skupnosti mora dovolilnico, ki jo v skladu z določbami ZPCP, predpisov Skupnosti ali mednarodnih pogodb potrebuje za prevoz, ki ga opravlja, pravilno izpolniti že pred prestopom državne meje RS. Šteje se, da je dovolilnica pravilno izpolnjena, če so izpolnjene vse rubrike v dovolilnici. Če na dovolilnici niso izpolnjeni podatki o prevozniku in vozilu, ki opravlja prevoz, ter podatki o datumu in uri prestopa državne meje RS, se šteje, da je bil prevoz opravljen brez dovolilnice in da dovolilnice ni v vozilu. Dovolilnica se lahko uporabi samo za tisto vrsto prevoza, ki je navedena na dovolilnici, in pod pogoji, navedenimi na dovolilnici.

Tuji prevoznik ne sme opravljati prevoza blaga iz RS v tretjo državo in obratno, razen če ni to posebej določeno v mednarodni pogodbi. Prevoznik Skupnosti lahko opravlja prevoz iz tretjih držav v RS in obratno le z dovolilnico, če z mednarodnim sporazumom ni določeno drugače.

Dovolilnica za tujega prevoznika ali prevoznika Skupnosti ni potrebna⁸:

- za prevoz za lastne potrebe ob pogoju vzajemnosti,
- za prevoz blaga z javnega letališča in na javno letališče, če pride do nesreče letala ali če mora letalo pristati v sili ali če so odpovedane letalske linije,
- za prevoz poškodovanega motornega vozila in njegove prikolice,
- za prevoz posmrtnih ostankov,
- za prevoz blaga pri selitvi v ustreznih posebnih vozilih,
- za prevoz poštnih pošiljk,
- za prevoz eksponatov, namenjenih za sejme in razstave,
- za prevoz pripomočkov in drugih potrebščin za gledališke, glasbene in druge kulturne prireditve, cirkuške predstave ali za filmska, radijska in televizijska snemanja,
- za prevoz mrtvih živali, razen če gre za industrijsko predelavo,
- za prevoz čebel in ribjega podmladka,
- za prevoz medicinskega in drugega materiala kot pomoč ob naravnih nesrečah in za prevoz blaga v humanitarne namene,
- za prazna vozila, s katerimi se zamenjajo pokvarjena vozila in prevzamejo prevoz blaga iz pokvarjenih vozil,
- za vozila tehnične pomoči za popravilo pokvarjenih vozil (servisna remontna vozila),
- za prevoz tovorov izključno v reklamne namene ali za pouk,
- za vozila z nosilnostjo do 3500 kg ali največjo dovoljeno maso do 6000 kg,
- za vozila, ki izvajajo kombinirani prevoz blaga skladno z mednarodnimi pogodbami in predpisi, ki urejajo kombinirani prevoz.

Inšpektorat, pristojen za področje prometa, lahko začasno prepove tujemu prevozniku vožnjo po cestah v RS, če prevažata blago v nasprotju z zakonom ali mednarodno pogodbo in se ugotovi, da je to storil dvakrat ali večkrat. Prepoved se izreče za čas od treh do dvanajst mesecev. Ko se prepoved izreče prvič, se lahko izreče največ za šest mesecev. Nadzorni organi morajo obvestiti inšpektorat, pristojen za področje prometa, če ugotovijo, da je tuji prevoznik dvakrat ali večkrat prevažal blago v nasprotju z zakonom ali mednarodno pogodbo.

⁸ Pri čemer mora imeti voznik v vozilu dokument, iz katerega je razvidno, da gre za enega od navedenih prevozov.

3.3 Dvostranski sporazumi na področju mednarodnega prevoza potnikov in blaga

Dvostranski dogovori se podpišejo med posameznima državama podpisnicama. V tem poglavju predstavljamo pregled dvostranskih dogovorov na področju mednarodnega prevoza potnikov in blaga, ki veljajo med RS in posamezno podpisnico sporazuma.

Prevozniki podpisnic sporazuma lahko pod pogoji, predpisanimi s posameznim sporazumom, opravljajo mednarodni cestni prevoz med državama podpisnicama sporazuma, prevoz za tretje države in iz njih ter tranzit čez njihovo ozemlje z vozili, ki so registrirana v državah podpisnicah. Te pravice imajo samo prevozniki, ki se v državah podpisnicah ukvarjajo z mednarodnim prevozom potnikov ali blaga v cestnem prometu.

Podpisnice s sporazumi upoštevajo varstvo okolja, prometno varnost, prometno infrastrukturo na ozemljih držav podpisnic in gospodarske razloge ter si prek mešanih komisij med državama zagotavljajo, da bodo reševale medsebojno nastale težave pri izvajanju mednarodnih prevozov, najsi bodo logistične ali glede nadzorstva posamezne države podpisnice.

3.3.1 Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu

Vladi RS in RH (v nadaljevanju podpisnici) sta se z namenom, da bi prispevali k razvoju prevoza potnikov in stvari kot tudi tranzita čez svoje ozemlje, sporazumeli, da sta ob upoštevanju varstva okolja in prometne varnosti recipročnost in liberalizacija temelja za sklenitev sporazuma. Sporazum je bil podpisan 14. julija 1992. Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado RS in Vlado RH o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu je bil v DZ RS sprejet septembra 1993 (Uradni list RS, št. 57/93).

RS in RH sta se takoj po razglasitvi samostojnosti in neodvisnosti držav začeli dogovarjati o podpisu dvostranskega sporazuma glede prevoza potnikov in prevoza blaga. Takoj po preteku embarga v letu 1991 sta pristopili k podpisu Protokola o opravljanju mednarodnega cestnega prometa med RS in RH za čas od 15. 11. 1991 do 31. 3. 1992 z dne 19. 11. 1991. Ta protokol so dopolnili še z dodatki 6. 12. 1991, 10. 2. 1992 in 31. 3. 1992. S protokolom sta državi začeli vzpostavljati režim mednarodnih prevozov potnikov in blaga med državama in tretjih držav v odnosu do njiju. Skozi vsebino protokola se opazi, da sta si državi kot novi neodvisni članici pomagali pri zavzemanju pozicije v mednarodnem transportu. Z omenjenim protokolom in dodatki pa sta na pogostih srečanjih vzporedno usklajevali Sporazum med Vlado RS in Vlado RH o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem prometu. Obe vladi sta ga podpisali na Otočcu 14. 7. 1992. Zaradi medsebojne bližine kakor tudi dveh pristanišč,

Koper in Reka, sta državi 12. 12. 1997 podpisali dodaten sporazum med Vlado RH in Vlado RS v Zagrebu glede kombiniranega prometa. Blagovni promet se je skozi obe državi iz Evrope in držav nekdanje Sovjetske zveze skokovito povečal, zato je bilo treba glede na možno infrastrukturo in omejitve dovoljenj s strani Evropske unije (EU) in tudi drugih tretjih držav razmišljati o oprtnih vlakih in večji pretočnosti blaga. K izboljšanju sosedskih odnosov je pripomogel tudi Zakon o ratifikaciji Sporazuma med RS in RH o obmejnem prometu in sodelovanju (Uradni list RS, št. 20/01), ki v šestem poglavju ureja tudi kopenski promet na obmejnem prostoru. Za uresničevanje in reševanje dvostranskih sporazumov sta državi ustanovili mešane komisije, ki so se na začetku pogosto srečevale. Z vstopom RS v EU in s povečevanjem prihodkov slovenskih prevoznikov pa so bili ti sestanki vse redkejši oziroma na strani RH ni bilo večletne zainteresiranosti. Ob nujnih primerih sta se državi s protokoli mešanih komisij dogovorili tudi za srečanje ekspertnih skupin na strokovni ministrski ravni, da bi lahko rešili težave v cestnem prevozu. RS kljub večjemu številu predlogov na hrvaški strani ni mogla vzpodbuditi zainteresiranosti za reševanje problemov. Slovenski prevozniki so bili vse bolj nezadovoljni, ker so hrvaški prevozniki zlorabljali dovolilnice. S tem pa je bilo vse več pritiskov na ministrstvo, pristojno za promet, naj določi oz. sprejme administrativni ukrep obveznega preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih.

Prevozniki podpisnic sporazuma lahko pod pogoji, predpisanimi s sporazumom, opravljajo mednarodni cestni prevoz med državama podpisnicama sporazuma, prevoz za tretje države in iz njih ter tranzit čez njihovo ozemlje z vozili, ki so registrirana v njihovih državah. Te pravice imajo samo prevozniki, ki so v svojih državah pooblaščen za mednarodni prevoz v cestnem prometu. Prevozniki in vozno osebje morajo ob prevozu po ozemlju druge države podpisnice sporazuma upoštevati njene zakone in predpise.

Zaradi lažjega uresničevanja sporazuma, reševanja odprtih vprašanj, ki niso urejena s sporazumom in za katere se uporablja zakonodaja podpisnic, izmenjave dovolilnic, menjave podatkov, izdaje posebnih dovoljenj in vračila neuporabljenih dovoljenj sta se podpisnici sporazuma odločili za mešano komisijo, ki jo bosta ustanovili vladi obeh podpisnic sporazuma.

Sporazum podpisnic ureja prevoz potnikov in prevoz stvari ter vsebuje splošne določbe, ki urejajo plačila na območju veljavnosti sporazumov, in prehodne ter končne določbe, ki predpisujejo čas sklenitve in začetek veljavnosti sporazuma podpisnic.⁹

Prevoz blaga

Prevozniki podpisnic sporazuma lahko opravljajo prevoz stvari med državama podpisnicama sporazuma, v tranzitu čez njuno ozemlje ali prevoz za tretje države in iz njih samo na podlagi

⁹ Sporazum smo predstavili s področja prevoza blaga.

dovoljenj. Mešani komisiji sporazuma lahko dovolita za določen čas prevoz blaga med obema državama (bilateralna) kot tudi tranzit preko njunih ozemelj brez dovolilnic ter lahko določita število in vrsto dovolilnic in druge pogoje, o katerih sta se sporazumno dogovorili.

Prosti prevoz blaga po sporazumu

To so prevozi blaga, ki ne potrebujejo dovolilnic, vendar mora vozno osebje pri sebi imeti listine in druge dokumente, iz katerih se lahko nedvomno ugotovi, da gre za enega izmed izjem.¹⁰

Kabotaža, nevarne snovi in dovoljene mase

Kabotaža blaga na ozemlju podpisnice sporazuma ni dovoljena. Kabotaža v prevozu blaga bi se lahko izvajala, ko bi prevoznik podpisnice razložil blago v naši gospodarski firmi ali pristanišču Koper ter na železniški nakladalni postaji in pri tem naložil drugo blago in ga prepeljal do namembnega kraja na ozemlju Slovenije. Ne glede na to, da med članicami EU veljajo posebna pravila o opravljanju kabotaže in da je RH že vstopila v EU, si je RS glede kabotaže izgovorila prehodno obdobje, ki velja do 1. 7. 2017. Vsaka podpisnica sporazuma si pridrži pravico do posebnega dovoljenja za prevoz na svojem ozemlju z vozili, ki glede največje dovoljene teže, velikosti oziroma osne obremenitve s tovorom ali brez njega presegajo največjo velikost in težo, ki sta dovoljeni na določenem ozemlju, kot tudi za prevoz nevarnih snovi. Podpisnice sporazuma so se zavezale, da bodo vozilom, ki prevažajo nevarne snovi ali hitro pokvarljivo blago, zagotovile pospešen postopek pri prehodu meje.

3.3.2 Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o mednarodnem kombiniranem prometu

Slovenija in Hrvaška sta zaradi nujnega učinkovitega mednarodnega blagovnega prometa, okoljevarstvenih razlogov in omejenih zmogljivosti cestnega prometa podpisali Sporazum o mednarodnem kombiniranem prometu med Vlado RS in Vlado RH, in sicer v Zagrebu 12. decembra 1997, ratificiran pa je bil z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o mednarodnem kombiniranem prometu (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 10/00).

Sporazum se nanaša na mednarodni kombinirani promet blaga v intermodalnih prevoznih enotah kombiniranega prometa, ki se opravlja deloma po železnici ali notranjih vodnih poteh

¹⁰ Izjeme so zapisane v tretjem odstavku poglavja 3.2.

ali morju in deloma po cesti s cestnimi prevoznimi sredstvi, registriranimi pri pristojnih organih ene od držav pogodbenic sporazuma, in sicer med državama pogodbenic ali v tranzitu čez ozemlje obeh držav pogodbenic ali ene od njiju.

Dokumenti, s katerimi se potrjuje uporaba mednarodnega kombiniranega prometa blaga, morajo spremljati intermodalno transportno enoto in jih je treba na zahtevo pristojnih državnih organov pogodbenic predložiti zaradi kontrole.

Pogodbenici sta se:

- obvezali, da bosta vplivali na izvajalce železniških, notranjevodnih in pomorskih prevoznih storitev in na gospodarske družbe, ki se ukvarjajo s kombiniranim prometom, na uskladitev ukrepov za podporo predvsem nespremljanemu kombiniranemu prometu, v upravičenih primerih pa tudi spremljanemu kombiniranemu prometu;
- obvezali, da bosta podpirali posodobitev infrastrukture, potrebne za uspešen potek kombiniranega prometa;
- dogovorili, da bosta prevoz v terminale za kombinirani promet ali iz njih oprostili prepovedi vožnje ob koncu tedna in praznikov;
- dogovorili, da si bosta prizadevali ustvariti v kombiniranem prometu razmere za prevoz cestnih vozil pri prevozu v terminale za kombinirani promet ali iz njih po cestnem omrežju s skupno maso do 44 ton;
- dogovorili, da si bosta prizadevali za prenos carinskih postopkov, ki se nanašajo na intermodalne prevozne enote kombiniranega prometa, na terminale za kombinirani promet;
- dogovorili, da si bosta prizadevali, da bodo železniška infrastruktura in mejni postopki v železniškem prometu usklajeni s predpisi in normativi sporazuma AGTC (Sporazum o pomembnih progah kombiniranega prometa in pripadajočih napravah);
- dogovorili za koriščenje prevoza Ro-La ali Ro-Ro; pogodbenici bosta izdajali nagradne dovolilnice v skladu z določbami Sporazuma med Vlado RS in Vlado RH o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu, ki smo ga predhodno že predstavili;
- obvezali, da bosta motivirali izvajalce železniških in notranjevodnih in pomorskih prevoznih storitev, da v sodelovanju z družbami, ki se ukvarjajo s kombiniranim prometom, izdelajo konkurenčne ponudbe za kombinirani promet, s posebnimi poudarki na kakovosti prevoza, skrajšanju prevoza in izpolnjevanju rokov;
- dogovorili, da si bosta prizadevali, da bi cestni tovorni promet čim bolj izkoriščal prednosti kombiniranega prometa.

Pogodbenici sporazuma sta se dogovorili, da si bodo prevozniki, špediterji in uporabniki storitev kombiniranega prometa vključno s svojimi uslužbenci morali prizadevati za upoštevanje zakonodaje druge države pogodbenice. Če bodo prevozniki, špediterji in uporabniki storitev kombiniranega prometa s svojimi uslužbenci kršili določbe sklenjenega sporazuma, bo zoper njih sprejet eden od naslednjih ukrepov:

- opozorilo kršitelju, naj upošteva zakonodajo;

- prenehanje izdajanja nagradnih dovolilnic kršitelju za obdobje, ki ga odredi ministrstvo, pristojno za promet, vendar najdlje za eno leto.

Nespremljani kombinirani promet

Pogodbenici sta se dogovorili, da prevoz v terminale kombiniranega prometa ali iz njih v nespremljanem kombiniranem prometu na ozemlju ene pogodbenice z vozili ali vlačilci, registriranimi v državi druge pogodbenice, lahko opravlja prevoznik, ki je v državi druge pogodbenice registriran za opravljanje mednarodnega prometa. Pogodbenici bosta prevoze v terminale ali iz njih v nespremljanem kombiniranem prometu vzajemno oprostili dajatev za uporabo cest in plačil drugih pristojbin za cestna vozila, od nakladališča do terminala oziroma od terminala do razkladališča znotraj določenih razdalj za vsak terminal kombiniranega prometa. Pogodbenici se bosta v okviru Mešane komisije za kombinirani promet medsebojno obveščali o terminalih kombiniranega prometa v svoji državi in se dogovorili o razdalji območja, prevoza v terminal za kombinirani promet ali iz njega, za vsak terminal posebej.

Pri prevozu v terminal za kombinirani promet ali iz njega v nespremljanem kombiniranem prometu mora imeti voznik pri sebi prevozne dokumente. Z njimi dokazuje, na katerem terminalu ali nakladališču je intermodalno prevozno enoto kombiniranega prometa prevzel, kam jo pelje in kdo mu je naročil prevoz. Cestno vozilo, uporabljeno pri prevozu v terminal za kombinirani promet ali iz njega v nespremljanem kombiniranem prometu, se lahko shrani na območju terminala za kombinirani promet ali na parkiriščih v neposredni soseščini terminala za kombinirani promet kot tudi na zasebnih površinah na podlagi dovoljenja pristojnih organov in v skladu s predpisi vsake države pogodbenice, na ozemlju katere je terminal za kombinirani promet. Prevoz v terminal za kombinirani promet ali iz njega v nespremljanem kombiniranem prometu med nakladiščem in razkladališčem ter terminalom za kombinirani promet je treba opraviti po najkrajši običajni dovoljeni poti.

Pogodbenici si bosta prizadevali zagotoviti pogoje, ki bodo izvajalcem kombiniranega prometa omogočali in jih vzpodbujali, da bodo dosegli dogovore o medsebojnem sodelovanju tako, da bo izvajalec kombiniranega prometa iz ene države pogodbenice za izvajanje prevoza v terminal za kombinirani promet ali iz njega v nespremljanem kombiniranem prometu na ozemlju države druge pogodbenice pridobil prevoznika iz te države.

Spremljani kombinirani promet

Pogodbenici sta se obvezali, da bosta v mejah možnosti zagotavljali primerne pogoje za realizacijo spremljanega kombiniranega prometa z ozemlja države ene pogodbenice na ozemlje države druge pogodbenice ali čez ozemlje države ene od njiju, da bosta vprašanja v

zvezi z obratovanja Ro-La urejali v skladu z možnostmi in potrebami svojih držav, da čas postanka vlakov, ki obratujejo v sistemu Ro-La, na mejnih postajah ne bo presegel 30 minut, in da bosta prevoza Ro-Ro in Ro-La oprostili obveznosti pridobivanja dovolilnic za mednarodni cestni promet.

Pri prevozu v terminal za kombinirani promet ali iz njega mora posadka cestnega vozila imeti dokument, ki se nanaša na spremljani kombinirani promet (tovorni list CIM-UIRR, ladijsko nakladnico ali rezervacijo za tovor).

3.3.3 Sporazum o obmejnem prometu in sodelovanju med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško

Sporazum med Vlado RS in Vlado RH o obmejnem prometu in sodelovanju je bil podpisan v Ljubljani 28. aprila 1997, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med RS in RH o obmejnem prometu in sodelovanju (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 20/01). V šestem poglavju tega sporazuma je urejen pomorski in kopenski promet na obmejnem območju. Splošni pogoji vzpostavljanja in opravljanja pomorskega in kopenskega linijskega prevoza med obmejnima območjema pogodbenic temeljijo na načelu vzajemnosti, razen če je to drugače urejeno z dvostranskimi sporazumi za posamezna področja prometa med pogodbenicama. Sporazum je v tem poglavju večinoma urejal kombinirani prevoz potnikov in blaga z ladjo in po kopnem, v nekaj delih pa se je nanašal na čisti kopenski promet potnikov in blaga. Sporazum je določil, da se vse morebitne ugodnejše določbe mednarodnih pogodb, ki veljajo za pogodbenici, in pogodb, sklenjenih med pogodbenicama, ki se nanašajo na pomorski in kopenski promet, uporabljajo tudi za pomorski in kopenski linijski prevoz, ki se opravljata po tem sporazumu. Prevozniki, ki opravljajo javni prevoz blaga ali prevoz blaga za lastne potrebe v cestnem prometu, lahko skladno s sporazumom opravljajo prevoz blaga, če jim pristojni organ pogodbenice izda ustrezno dovoljenje. Pogodbenici pa ne bosta omejevali števila izdanih dovolilnic.

3.3.4 Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Svetom ministrov Bosne in Hercegovine o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu

Sporazum med Vlado RS in Svetom ministrov BiH o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu je bil podpisan v Sarajevu 7. novembra 1997, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Svetom ministrov Bosne in Hercegovine o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu (Uradni list RS –

Mednarodne pogodbe, št. 17/00).¹¹). Pred tem obdobjem sta državi medsebojne pravice in obveznosti pri prevozu oseb in stvari urejali s protokoli na ministrski ravni. Prvi takšen protokol, ki je pretežno urejal prevoz oseb, je bil sklenjen že februarja 1992, z veljavnostjo od 18. 11. 1991. BiH je bila v tistem obdobju v vojnem stanju in protokol so lahko podpisali šele ob priznanju naše države. Vse do vzpostavitve miru na območju BiH sta državi medsebojne pravice urejali s protokoli. Srečanja mešanih komisij so bila skoraj letna. Po letu 1994 sta obe delegaciji intenzivno pripravljali tudi sporazum. Ta je bil sklenjen v štirih jezikih: slovenskem, hrvaškem, bosanskem in srbskem. Že iz dokumentacije izhaja, da je med državama urejenih manj področij kot med RS in RH. Državi že imata večjo medsebojno razdaljo. BiH vse do leta 2013 ni mejila z EU. Z analizo dokumentov smo predstavili intenzivnost potreb po mednarodnem prevozu blaga.

V sporazumu med RS in BiH je glede na dvostranski sporazum med RS in RH samo razlika glede določitve pristojnosti mešane komisije, in sicer:

- odloča skladno z določili sklenjenega sporazuma,
- proučuje in predlaga ukrepe za rešitev morebitnih težav, povezanih z mednarodnimi cestnimi prevozi,
- usklajuje vsa druga vprašanja, ki so povezana s cestnim prometom, npr. zaščito okolja, tehnično stanje vozil in zagotavljanje njihove varnosti v cestnem prometu, in
- daje pobude in predloge za spremembe sklenjenega sporazuma.

3.3.5 Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Makedonije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari

Sporazum med Vlado RS in Vlado RM o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari je bil podpisan v Ljubljani 17. januarja 1996, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Makedonije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 6/99).¹² Pred sporazumom sta državi urejali medsebojne pravice in obveznosti v mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari s protokoli na ministrski ravni med državama. Prvi takšen protokol seže v leto 1992, intenzivnost srečanj mešanih komisij med državama pa je bila precej manjša kot pri RH in BiH, to potrjuje dejstvo oddaljenosti RM od RS in od mej EU. S tem je tudi manj nelojalne konkurence prevoznikov druge sopolisnice sporazuma na območju druge podpisnice sporazuma. Makedonski prevozniki zaradi bližnjih pristanišč za nalaganje ali

¹¹ Želimo opozoriti, da smo pri tem sporazumu izpostavili le možne razlike, ki se pojavljajo od sporazuma, ki je bil podrobno opisan v poglavju 3.3.1.

¹² V tem poglavju smo opozorili le na razlike v vsebini v primerjavi s predstavljenim sporazumom v poglavjih 3.3.1 in 3.3.4.

razlaganje tovora niso uporabljali pristanišča Koper. Državi podpisnici sporazuma sta se v sporazumu dogovorili o liberalizaciji tranzitnega in bilateralnega mednarodnega cestnega prevoza blaga. Pri prevozu potnikov pa je razlika glede opravljanja kabotaže znotraj ozemlja druge pogodbenice, vendar ob pogoju recipročnosti. Pri prevozu blaga je sporazum določal, da se prevozi blaga v tretje države opravljajo z dovoljenji za eno vožnjo v odhodu ali prihodu. Državi sta prevoz blaga v veliki meri liberalizirali že pred podpisom sporazuma na ravni sklenjenega protokola v imenu obeh ministrov. Tranzitni in bilateralni prevoz je bil sproščen. Za prevoz v tretje države ali iz njih pa so se dogovorili, da se lahko opravlja z dovolilnicami.

3.3.6 Sporazum med Vlado Republike Slovenije in Zvezno vlado Zvezne republike Jugoslavije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga

Do podpisa sporazuma med Vlado RS in Zvezno vlado ZRJ o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga je minilo kar veliko časa. Glaven razlog je bil političen, ker je bila ZRJ v vojnem stanju skoraj z vsemi nekdanjimi republikami skupne države SFRJ, katere niso sestavljale države ZRJ. Do delitve ZRJ na posamezne države je prišlo v letih po sklenitvi sporazuma. Sporazum med Vlado RS in Zvezno vlado ZRJ o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga je bil podpisan 2. novembra 2001 v Ljubljani, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado RS in Zvezno vlado ZRJ o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13/02).¹³ Mednarodni cestni prevoz potnikov in blaga med Zvezno republiko Jugoslavijo (v nadaljevanju ZRJ) in RS je bil takoj po razglasitvi naše samostojnosti in neodvisnosti ter zatem agresije na našo državo okrnjen. ZRJ pa je zaradi agresije na druge republike Balkana dobila embargo, ki se je nanašal na vse njihovo gospodarstvo, vse blago, ki bi prišlo v ZRJ in bi bilo iz ZRJ odpeljano. Varnostni svet je to prepovedal z Resolucijo Varnostnega sveta OZN št. 757/1992. Vlada RS je v zvezi s tem sprejela še dodaten Sklep št. 260-01/91-2/4-8 z dne 19. 5. 1992, s katerim je na območju RS prepovedala vstop vsem cestnim motornim vozilom s srbsko in črnogorsko registracijo. Dodatno je bila sprejeta Resolucija Varnostnega sveta OZN št. 787/92. Nadalje je Varnostni svet OZN sprejel še Resolucijo št. 829/93. RS je začela postopno odpravljati ukrepe, najprej je odpravila prepoved vstopa in vožnje motornih vozil s srbskimi in črnogorskimi registrskimi oznakami na ozemlju RS. Leta 1995 je prihajalo vse več pobud iz ZRJ za vzpostavitev avtobusnih linij med državama. Leta 1996 je Vlada RS dala pobudo za sklenitev sporazuma o mednarodnem cestnem prometu oseb in stvari med Vlado RS in Vlado ZRJ. O tem je predhodno pridobila mnenje Odbora za zunanjo politiko v Državnem zboru RS. Med državama vse do sklenitve sporazuma v Ljubljani 2. 11. 2001 ni bil sklenjen noben protokol na ministrski ravni, ki bi urejal mednarodni cestni prevoz potnikov in blaga. Takoj

¹³ Pri pregledu dvostranskega sporazuma smo se osredotočili le na morebitne razlike v primerjavi z drugimi dvostranskimi sporazumi.

po sprejemu sporazuma sta se delegaciji sestali v mešani komisiji in določili režim prevozov. Sestanki mešanih komisij so potekali skoraj vsako leto. Leta 2005 sta se delegaciji medsebojno dogovorili o popolni liberalizaciji prevoza blaga. Iz analize dokumentov se bo ugotovilo, da se lahko med državama, ki zaradi embarga nimata gospodarskega sodelovanja, zelo hitro vzpostavi sodelovanje brez omejevanja. Iz ZRJ sta nastali dve državi, in sicer Črna gora in Republika Kosovo, v začetku pod protektoratom Združenih narodov. S Črno goro je sporazum že podpisan. RS z Republiko Kosovom (v nadaljevanju RK) še ni podpisala sporazuma o mednarodnem cestnem prometu za prevoz potnikov in blaga, parafirali pa sta ga obe ministrski delegaciji. Delegaciji sta se s protokolom dogovorili, da večina dogovorov, ki so bili v sporazumu z ZRJ, ostane liberaliziranih. Za prevoz blaga v tretje države in iz njih so se dogovorili, da uredijo kontingente z dovolilnicami. Med RS in Republiko Črno goro (v nadaljevanju RČG) pa je bil podpisan sporazum med obema vladama v Podgorici 23. 6. 2009, vendar še ni ratificiran z zakonom. Tako je ostalo še pri prvem protokolu ministrskih delegacij, ki so uskladile sporazum leta 2008, kateri je bil podpisan. Delegaciji sta se s protokolom dogovorili o liberalizaciji vseh oblik mednarodnega prevoza potnikov in blaga. V bistvu ima RČG enake pravice, kot jih je imela v ZRJ. V sporazumu najdemo določila, ki jih pri pregledu drugih sporazumov nismo našli, in sicer, da se dovoljenja za linijski prevoz potnikov izdajajo z veljavnostjo za pet let, da je kabotaža potnikov na ozemljih druge pogodbenice prepovedana, da dovolilnice za prevoz blaga veljajo 13 mesecev od začetka vsakega koledarskega leta (ta način je utečen tudi v praksi), da dovolilnice niso prenosljive, da se dovolilnice lahko uporabljajo le za eno vožnjo (to določilo sicer najdemo tudi že pri sporazumu z RM), da morajo biti vozila za prevoz nevarnega ali hitro pokvarljivega blaga opremljena v skladu z mednarodnimi predpisi, da mora biti nameščena oprema za spremljanje časa vožnje in časa počitka posadke prav tako v skladu z mednarodnimi predpisi ter da je treba imeti dovolilnice in CEMT-dovoljenja v vozilu in jih predložiti na zahtevo pristojnega organa države gostiteljice.

4 VEČSTRANSKA DOVOLILNICA CEMT

Evropska konferenca ministrov za promet (CEMT) si vse od nastanka leta 1953 prizadeva za olajšanje mednarodnega kopenskega prometa in povezovanje zadevnih trgov. Uvedba večstranskega kontingenta prometnih dovolilnic 1. januarja 1974 je bila po mnenju Sveta ministrov praktičen korak k postopni liberalizaciji cestnega tovornega prometa, ki bi se lahko dosegla samo s skupnimi prizadevanji držav članic za usklajevanje konkurenčnih pravil med cestnimi prevozniki iz različnih držav in med različnimi načini prevoza. Z uvedbo standardov za emisije hrupa in izpušnih plinov za »zelena« tovorna vozila ter še strožjih emisijskih standardov in varnostnih zahtev za »bolj zelena in varna« tovorna vozila ter zaporedoma za »varnejša EURO III«, »varnejša EURO IV«, »varnejša EURO V« in »varnejša EURO VI« tovorna vozila večstranski kontingent tudi spodbuja uporabo do okolja prijaznih in varnih vozil ter tako prispeva k zagotavljanju trajnostne mobilnosti. Večstranski značaj dovolilnic tudi spodbuja racionalnejšo uporabo vozil, ker se tako zmanjšuje število praznih voženj. CEMT je postal Mednarodni prometni forum (ITF) z deklaracijo, ki jo je sprejel Svet ministrov CEMT na ministrskem zasedanju 17. in 18. maja 2006 v Dublinu. Vendar sistem večstranskega kontingenta še naprej deluje kot večstranski kontingent dovolilnic CEMT, rezerviran za države članice CEMT. ITF je v sodelovanju z International Road Transport Union (v nadaljevanju IRU) pripravil publikacijo »Navodilo za uporabo večstranskega kontingenta CEMT dovolilnic 2014« (MZI 2014a, 3-5).

V magistrski nalogi smo na začetku predstavili pomembnost skupnega evropskega trga, prostega pretoka blaga in prostega opravljanja storitev ter jih primerjali z evropsko politiko na področju prometa blaga in s tem opravljenimi storitvami prevoza v skladu z uredbami 1071/2009, 1072/2009 in 1073/2009 in konvencijo CEMT. RS ima s posameznimi evropskimi državami kakor tudi z državami članicami Evropskega združenja za trgovino (EFTA) in s tretjimi državami sklenjene sporazume glede pravil opravljanja prevoznih storitev prevoznikov iz posameznih držav članic, s katerimi je sklenjen sporazum o prevozih v RS ali iz nje, kakor tudi tranzitnega prevoza čez RS. Namen sklepanja takih sporazumov je krepitev medsebojnih gospodarskih odnosov med državami podpisnicami sporazuma ter zaščita prevoznitva kot gospodarske panoge. Največ dvostranskih sporazumov je sklenjenih s sosednjimi državami, v katerih je prost pretok opravljanja storitev najlažji.

4.1 Uporaba dovolilnic CEMT

V skladu z Navodilom za uporabo večstranskega kontingenta CEMT 2014 (v nadaljevanju Navodilo) v tem poglavju predstavljamo uporabo dovolilnic CEMT in vodenje dnevnika. Dovolilnico lahko naenkrat uporablja samo eno vozilo. Dovolilnica mora biti v vozilu med vožnjo polnega vozila od kraja nakladanja do kraja razkladanja pri vožnji s polnim vozilom

ali med celotno vožnjo praznega vozila, ki poteka pred vožnjo naloženega vozila ali ji sledi. Država nakladanja vozila je lahko druga kot država izvora naloženega blaga. Dovolilnica CEMT ne dovoljuje kabotaže. Prav tako prevoznik z dovolilnico ni oproščen obveznosti v zvezi z drugimi dovoljenji za prevoz izrednega tovora glede na dimenzije ali maso oziroma za prevoz posebnih vrst blaga (nevarno blago). Dovolilnica CEMT se lahko uporablja za vozila, ki jih brez voznika najame ali zakupi prevoznik, ki mu je bila dovolilnica izdana. Vozilo mora biti na razpolago izključno prevozniku, ki ga je najel, in ga lahko vozi samo voznik tega podjetja. V tem primeru morajo biti v vozilu naslednji dokumenti:

- pogodba o najemu ali zakupu oziroma overjen usklajen izvleček iz te pogodbe, v katerem so navedeni zlasti ime najemodajalca, ime najemjemalca, datum sklenitve in trajanje pogodbe ter identifikacijska številka vozila (VIN);
- če voznik ni najemjemalec vozila, voznikova pogodba o zaposlitvi ali overjen izvleček iz te pogodbe, v katerem so navedeni zlasti ime delodajalca, ime delojemalca ter datum sklenitve in trajanje pogodbe o zaposlitvi ali zadnji obračunski list plače.

Po potrebi lahko zgoraj navedene dokumente nadomestijo enakovredni dokumenti, ki jih izdajo pristojni organi države članice. Tem dokumentom je treba priložiti prevode v angleškem ali francoskem ali nemškem jeziku (MZI 2014a, 6 in 7).

Prevoznik dovolilnic CEMT ne sme prenesti na tretjo osebo. Ker mora biti na prvi strani dovolilnice navedeno ime prevoznika, se mora to ime ujemati z imenom prevoznika, ki opravlja prevoz. Kadar se vožnja začne z eno letno ali kratkoročno dovolilnico in se nadaljuje z drugo, izdano za naslednje zaporedno obdobje, sta obe dovolilnici v vozilu med celotno vožnjo. Dovolilnice CEMT, dnevnik in pripadajoča potrdila ne smejo biti vloženi v folijo ali prevlečeni z zaščitnim filmom. Imetnik dovolilnice CEMT mora voditi dnevnik. Vsaka država natisne v svojem jeziku potrebno število dnevnikov za uporabo letnih ali kratkoročnih dovolilnic. Običajno se za mesečne dovolilnice izda dnevnik s petimi stranmi. Priporoča se tiskanje letnih dnevnikov z 52 samokopirnimi in oštevilčenimi stranmi, to ustreza 52 tednom v letu. Dnevnik se izda na ime prevoznika in ni prenosljiv. Dnevnik mora imeti isto številko kot dovolilnice, na katere se nanaša, po potrebi se lahko dodajo dodatne številke, nov dnevnik se lahko izda šele, ko je prejšnji popolnoma poln. Če ta pogoj ni izpolnjen, se lahko dovolilnica šteje za neveljavno. Dnevnik opravljenih prevozov se vodi tako, da prikazuje kronološki vrstni red posameznih voženj s polnim vozilom od kraja nakladanja do kraja razkladanja in tudi vsako vožnjo s praznim vozilom, vključno s prečkanjem meje. Navedejo se lahko tudi tranzitne točke, vendar to ni obvezno. Dnevnik mora biti izpolnjen pred začetkom vsake vožnje polnega vozila od kraja nakladanja do kraja razkladanja in za vsako prazno vožnjo. Kadar se med vožnjo blago prevzema ali razklada v različnih krajih, je treba ustrezne vmesne postaje v stolpcih 1, 2, 3, 5 in 6 navesti z oznako »+«, na primer stolpec 2 a) Kraj nakladanja: Ventspils + Riga + Bauska; stolpec 5 Bruto masa: 12 + 5 + 5. Vsi popravki morajo biti narejeni tako, da ostane izvirno besedilo ali številke čitljive. Pristojni kontrolni organi ne morejo zahtevati, da dnevnik vsebuje žige vsake tranzitne države, lahko pa se

odločijo za odtis žiga v dnevnik po vsakem kontrolnem pregledu. Od imetnika dovolilnice CEMT se ne zahteva, da ima v dnevniku odtisnjene žige vsake tranzitne države. Dovolilnica, dnevnik ter potrdilo za »varnejše EURO IV«, »varnejše EURO V«, »varnejše EEV«¹ ali »varnejše EURO VI« tovorno vozilo morajo biti vedno v vozilu in se morajo na zahtevo predložiti za inšpekcijski pregled, ki ga opravljajo pristojni kontrolni organi. Ti kontrolni organi lahko potem v dnevnik odtisnejo žig. Izpolnjene evidenčne liste je treba hraniti v dnevniku do prenehanja veljavnosti, navedene na dovolilnici. Izvodi evidenčnih listov se iztrgajo in pošljejo pristojnemu organu ali telesu v dveh tednih po koncu vsakega koledarskega meseca v primeru letne dovolilnice. Kratkoročne dovolilnice pa se pošljejo pristojnemu organu (pri nas sta to OZS in GZS) v dveh tednih po prenehanju veljavnosti. Pristojni organ mora poskrbeti, da so evidenčni listi na razpolago naslednje koledarsko leto. Tako pridobljene informacije se lahko uporabljajo le za nadzor uporabe dovolilnic. Ne smejo se uporabljati za davčne namene ali sporočanje osebnih informacij (MZI 2014a, 8–11).

4.2 Veljavnost dovolilnic CEMT

Po Navodilu se šteje, da so dovolilnice CEMT neveljavne, če na njih niso neizbrisljivo navedeni naslednji obvezni podatki:

- osebno ime ali ime podjetja ter celoten naslov prevoznika,
- podpis in žig organa, ki je izdal dovolilnico,
- datum začetka in konca veljavnosti dovolilnice ter
- datum izdaje dovolilnice.

Po Navodilu dovolilnice, za katere je ugotovljeno, da so bile izgubljene ali nadomeščene, vendar pozneje najdene, niso več veljavne. Uporabo teh dovolilnic vzporedno z nadomestno dovolilnico je treba kaznovati tako, da pristojni organ odvzame obe dovolilnici. Za neveljavne se štejejo tudi dovolilnice, ki jim niso priloženi pravilno izpolnjen dnevnik in veljavna potrdila, ki potrjujejo skladnost z vrsto uporabljene dovolilnice, to je za »varnejše EURO IV«, »varnejše EURO V« ali »varnejše EURO VI« tovorno vozilo. Tovorna vozila višje kategorije (kot so »varnejša EURO V«) lahko uporabljajo dovolilnice za nižje kategorije (kot so »varnejša EURO IV), obratna uporaba pa ni možna. Dovolilnice se štejejo za neveljavne tudi, če se pri pregledu na kraju samem ugotovi, da so prekoračene zgornje meje emisij ali da niso izpolnjene varnostne zahteve, ki so določene za taka tovorna vozila. Organ, ki je izdal dovolilnice, jih lahko odvzame, zlasti ob hujši ali ponovni kršitvi uporabe dovolilnic CEMT, kršitvi socialnih ali prometnih predpisov ter ob nezadostni uporabi ali uporabi samo za dvostranske prevoze. Le če je dovolilnica CEMT izgubljena ali ukradena ali če jo uporablja prevoznik, kateremu ni bila izdana, ali v primeru ponarejene ali pretečene dovolilnice ali ponarejenega potrdila, se dovolilnica ali potrdilo nemudoma odvzame kot dokaz, ki se upošteva v nacionalnih postopkih. Kadar prevoznik, imetnik večstranskih dovolilnic CEMT,

zaporedno krši pravila v zvezi z dovolilnicami CEMT ali je ponaredil kakršen koli dokument, povezan z uporabo dovolilnic CEMT, je treba temu prevozniku vsaj dve leti prepovedati uporabo teh dovolilnic. Odvzete ali vrnjene dovolilnice se lahko za preostali rok veljavnosti izdajo drugim prevoznikom. V takšnih primerih je treba dovolilnico preklicati, preden se nadomesti z nadomestno dovolilnico. Ob izgubi ali kraji dovolilnice mora biti organ, ki je dovolilnico izdal, nemudoma obveščen. Za preostali rok veljavnosti se lahko dovolilnica nadomesti z drugo dovolilnico. Sekretariat ITF mora biti obveščen o številu preklicanih in nadomeščenih, izgubljenih ali ukradenih dovolilnicah ter o številu nadomestnih dovolilnic zanje. Države članice morajo pri uporabi določb, ki urejajo uporabo dovolilnic, nadzor izpolnjevanja pogojev in kaznovanje morebitnih kršitev, druga drugi pomagati. Če pristojni organi države članice ugotovijo, da je imetnik dovolilnice CEMT, izdane v drugi državi članici, kršil določbe iz dovolilnice, mora država članica, na katere ozemlju se je kršitev zgodila, obvestiti sekretariat ITF in organe države, v kateri ima prevoznik sedež, da bi ti organi lahko ukrepali glede kazni (vključno z odvzemom dovolilnice). Pristojni organi morajo v treh mesecih po nastali kršitvi drug drugemu in sekretariatu ITF dati vse razpoložljive podatke in dokumente o izvršenih ali predvidenih kaznih za kršitve. Sekretariat ITF obvesti vse druge države članice (MZI 2014a, 11–13).

Določene dovolilnice se ne smejo uporabljati na ozemlju nekaterih držav članic in so v ta namen označene z rdečim žigom. Zlasti dovolilnice, na katerih je rdeči žig z oznako Avstrije, Grčije, Madžarske, Italije ali Rusije, ne veljajo na ozemlju navedenih držav članic. Poznamo še kratkoročne dovolilnice CEMT, ki so veljavne le 30 dni, vendar te ne veljajo na avstrijskem ozemlju. Kadar se prevoz opravlja s sklopom vozil, dovolilnico izda pristojni organ v državi registracije vlečnega vozila. Dovolilnica velja za sklop vozil, tudi če priklopnik ali polpriklopnik ni registriran na ime imetnika dovolilnice ali je registriran v drugi državi članici (MZI 2014a, 14).

5 PREVERJANJE IN POTRJEVANJE DOVOLILNIC V SLOVENSКИH PODJETJIH

Tuji cestni prevozniki so z neizpolnjevanjem dovolilnic, katerih kvote so bile dogovorjene na bilateralni ravni med RS in njihovo državo, kršili ratificirane sporazume in dogovore. S kršitvijo teh predpisov so kršili dobre poslovne običaje dogovora med državama in zavestno povzročali škodo cestnim slovenskim prevoznikom¹⁴. Takšen način nastopanja na trgu ni bil primeren. Z dejanji tujih cestnih prevoznikov so bila seznanjena tudi njihova podjetniška združenja prevoznikov, vendar so s svojo pasivnostjo taka dejanja tudi podpirala in odklanjala bilateralne sestanke med državama in s tem iskanja vzajemnih rešitev. Slovenskim cestnim prevoznikom je bila tako povzročena ogromna premoženjska škoda (v raziskavi tudi prikazana). Svojo navidezno konkurenčnost so tuji prevozniki še podkrepili z nespoštovanjem predpisov o delovnem času, počitkih in minimalnih varnostnih kriterijih prevoznih sredstev ter pravil poštenega mezdnega plačila. Na takšen način so ustvarili mnogo nižjo stroškovno ceno prevoza blaga po prevoženem kilometru. Zaradi zniževanja proizvodnih stroškov so slovenska proizvodna/predelovalna/tercinalna podjetja naročala prevozne storitve pri tujih cestnih prevoznikih. Zaradi odprave notranjih mej EU pa so tuji prevozniki ob njihovem povečanem obsegu potreb po prevozu spretno izkoristili nastale razmere z neizpolnjevanjem dovolilnic in s kršenjem dobrih poslovnih običajev. Kot vsako sodobno gospodarstvo ima tudi gospodarstvo RS željo po ekonomičnem in kakovostnem zadovoljevanju potreb akterjev na tržišču. Pomembno vez pri izpolnjevanju želja teh akterjev vsekakor predstavlja cestni promet. Z njim se premešča blago in opravljajo storitve prevoza, dobavitelji prejema vohodne in izhodne materiale za svojo proizvodnjo, kupci pa svoje naročeno blago. Ker so bili slovenski cestni prevozniki v preteklosti soočeni z omejitvami svojega profesionalnega poklica, kot so delovni čas in omejitve vožnje, ki so podražile prevoz, prevozniki iz tretjih držav pa vseh teh omejitev in prilagojene zakonodaje evropski zakonodaji še niso imeli implementiranih, so bili lahko pri izvajanju svojih storitev cenejši. Nižjo ceno pa so dosegali tudi z maksimalno izkoriščenostjo svojih delovnih prevoznih sredstev tudi na račun

¹⁴ OZS, AZ in GZS (prevozniški sektor) so normativne določbe o preverjanju dovolilnic izjemno podpirale. Trgovinska zbornica Slovenije (v nadaljevanju TZS) in GZS (gospodarski sektor) pa teh normativnih določb nista podpirali, saj naj bi to za gospodarstvo predstavljalo preveliko obremenitev oziroma previsoke stroške poslovanja. Na predlog OZS, AZ in dela GZS, ki pokriva prevozniško dejavnost, je bil po dolgem odlašanju države sprejet predpis, s katerim se je pravnim osebam v gospodarstvu, ki blago pošiljajo ali prejema prek cestnega transporta, naložilo, da preverjajo in potrjujejo dovolilnice ter tako le-te uničijo, da se jih ne more večkratno uporabljati. RS si je več kot štiri leta prizadevala, da bi povečala število dovolilnic za prevoz blaga med državama, ker je našim prevoznikom število dovolilnic hitro pošlo.

nezakonite uporabe dovolilnic. Na takšen način so lastno ceno še bolj zniževali. RS je s preverjanjem in potrjevanjem dovolilnic v slovenskih podjetjih lahko na edini možni način zajezila kršenje dobrih poslovnih običajev ter preprečila širše kršenje predpisov tujih cestnih prevoznikov in s tem zniževanje lastne stroškovne cene.

Konkurenca pri cestnih prevoznikih je zaželeno stanje na trgu, pri čemer se spoštujejo določbe, predpisane s predpisi, in v skladu s tem se cestni prevozniki prilagajajo tržnim razmeram, zato da si zagotovijo čim boljši položaj, ki se potem odrazi v dobičku in stalni navzočnosti na trgu pri opravljanju gospodarske dejavnosti. Kot gospodarska dejavnost se šteje vsaka dejavnost, ki se opravlja na trgu, zlasti pa nakup in prodaja blaga, proizvodnja, prevozne, turistične, gradbene, blagovno-prometne in kakršne koli druge storitve, pa tudi bančni, finančni, zavarovalni in podobni posli. Konkurenca je skupek pravil, ki neposredno urejajo trg.

Pravilna konkurenca ne deluje samo v interesu gospodarskih subjektov, ampak tudi v interesu družbe in posameznikov. V praksi poznamo pravno in ekonomsko definicijo konkurence. Pod pravno definicijo konkurence je razumljivo prilagajanje gospodarskih subjektov tržnim razmeram, pri čemer si želijo zagotoviti čim boljši tržni položaj, s tem pa čim boljši dobiček. Konkurenčno pravo vsebuje represivne norme, ki vsebujejo prepovedi oziroma zapovedi. Konkurenčno pravo določa tržno disciplino in je obvezno za vse udeležence na trgu. Vzpostavitev konkurenčnega prava pa lahko dosežemo še z normami, s katerimi nekaj prepovemo in ki so izražene abstraktno in splošno. Konkurenčno pravo se v slovenskih predpisih odraža med drugim v naslednjih pravnih virih:

- 33. člen Ustave Republike Slovenije (v nadaljevanju URS), ki določa pravico do zasebne lastnine in dedovanja,
- 1. odstavek 74. člena URS, ki opredeljuje svobodno gospodarsko pobudo,
- 3. odstavek 74. člena URS, ki opredeljuje prepoved nelojalne konkurence in omejevanja konkurence, ki bi bila v nasprotju z zakonom,
- Zakon o preprečevanju omejevanja konkurence (Ur. l. RS, št. 36/08, 40/09, 26/11, 87/11, 57/12, 39/13 – odl. US, 63/13 – ZS-K, 33/14, 76/15; v nadaljevanju ZPOMK-1).

ZPOMK-1 ureja prepovedane omejitve konkurence, varstvo konkurence in ukrepe, če do takih omejitev pride, organe, ki skrbijo za varstvo konkurence, njihove pristojnosti in postopek v zvezi z omejitvami konkurence. Zakon velja za pravne in fizične osebe, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, velja na ozemlju Slovenije, kakor tudi za gospodarske subjekte, ki imajo svoj sedež v tujini, a opravljajo gospodarsko dejavnost prek slovenskega trga. Če se krši varstvo konkurence, nastopi nelojalna konkurenca, ki je prepovedana z ustavo, ter gre za dejanja, ki nasprotujejo tržnim običajem. Zatiranje nelojalne konkurence je namenjeno ščititvi konkurence. Samo omejevanje konkurence pa je prepovedano z zakonom. Preprečevanje omejevanja konkurence je namenjeno ščititvi trga in koristi potrošnika.

Kanduč Valant (2011, 13) pravi, da je konkurenčno pravo skupek pravil, ki prepovedujejo ravnanje, ki omejujejo ali izkrivljajo konkurenco. Konkurenca je tekmovanje, da se z večjo kvaliteto blaga ali nižjo ceno izdelkov, z boljšimi storitvami najde boljši ponudnik. Konkurenca med podjetji zagotavlja učinkovitost nizke cene in inovacije ter je zato temelj prostega trga. V slovenskem pravu pojem konkurenčnega prava obsega tako pravo preprečevanja omejitev konkurence kot tudi pravo preprečevanja nelojalne konkurence.

Za **nelojalno konkurenco** gre, kot smo že predhodno povedali, v primerih, ko podjetje pri nastopanju na trgu ravna v nasprotju z dobrimi poslovnimi običaji in to povzroči ali utegne povzročiti škodo drugim udeležencem na trgu. Nelojalna konkurenca je dejanje, ki nasprotuje tržnim običajem ter krši dobre poslovne običaje, gre za način nastopanja na trgu, ki ni primeren. Nelojalna konkurenca je prepovedana že s samo URS. ZPOMK-1 vsebuje generalno klavzulo in določa znake dejanja, ki se štejejo za nelojalno konkurenco. Z generalno klavzulo zakon zajame tudi dejanja, na katera ni neposredno mislil, in dejanja, ki jih ob nastanku zakona še ni bilo. Pri nas je z ZPOMK-1 omogočen primarni sistem generalne klavzule, tako je treba pri vsakem dejanju nelojalne konkurence ugotoviti, ali ima elemente iz generalne klavzule. Zakon poleg generalne klavzule našteva še tipična dejanja nelojalne konkurence, niso pa to vsi primeri nelojalne konkurence, ki se v praksi tudi pojavljajo. Tržni odnosi se v praksi nenehno razvijajo in spreminjajo in ni mogoče vnaprej predvideti vseh dejanj nelojalne konkurence, ki jih je treba prepovedati. Zaradi navedenega je potrebna generalna klavzula nelojalne konkurence, ki za nelojalno konkurenco šteje dejanje podjetja pri nastopanju na trgu, ki je v nasprotju z dobrimi poslovnimi običaji in s katerimi se povzroči ali utegne povzročiti škoda drugim udeležencem na trgu. Nelojalna konkurenca nastopi, če so kumulativno podani vsi elementi generalne klavzule. Elementi generalne klavzule pa so naslednji:

- podjetje (obsega vse subjekte, ki delujejo na trgu in podjetniška združenja);
- nastopanje na trgu (aktivnost podjetja, ki je usmerjena v pridobitev tržnega položaja);
- nasprotovanje dobrim poslovnim običajem (to je najpomembnejši element nelojalne konkurence). Dobri poslovni običaji so pravni standard, katerega vsebino je treba določiti v vsakem posameznem primeru, nemogoče je postaviti definicijo, ki bi vedno držala, vsebina dobrih poslovnih običajev se spreminja v času. Dobri poslovni običaji so kogentna pravila, uveljavljena v tržnih razmerjih. Ugotavljanje dobrih poslovnih običajev je problematično v dokazovanju pred sodišči, ko bi sodnik moral soditi po sistemu univerzalnih vrednot, ne pa po svojih zasebnih vrednotah;
- nastanek škode (nelojalna konkurenca so dejanja, s katerimi se povzroči škoda drugim udeležencem, zadosten je že izkaz možnosti nastanka škode, vendar pa je to samo pogoj za sprožitev ustreznega odškodninskega zahtevka).

Kanduč Valant (2011, 15) navaja, da je nelojalna konkurenca tekmovanje – nastopanje na trgu, ki nasprotuje prepričanju, zavesti o poštenem, častnem, humanem ravnanju v poslovanju

na trgu. Njena osrednja značilnost je v nasprotovanju dobrim poslovnim običajem in etičnim normam oziroma kršitvi splošnih dolžnosti, ki obstajajo ob upoštevanju korektnega ravnanja in poslovne morale.

DZ RS je v sredini leta 2010 na predlog ministrstva, pristojnega za promet, in zaradi prigovarjanja slovenskih prevoznikov sprejel spremembe in dopolnitve ZPCP z novimi določili enajstega in dvanajstega odstavka 102. člena. Ta sta med drugim določila, da morajo pravne osebe, samostojni podjetniki posamezniki, posamezniki, ki samostojno opravljajo dejavnost, pri katerih se v mednarodnem cestnem prometu in pri opravljanju kabotaže blago nalaga ali razlaga, pred nalaganjem ali razlaganjem blaga preveriti, ali izdana bilateralna dovolilnica, ki jo potrebujejo tuji prevozniki, še ni bila uporabljena oziroma ali se dovolilnica CEMT ustrezno uporablja. Navedeni subjekti morajo preverjeno dovolilnico v skladu z enajstim odstavkom tega člena na zadnji strani dovolilnice označiti kot uporabljeno tako, da označijo, ali gre za nalaganje ali razlaganje, zapišejo datum, se podpišejo in odtisnejo žig ter jo fotokopirajo. Dovolilnice CEMT se po preverjanju samo fotokopirajo. Kopije dovolilnic oziroma dovolilnic CEMT, ki so jih evidentirali, morajo hraniti dve leti po preteku leta, v katerem sta bili opravljeni preverjanje in potrjevanje. S spremembami in dopolnitvami v letu 2011 je bil še dodan trinajsti odstavek, ki je določil izjemo vsesplošne naložitve v enajstem in dvanajstem odstavku 102. člena, ki je določil, da določbe enajstega in dvanajstega odstavka 102. člena ne veljajo za območja prostih con kontrolne vrste 1, določenih v skladu s 799. členom Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija 1993 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL L št. 253 z dne 11. 10. 1993, stran 3; z vsemi spremembami in dopolnitvami). V konkretnem primeru je bilo izvzeto carinsko območje v pristanišču Koper, zato ker so nadzorni organi tam ves čas prisotni. Slovenski prevozniki, ko so leta 2009 skupaj z nadzornimi organi v pristanišču Koper prisostvovali delu nadzornih organov, so tako dobili napačne občutke, da je spoštovanje zakonodaje tujih prevoznikov brezhibno. Tuji prevozniki so vedeli, da je v pristanišču Koper velika verjetnost, da jih bodo preverjali nadzorni organi, tako kot so jih preverjali na južni meji z RH, zato si kršitev niso privoščili.

Slovensko podjetje ob prihodu tujega prevoznika preveri registrsko številko, opredeli, iz katere države prihaja, nato pogleda v ustrezno tabelo, ki je objavljena na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo, v njih ugotovi, ali tuji prevoznik potrebuje dovolilnico oz. dovolilnico CEMT. Če dovolilnico potrebuje, se vpraša, kam bo blago prepeljano ali od kod je pripeljano. Preveri, ali prevoznik dovolilnice po ZPCP zaradi izjem sploh ne potrebuje ali se dovolilnica ne zahteva po dvostranskih sporazumih, v takem primeru se postopek zaključi.

Kontrolor je v vrstici tabele¹⁵, pri kateri je lociral državo prevoznika, dobil vse potrebne podatke, ki so se morali ujemati na dovolilnici. Kontrolirale so se le dovolilnice s slovenskim grbom, to je bil prvi prepoznavni znak, da ima v rokah pravo dovolilnico. Pod slovenskim grbom je polje, iz katerega je razvidno, za katero leto je, nato okrajšava države (okrajšava in šifra države na dovolilnici se morata ujemati z okrajšavo in šifro v vrstici tabele), tip dovolilnice (tudi ta podatek se mora ujemati z okrajšavo v tabeli) in serijska številka (začetna in končna serijska številka sta bili zapisani v tabeli). Dovolilnica še vsebuje podatek, za koliko voženj se lahko uporablja. V sredinskem delu dovolilnice mora tuji prevoznik zapisati svojo firmo. Dovolilnica je veljavna, če je podpisana in žigosana od tujega organa, ki je podelil prevozniku dovolilnico. V sredinskem delu je še polje, v katerega mora prevoznik obvezno zapisati registrsko številko vlečnega vozila. Tuji prevoznik je, če je prečkal državno mejo RS, ta podatek zapisal v spodnji tretjini dovolilnice. Po taki preveritvi je kontrolor na drugi strani dovolilnice v posebno rubriko označil, ali gre za naklad ali razklad, zapisal datum in kraj ter čas, se podpisal in dovolilnico žigosal. Tako preverjeno in potrjeno dovolilnico je nato še dvostransko fotokopiral in arhiviral. V predelu potrjevanja dovolilnice so bile odtisnjene šifra in okrajšava države ter serijska številka. Po opravljenem preverjanju se je dovolilnica dvostransko fotokopirala ter se je s fotokopijo listina CMR arhivirala. Z omenjenim načinom je dovolilnica neuporabljiva ob drugem istem prevozu (npr. razkladu) in drugo slovensko podjetje bi že ob pogledu to ugotovilo. Če bi tuji prevoznik pripeljal blago brez dovolilnice ali z že uporabljenimi dovolilnicami, se ne bi smel razkladati. Do razklada je lahko prišlo, če je nadzorni organ to odobril pisno, vendar je podjetje počakalo in zadržalo prevoznika do prihoda nadzornih organov s tem, da ni potrdilo listine CMR.

Dovolilnica CEMT ali večstranska dovolilnica se po obliki razlikuje od prej predstavljene dovolilnice. Alternativno se lahko uporablja za prevoze v tretje države ali iz njih. Kontrolor v podjetjih nikoli ne preverja slovenske dovolilnice CEMT, ampak dovolilnico, izdano v državi, v kateri je sedež tujega prevoznika. Dovolilnica CEMT mora prav tako vsebovati podatke o firmi in sedežu prevoznika. Zelena štampljka pomeni, za kakšno vrsto ekološkega vozila gre;

¹⁵ Enake tabele pri svojem nadzoru ob uvedenem postopku uporabljajo tudi nadzorni organi. Države so bile razvrščene v dve skupini: države EU in članice EFTE ter skupino tretjih držav. V tabeli, v kateri so bile države iz EU in članice EFTE, ni bilo potrebe po množičnem preverjanju, saj je prevoz blaga med temi državami in RS skorajda liberaliziran. Na seminarju, na katerem so udeleženci spoznavali vsebine na praktičnih primerih, so bile te države za teoretično utrjevanje predstavljene zelo podrobno. Drugo skupino so tvorile tretje države, in sicer je prevoz blaga po cestah z nekaterimi od teh držav liberaliziran, z drugimi pa omejen. Obseg preverjanja in potrjevanja dovolilnic za vse slovensko gospodarstvo se je ocenjeval na maksimalno 100.000 preverjanj na letni ravni, in sicer okrog 70.000 preverjanj pri vstopno-izstopnih ali enojnih dovolilnicah. Preostalo število do 100.000 pa se je ocenjevalo za CEMT-dovolilnice, ki pa so večstranske. Analizirali smo podatke, pridobljene z anketami, opravljenimi v podjetjih, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo in prodajo ter so preverjala in potrjevala dovolilnice.

ta podatek kontrolor preveri s potrdilom o skladnosti vozila. Tovor se lahko prepelje z vozilom, ki ima višjo ekološko zahtevnost, kot je odtisnjena štampljka. Rdeči žigi na dovolilnici CEMT pomenijo, iz katere države ali v katero državo tuji prevoznik ne sme pripeljati tovora. Prevozniki z dovolilnico CEMT lahko opravijo največ 3 zaporedne mednarodne prevoze blaga, pri čemer se jim ni treba vrniti v domačo državo. V domačo državo se lahko vrnejo polni ali prazni, pomembno je, da prečkajo državno mejo. Slovenska podjetja so imela samo dolžnost, da so preverila, ali ne gre za četrti mednarodni prevoz, s tem da se tuji prevoznik ne bi vrnil v državo svojega sedeža. V letu 2010 je veljalo navodilo, da to potrdijo v koloni 7 v dnevniku, vendar je bilo v letu 2011 sprejeto poenotenje, naj se tam vpisujejo samo zaznamki nadzornih organov, zato so podjetja le fotokopirala dnevnik na strani, s katere so bili razvidni podatki, da je tuji prevoznik nazadnje prečkal mejo svoje države, in vsi opravljeni prevozi do nakladanja ali razkladanja v podjetju preverjanja.

Podjetjem je še bilo naloženo preverjanje, ali je tuji prevoznik opravljal nedovoljeno kabotažo. To je bilo le preverjanje po tabeli, in sicer, da ne bi tuji prevoznik, ki ima prepovedano opravljanje kabotaže, pripeljal tovora v njihovo podjetje ali bi ga želel v njihovem podjetju prevzeti in ga prepeljati do namembnega kraja znotraj ozemlja RS.

Sočasno s sprejemom materialne določbe zakona je zakonodajalec normiral visoke zneske v prekrškovnih določbah. Ta poteza se je zdela edino smiselna zato, da bi se administrativni ukrep uveljavil najprej med tujimi prevozniki in tudi med slovenskimi podjetji, da bi ga izvajala. Sprva je bila za tuje prevoznike v 125. členu ZPCP določena sankcija od 4000 do 8000 EUR za prekršek, če na ozemlju RS opravlja nelegalno kabotažo in opravlja ali opravi mednarodni prevoz blaga brez dovolilnice. Za prekršek pa je bil kaznovan tudi tuji prevoznik, in sicer od 2000 do 4000 EUR. Posledično je bila določena tudi kazen za prekršek enajstega odstavka 102. člena za slovenska podjetja, in sicer za pravno osebo, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, od 4000 do 8000 EUR, odgovorno osebo pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, od 1500 do 3000 EUR in posameznika, ki stori prekršek z opravo samega dejanja, od 1000 do 1500 EUR. S spremembami in dopolnitvami ZPCP v letu 2011 se je dodal prekršek tudi za kršitev dvanajstega odstavka 102. člena ZPCP, saj so slovenska podjetja našla vrzel in ugotovila, da se jih nikakor ne more v nadzoru preveriti, ali so preverili tujega prevoznika. S to novelo se je sicer določila ločenost prekrška pravne osebe po enajstem in dvanajstem odstavku 102. člena ZPCP. Kazni za prekrške pravne osebe in odgovorne osebe pa so se spustili v razpon od 375 do 3000 EUR. Za posameznika, ki stori prekršek, se je znižala spodnja vrednost, saj smo se zavedali, da ta prekršek lahko storijo na primer skladiščniki in vratarji; na podlagi navedenega je bila spodnja meja prekrška določena s 150 EUR. S spremembami in dopolnitvami ZPCP v letu 2013 so se znižale vrednosti vseh prekrškov za 50 %, ker je bila takšna usmeritev politične elite, ki je sicer takrat sestopila z

oblasti, samo za prej navedeno spodnjo vrednost pri kršitvi posameznika ni sledilo 50-odstotno znižanje.

6 EMPIRIČNA RAZISKAVA KONKURENČNOSTI SLOVENSКИH CESTNIH PREVOZNIKOV

Empirična raziskava je temeljila na analizi dokumentov in anketi.

Analiza dokumentov: Podatke o meddržavnih odnosih smo pridobili na Ministrstvu za infrastrukturo.

Anketa: Za osvetlitev vloge preverjanja in potrjevanja dovolilnic pri zmanjševanju krize na področju slovenskega prevoznštva z vidika slovenskih prevoznikov smo uporabili anketo. Preverjanje in potrjevanje dovolilnic lahko imata pomembno vlogo pri povečevanju prihodkov slovenskega avtoprevoznštva.

Z zbiranjem podatkov smo izvedli anketiranje na populaciji slovenskih prevoznikov v mednarodnem prometu. Anketa je vsebovala podatke o analizi obsega prevozov slovenskih prevoznikov iz/v RS pred spremembo zakonodaje preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih in po njej. Vsebovala je tudi analize podatkov povečanja stroškov v podjetjih ob uvedbi nove zakonodaje. Podatke smo obdelali s pomočjo statistike in programa SPSS, in sicer na vzorcu najmanj 84 pravnih subjektov, ki se ukvarjajo z dejavnostjo prevoza blaga v cestnem prometu. Druga anketa pa se je izvedla v gospodarstvu oziroma med udeleženci avtorjevih predavanj, ki jih je bilo v dveh letih približno deset na različnih lokacijah Slovenije. Eno leto po uvedbi tega administrativnega ukrepa pa so se izvedli še obnovitveni seminarji. Podjetja, ki so se udeležila seminarja, so imela potrebo po preverjanju in potrjevanju dovolilnic, saj je njihovo poslovanje segalo v tretje države, blago k njim ali od njih pa se je prevažalo s tovornimi vozili, ki so presegala 6000 kg skupne mase. Na vzorcu najmanj 50 pravnih subjektov smo analizirali, kakšni so bili stroški preverjanja in potrjevanja dovolilnic glede na prepeljano blago, za katerega se je preverjala in potrjevala dovolilnica. S poznavanjem možnih nevarnosti pri izvedbi raziskav, da bi se izognili napakam in pristranskosti, smo zagotavljali določeno stopnjo zanesljivosti raziskave. Hkrati smo upoštevali kriterije posploševanja v raziskovanju, t. i. zunanjo veljavnost, saj smo izsledke raziskave lahko statistično posploševali.

Z anketnimi vprašalniki smo zbrali podatke o številu mednarodnih prevozov slovenskih prevoznikov iz RS oz. v RS v letih 2012, 2013 in 2014, jih medsebojno primerjali ter ugotavljali, ali je uzakonjeni institut povečal prihodke v panogi slovenskega avtoprevoznštva. Nato smo proučevali povezavo med dodatnim delom v podjetjih ter stroški, ki jih je prinesla nova zakonodaja.

H1: Obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in po njej.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali s t-testom za odvisne vzorce. Preverili smo, ali se povprečna prihodka pred uvedbo dovolilnic in po njej statistično značilno razlikujeta. Pri obstoju statistično pomembne razlike se hipoteza potrди.

H2: Uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco do domačih prevoznikov.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali s Pearsonovim korelacijskim koeficientom. Spremenljivko »uspešnost uvajanja dovolilnic« smo povezali z novo sintetično spremenljivko »nelojalna konkurenca«. Izračunali smo razliko med deležema prihodkov pred uvedbo dovolilnic in po njej ter naredili novo spremenljivko »nelojalna konkurenca« (izražena v odstotku). Če je spremenljivka »uspešnost uvajanja dovolilnic« statistično pomembno povezana s spremenljivko »nelojalna konkurenca«, je hipoteza potrjena. Pojem nelojalne konkurence opredeljuje generalna klavzula že po Zakonu o preprečevanju omejevanja konkurence, ker se tržni odnosi v praksi nenehno spreminjajo, je prišlo do nelojalne konkurence tudi pri mednarodnih cestnih prevoznikih. Tuji cestni prevozniki blaga v mednarodnem prometu so slovenskim cestnim prevoznikom povzročali nelojalno konkurenco tako, da so ravnali v nasprotju z dobrimi poslovnimi običaji in niso izpolnjevali zahtevanih rubrik v dovolilnicah za mednarodni prevoz blaga. K tem dejanjem jih je spodbudilo dejstvo, da Slovenija s svojimi nadzornimi organi v uradnih postopkih v celoti preverja, ali tuji prevozniki pravilno izpolnjujejo dovolilnice za prevoz blaga. Tuji cestni prevozniki blaga so s svojimi dejanji zavestno povzročali škodo slovenskim cestnim prevoznikom blaga. Navedenih dejanj so se zavedali tudi njihova združenja in oblastni organi, saj so sestanke za reševanje nastalih težav vztrajno zavračali in dajali tiho dovoljenje za dejanja svojih prevozniških podjetij. Slovenski mednarodni cestni prevozniki blaga so glede nelojalne konkurence od tujih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga ministrstvo, pristojno za promet, opozarjali več let in vztrajali pri določitvi normativnih ukrepov in s tem vzpostaviti prave konkurence na trgu.

H3: Večina podjetij, ki so izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic, ima materialni strošek, ki ni presegal enega odstotka vrednosti sredstev, namenjenih za prevoz blaga, na letni ravni.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali z binomskim testom. Podjetja smo razdelili v dve skupini, in sicer: podjetja, ki so imela materialni strošek večji kot 1 % (podjetja, ki so imela strošek od 1 do 1,5 %, podjetja, ki so imela strošek od 1,51 do 2 %, in podjetja, ki so imela strošek nad 2 %), in podjetja, ki so imela materialni strošek manjši kot 1 % (podjetja, ki so imela strošek do 0,5 %, podjetja, ki so imela strošek od 0,51 do 1,00 %). Če je delež podjetij, ki imajo materialni strošek manjši kot 1 %, statistično značilno večji od 50 %, je hipoteza potrjena.

6.1 Vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov

V poglavju analiza in interpretacija podatkov vpliva dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov najprej predstavljamo analizo dokumentov in dvostranskih odnosov RS in države pogodbenice, metode in postopke raziskovanja, uporabljene spremenljivke in statistične enote ter analizirali vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov.

6.1.1 Slovensko-hrvaški odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga

Prvi protokol o opravljanju mednarodnega cestnega prometa med RS in RH je bil podpisan v Mokricah 19. novembra 1991, uporabljal pa se je od 15. novembra 1991 do 31. marca 1992 (MPZ 1991, 1-4). Protokol je vseboval že posamezne pravne vsebine, ki so bile pozneje vključene v sporazum pogodbenic. Podpisala sta ga pristojna ministra za promet obeh držav. Protokoli, podpisani pred sporazumom, se vedno sklepajo za določen čas, ki pa jih je možno podaljševati. S podpisom tovrstnega protokola sta državi pogodbenici soglasni, da bosta v prihodnosti podpisali sporazum. S srečanji delegacij na ministrski ravni pa se oblikuje prihodnje besedilo sporazuma. V analizi pregleda protokolov mešanih komisij se želimo dotakniti posebnosti sprememb od enega do naslednjega sestanka in predstaviti razvoj meddržavnih odnosov na področju prevoza potnikov in blaga. V letu 1993 sta državi sporazum ratificirali z Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu – BHRMCP (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 18/93). V preglednici 1 so razvidni strnjeni podatki medsebojnih izmenjanih dovolilnic med državama.

Državi sta število 5000 univerzalnih dovolilnic od podpisa protokola porabili v treh tednih, zato sta 6. decembra 1991 sklenili Dodatek k podpisanemu protokolu in določili, da se do 31. marca 1992 začasno lahko opravlja prevoz blaga brez dovolilnic. Pri tem bi želeli opozoriti, da se kontingenti dovolilnic določajo za eno leto, neuporabljene dovolilnice iz tekočega leta pa je mogoče uporabljati vse do 31. januarja naslednjega leta. Dne 10. februarja 1992 sta državi pogodbenici sklenili Dodatek I k protokolu, s katerim sta za zagotovitev lažjega opravljanja mednarodnega cestnega prevoza potnikov med obema državama začasno sprostili uporabo dovolilnic. Dne 31. marca 1992 sta pogodbenici sklenili Dodatek II k protokolu, ki je ponovno določil uporabo kontingentov dovolilnic iz protokola.

Delegaciji sta se sestali 23. julija 1992 (MPZ 1992c, 1–4) in 2. septembra 1992, iz pregleda dokumentov ugotavljamo, da se je mednarodni prevoz potnikov, še bolj pa mednarodni prevoz blaga med državama in za tretje države začel krepiti (MPZ 1992d, 1–3). Pojavljale so se prve težave nerazumevanja dogovorov slovenskih nadzornih organov – carinikov glede

plačila cestne takse ipd. Odprta vprašanja o nerazumevanju protokola sta delegaciji rešili že na sestanku. Slovenska stran je hrvaški strani predlagala povečanje kvote dovolilnic za tretje države, in sicer na 1500 kosov, z argumenti, da je takšna potreba slovenskih prevoznikov dovolilnic na mesečni ravni. Hrvaška stran se je seznanila s predlogom in ga s proučevanjem odložila do konca sestanka.¹⁶ Delegaciji sta se dogovorili za naslednje kontingente: 200 dovolilnic za vstopne praznih avtobusov, 500 dovolilnic za prevoz blaga v tretje države ali iz njih in ohranitev 5000 univerzalnih dovolilnic¹⁷ za prevoz blaga. Delegaciji sta se dogovorili, da če prevoznik v istem dnevu pri prevozu z istim tovorom oziroma povratnim tovorom dvakrat ali večkrat prečka državno mejo, potrebuje samo eno dovolilnico. V tistem času je RS imela še kar nekaj svojih obratov v RH in podjetja so prevažala blago med svojimi posameznimi enotami. Delegaciji sta se še dogovorili, da bosta kontingent dovolilnic za tretje države proučili v 20 dneh in ugotovili dejanske potrebe. Naslednji sestanek mešanih komisij je bil že 26. oktobra 1992 (MPZ 1992e, 1–2); na njem so se reševale redne avtobusne linije, hkrati pa je bilo med državama dodatno izmenjanih 1000 dovolilnic za prevoz blaga v tretje države ali iz njih.

Sestanki slovensko-hrvaške mešane komisije v letu 1993

Delegaciji sta se prvič srečali v Ljubljani 27. januarja. Glede na vzpostavljanje gospodarstva v obeh državah po njunih osamosvojitvah je bila glavna tema sestanka povečanje kontingenta dovolilnic (MPZ 1993b, 1–5). Delegaciji sta bili soglasni, da za leto 1993 določita kontingent 80.000 univerzalnih dovolilnic. Slovenska stran je predlagala, da se na mesečni ravni med državama izmenja 1500 dovolilnic za tretje države¹⁸, hrvaška stran je v zaščito svojega drobnega gospodarstva predlagala največ 500 dovolilnic za tretje države na mesečni ravni. Delegaciji sta bili soglasni, da izmenjata 4000 dovolilnic za tretje države v prvi polovici leta 1993; podatke prikazuje preglednica 1.

Drugo srečanje delegacij je bilo 20. maja v Zagrebu. Dogovorjeno je bilo, da se kontingent univerzalnih dovolilnic poveča na 120.000. Slovenska stran je še vedno opozarjala na povečano potrebo dovolilnic za tretje države, in sicer 1500 na mesečni ravni. Hrvaška stran je kot protiargument navajala, da je bilo že do dneva sestanka izmenjanih 4500 dovolilnic. Soglasni sta bili o začasni izmenjavi 4000 dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 1. Slovenska stran je želela z dodatnim predlogom svojo potrebo po dovolilnicah za tretje države

¹⁶ Sestanki mešanih komisij trajajo od dva do tri dni. Prvi dan si obe strani izmenjata statistične podatke, izrazita pričakovanja in izpostavita probleme. V popoldanskem času ima delegacija čas, da zadevo prouči, naslednjega dne pa delegaciji poskušata najti skupen dogovor z zapisom protokola, po dogovoru se protokola podpišeta.

¹⁷ Univerzalne dovolilnice so se uporabljale za prevoze v tranzitu in bilaterali.

¹⁸ Če dovolilnice niso za prevoz blaga v tretje države ali iz njih, smo to posebej zapisali, drugače pa so dovolilnice za povratno vožnjo.

ublažiti s predlogom, da se prevoz blaga iz pristanišča Reka šteje kot bilateralni prevoz, hrvaška stran takšnega predloga ni želela sprejeti, češ da imajo njeni prevozniki zadostne prevozne zmogljivosti za izvajanje prevoznih potreb RH ter da ni gospodarskega interesa za angažiranje tujih prevoznikov (MPZ 1993c, 1–5).

Tretje srečanje delegacij je bilo 8. novembra v Ljubljani. Slovenska stran je imela vnovično prošnjo za dodatnih 1000 dovolilnic za tretje države. Hrvaška stran se je zato, ker je bila pri njih še vedno vojna, strinjala z dodatnimi 300 dovolilnicami za tretje države za december. Tako je bilo skupno v letu 1993 izmenjanih 8800 dovolilnic za tretje države. Delegaciji sta na tem sestanku določili kontingente za leto 1994: 80.000 univerzalnih dovolilnic in 6000 dovolilnic za tretje države; podatke prikazuje preglednica 1 (MPZ 1993d, 1–5).

Sestanki slovensko-hrvaške mešane komisije v letih 1994 in 1995

Četrty sestanek delegacij je potekal 29. junija 1994. Slovenska stran je ponovno izrazila željo, da se prevoz iz pristanišča Reka šteje za bilateralnega. Hrvaška stran je v odgovoru pojasnila, da bo to vprašanje obdelala do naslednjega sestanka mešane komisije. Delegaciji sta bili soglasni, da se v letu 1994 za prevoz blaga izmenja dodatnih 40.000 univerzalnih dovolilnic in 4000 dovolilnic za prevoz blaga v tretje države; podatke prikazuje preglednica 1 (MPZ 1994b, 1–4).

Peti sestanek delegacij je potekal 12. junija 1995 v Ljubljani. Sestanki mešanih komisij so bili letni. Na sestanku je bilo ugotovljeno, da hrvaški prevozniki izkazujejo večje potrebe po univerzalnih dovolilnicah, slovenska stran je predlagala izmenjavo 120.000 univerzalnih dovolilnic in 10.000 dovolilnic za tretje države. Slovenska stran je pri tem predlagala novo vrsto dovolilnic, ki bi se imenovale luške dovolilnice, hrvaška stran pa ni sprejela tega predloga; podatke prikazuje preglednica 1 (MPZ 1995, 1–5).

Sestanki slovensko-hrvaške mešane komisije v letih 1996 do 2000

Šesti sestanek delegacij je bil 2. julija 1996 v Trakoščanu. Iz protokola je mogoče razbrati le, da sta se delegaciji soglasno dogovorili za izmenjavo 100.000 univerzalnih dovolilnic in 8000 dovolilnic za tretje države; podatke prikazuje preglednica 1. Delegaciji sta se še dogovorili, da se lahko prevoz blaga brez dovoljenja opravlja z vozili do 4 ton nosilnosti oziroma 7,5 tone skupne mase. Iz protokola ni razvidno, katera stran je dala ta predlog. Po podpisnem sporazumu se je lahko opravljal prevoz blaga brez dovoljenja z motornimi vozili do 6 ton skupne teže ali z nosilnostjo do 3,5 tone. Domnevamo, da je to predlagala slovenska stran, saj v preteklosti ni uspela s predlogi bilateralnih dovolilnic za pristanišče Reko niti ne z luškimi

dovolilnicami. Na sestanku je bilo dogovorjeno, da se bo sprejet kontingent v letu 1997 povečal, če bodo hrvaški prevozniki porabili najmanj 60 % števila dovolilnic za tretje države, slovenski prevozniki pa 60 % števila univerzalnih dovolilnic. Dodatni kontingent bi znašal 20.000 univerzalnih dovolilnic in 2000 dovolilnic za tretje države; podatke prikazuje preglednica 1. Iz povedanega lahko sklepamo, da so slovenski prevozniki za prevoz iz pristanišča Reka uporabljali univerzalne dovolilnice oziroma da sta delegaciji nekako prišli do zaključka, da so to prevozi v bilateralni. Slovenska stran je na tem sestanku napovedala, da bo v letu 1997 v segmentu izdaje dovolilnic 20 % ekoloških dovolilnic, hrvaška stran je na ta predlog posredovala nasproten predlog z zmanjšanjem števila dovolilnic za tretje države, prav tako pa naj bi bila uvedena ekološka vozila. Slovenska stran je še opozorila, da bi se lahko med vikendom koristil oprtni vlak (MPZ 1996b, 1–5).¹⁹

Sedmi sestanek delegacij je bil 1. oktobra 1996 v Ljubljani. Ob pregledu protokola lahko ugotovimo, da sta delegaciji napačno razlagali zapis prejšnjega sestanka mešane komisije. Iz predstavitve slovenske strani je bilo razbrati, da je izkoristila 61 % hrvaških univerzalnih dovolilnic in pričakuje dodaten kontingent 2000 dovolilnic za tretje države, hrvaški prevozniki pa so izkoristili 38 % slovenskih dovolilnic za tretje države. Delegaciji sta se poenotili, da mora biti pogoj izpolnjen kumulativno, vprašanje pa je, ali je bilo takšno razmišljanje na šestem sestanku. Slovenska stran je vsekakor pričakovala dodaten kontingent 2000 dovolilnic za tretje države. V letu 1996 je ostal kontingent nespremenjen. Kontingent se ni spreminjal niti v letu 1997. Iz zapisa sestanka je mogoče razbrati, da se je strpnost med obema državama zmanjševala, saj je slovenska stran za leto 1997 predlagala 80.000 univerzalnih dovolilnic, s tem da bi jih bilo v to všteti 16.000 za zelena vozila ter 6000 za tretje države. Predlog hrvaške strani je bil 100.000 univerzalnih dovolilnic z všteti 16.000 ekološkimi dovolilnicami in 4000 dovolilnicami za tretje države; podatke prikazuje preglednica 1. Slovenska stran je k njenemu radikalnemu ukrepu vodilo dejstvo, da hrvaška stran ni želela povečati kontingenta dovolilnic za tretje države, slovenski pridružitveni sporazum k pristopu EU pa je bil v zaključni fazi. Prvič se je zgodilo, da delegaciji nista našli enotnega dogovora o številu izmenjave dovolilnic (MPZ 1996c, 1–5).

Na osmem sestanku 13. februarja 1997 v Zagrebu sta se delegaciji po dolgi razpravi dogovorili, da za leto 1997 izmenjajo kontingent 110.000 univerzalnih dovolilnic in 5000 dovolilnic za tretje države (podatke prikazuje preglednica 1) ter da je mogoče kontingent povečati, če bosta obe strani porabili najmanj 80 % dovolilnic. Za slovensko stran je bil to še hujši kriterij, ki si ga je hrvaška stran počasi tlakovala do omejevanja konkurence slovenskim prevoznikom. Nikjer iz zapisa ni mogoče razbrati, zakaj je slovenska stran odstopila od ekoloških dovolilnic, nekako še razumemo dejstvo, da je popustila pri univerzalnih

¹⁹ Če se prevoz blaga opravlja z oprtnim vlakom, ima država pogodbenica možnost izkoristiti nagradne dovolilnice.

dovolilnicah in da je hrvaška stran v zameno popustila pri dovolilnicah za tretje države, nerazumljivo pa je, zakaj se slovenska stran ni trše pogajala (MPZ 1997b, 1–3).

Na devetem sestanku 15. aprila 1998 v Radencih sta delegaciji ugotovili, da je bilo v letu 1997 izmenjanih 98.000 univerzalnih dovolilnic, 22.000 univerzalnih dovolilnic za ekološka vozila in 5500 dovolilnic za tretje države; podatke prikazuje preglednica 1. Očitno sta državi medsebojno povečali število dovolilnic že do sestanka, saj je bila izkoriščenost na obeh straneh več kot 80-odstotna. Slovenski prevozniki so izkoristili 97 % vseh dovolilnic, hrvaški prevozniki pa 90 %. Iz analize dokumentov ne moremo ugotoviti, kdaj so določili kontingent univerzalnih ekoloških dovolilnic, očitno pa so bile določene na ravni ekspertnih skupin ministrstev po izpolnitvi odstotka izkoriščenosti. Slovenska stran je na tem sestanku predlagala dovolilnice za tretje države pri uvozu v Hrvaško, in ne pri izvozu iz Hrvaške; hrvaška stran je sprejela predlog in naznanila, da ga bo proučila do naslednjega srečanja (MPZ 1998b, 1–4).

Na desetem sestanku v Opatiji 4. septembra 1998 sta delegaciji za tisto leto potrdili predhodne kontingente, pogovori pa so tekli o liberalizaciji prevozov v bilaterali in tranzitu (MPZ 1998c, 1–3).

Na enajstem sestanku v Olimju 17. junija 1999 je hrvaška delegacija predlagala, da bi bilo koristno začeti postopno liberalizacijo tranzitnih in bilateralnih prevozov, to je pomenilo ukinitvev kontingenta univerzalnih in časovnih dovolilnic ali na kratko povedano, liberalizacijo tranzitnih prevozov. Hrvaška stran je k predlaganemu mnenju dodala, da če to ne bo sprejeto, predlagajo naslednje ukrepe:

- če se liberalizacija prevozov ne uvede, hrvaška stran predlaga zmanjšanje nosilnosti tovornih vozil na 3,5 tone in skupne mase 6 ton, za katere se ne potrebuje dovolilnic;
- zmanjšanje dovolilnic za prevoze tretjih držav, ki naj bi bilo proporcionalno povečanju dovolilnic CEMT, in sicer v razmerju 1 dovolilnica CEMT za 50 dovolilnic za tretje države;
- zmanjšanje kontingenta časovnih dovolilnic z 200 na 50 dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 1.

Slovenska stran je še predlagala, da dovolilnice ne bi bile vezane na tovorno vozilo, saj jih je s tem mogoče bolje izkoristiti. Delegaciji sta se dogovorili, da bosta odločitve sprejemali septembra 1999, ko sta predvidevali še eno skupno srečanje (MPZ 1999b, 1–3).

Sestanki slovensko-hrvaške mešane komisije v letih 2001 do 2005

Dvanajsti sestanek delegacij je bil šele 17. septembra 2002 v Sevnici. Po medsebojnih razpravljanih je bil sprejet predlog, da se znižata nosilnost in skupna masa na 3,5 tone in 6

ton in se določi izjema o oprostivni dovolilnic.²⁰ Delegaciji sta bili na začetku soglasni, da se kontingent dovolilnic za tretje države v letu 2002 izmenja v dodatnem letnem obsegu 1500 dovolilnic. Hrvaška stran je v nadaljevanju pogovorov predlagala, da se kontingent dovolilnic za tretje države v letu 2003 izmenja v kontingentu 6500 dovolilnic. Slovenska stran se je s tem strinjala, vendar s predlogom, da se to število dovolilnic lahko uporablja samo pri tranzitu lastne države, sicer pa naj ostane pri kontingentu 5000 dovolilnic z možnostjo dodatne izmenjave; podatke prikazuje preglednica 1. Za hrvaško stran je bil to nemogoč predlog, slovenska stran je na tem sestanku zaostila svoja pogajalska izhodišča, saj je res dala nemogoč predlog, namreč da hrvaški prevozniki naložijo blago v Sloveniji za njim tretjo državo in pri tem tranzitirajo RH. Tako bi lahko blago iz RS vozili samo v BiH, Republiko Madžarsko in države, ki so južno in jugovzhodno od njihove države. Vožnja v EU bi se jim pa bistveno podražila. Po razpravi sta se delegaciji dogovorili, da bo kontingent za tretje države ostal na 5000 kosih, drugi kontingenti pa se bodo ohranili iz preteklih let. Hrvaška delegacija je opozorila, da slovenski nadzorni organi štejejo dovolilnice za tretje države samo v eno smer; slovenska stran je v odgovoru navedla, da slovenski prevozniki pri hrvaških nadzornih organih naletijo na enako obravnavo. Delegaciji sta se dogovorili, da bosta nastali problem in nepravilno razlaganje proučili in pripravili skupna navodila za uporabo dovolilnic (MZP 2002d, 1–5).

Dne 31. januarja 2003 je bilo srečanje ekspertnih skupin ministrstev, na katerem so se dogovorili za dodatni izmenjavi dovolilnic za tretje države ali iz njih v kontingentu 2000 kosov (MZP 2003b, 1–2).

Trinajsti sestanek delegacij je potekal 21. aprila 2004 v Opatiji. Hrvaška stran je ob tem izrazila bojazen, da bo RS s 1. majem 2004 vstopila v EU, s tem se bo v marsičem spremenil trg prevoznih storitev, zato je predlagala dodaten stalen kontingent dovolilnic za tretje države v obsegu 1000 dovolilnic. Slovenska stran je menila, da se odnosi med RH in RS po vstopu slednje v EU ne bodo bistveno spremenili, se je pa strinjala s povečanjem dovolilnic za prevoz blaga v tretje države. Delegaciji sta se dogovorili, da se za leto 2004 izmenja kontingent 6500 dovolilnic, z možnostjo izmenjave dodatnega kontingenta; podatke prikazuje preglednica 1. Na sestanku je bil predlagan tudi dogovor o uporabi dovolilnice CEMT in posedovanju te v vozilu (MZP 2004a, 1–4).

Štirinajsti sestanek delegacije je bil 30. marca 2005 v Moravskih Toplicah. Glavnina pogovorov je potekala o izvajanju carinskih predpisov, ki jih določa EU. Hrvaška je za izvajanje teh ukrepov sprejela protiukrepe, ki so bili za slovensko stran neupravičeni in pretirani na bilateralni ravni. Hrvaška stran je menila, da če bi vedela za izvajanje evropskih carinskih predpisov s strani RS, bi se v letu 2004 dogovarjala za manjše kontingente

²⁰ Leta 1996 je bila določena nosilnost na 4 tone in skupna masa na 7,5 tone.

dovolilnic za tretje države. Delegaciji se dokončno nista ničesar dogovorili (MZP 2005a, 1–5).

Obe delegaciji sta se 20. junija 2005 v Vodica na Hrvaškem dobili na sedemnajstem sestanku, na katerem so bili dani zelo velikopotezni predlogi.

Slovenska stran je predlagala, da:

- se izvajanje prevozov blaga v celoti liberalizira ali
- se izmenja 3500 dovolilnic za prevoze blaga za tretje države ali iz njih brez omejitev za leto 2005 in 7000 enakih dovolilnic za leto 2006 ter
- se prometni režim na mejnih prehodih racionalizira in poenostavi v korist prevoznikov obeh držav in večje pretočnosti prometa.

Hrvaška stran je predlagala, da:

- se kontingent dovolilnic za tretje države, ki je bil izmenjan na koncu leta 2004, razveljavi in
- se za leto 2005 izmenja novi kontingent od 500 do 1000 dovolilnic, ki bi bile brez omejitev, ter se da možnost izmenjave dodatnih dovolilnic za leto 2005, če bi bilo to potrebno.

Hrvaška stran se ni strinjala z nobenim slovenskim predlogom. Obe delegaciji sta se dogovorili samo za začasno rešitev izmenjave 500 dovolilnic za tretje države (MZP 2005b, 1–4).

Oktobra 2005 sta delegaciji imeli v Ljubljani že osemnajsti sestanek. Na njem je slovenska stran pojasnila, da se skladno z določilom 558. člena Uredbe za izvajanje carinskega zakonika Skupnosti (Uredba Komisije 2454/1993 s spremembami) odobri popolna oprostitev uvoznih dajatev za cestna komercialna prevozna sredstva, kadar se ta cestna prevozna sredstva uporabljajo izključno za prevoz, ki se začne ali konča zunaj carinskega območja Skupnosti; kljub temu se lahko uporabljajo v notranjem prometu, kadar tako predpisujejo veljavne določbe na področju prevoza, zlasti določbe o dostopu in izvajanju. To pomeni, da hrvaški prevozniki na podlagi bilateralnega Sporazuma in izmenjanih dovolilnic za prevoze v tretje države ali iz njih lahko opravljajo prevoz v RS ali iz nje v druge države članice EU in obratno, če imajo s temi državami urejen dostop z bilateralnim sporazumom.²¹ Na sestanku je bilo dogovorjeno, da se izmenja 1500 dovolilnic za tretje države z možnostjo izmenjave dodatnih 250 dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 1. Za leto 2006 sta se delegaciji dogovorili za začasni kontingent 5000 dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 1. Kontingenti z istim številom iz leta 2006 so se ohranjali vse do leta 2010, saj se hrvaška stran ni strinjala s sestanki oziroma srečanji mešane komisije (MZP 2005c, 1–3).

²¹ Hrvaški prevozniki so na meji morali med listinami pokazati, da imajo ustrezno dovolilnico te države.

V obdobju od 2006 pa vse do začetka leta 2010 so bili odnosi med RS in RH na področju mednarodnega cestnega prevoza blaga zadržani. Slovenska stran je večkrat izrazila željo po srečanju, vendar je hrvaška stran vsakokrat našla kakšen izgovor glede srečanja, na primer zamenjavo politične oblasti v posameznih državah ali kaj podobnega. Dejstvo pa je bilo čisto drugačno. Hrvaški prevozniki so po letu 2008 začeli izkoriščati to, da je bila temeljita kontrola na območju EU le na njenih zunanjih mejah. Tako je prišlo do devetnajstega sestanka delegacij šele 24. marca 2010 v Svetem Martinu na Muri.²² Na sestanku je hrvaška stran povedala, da njim zadostuje 5000 enosmernih dovolilnic za tretje države. Slovenska stran je predlagala, da se kontingent poveča ali da se dovolilnice spremenijo v dvostranske (v/iz) oziroma da se prevoz blaga za tretje države popolnoma liberalizira. Po večurni razpravi sta se delegaciji dogovorili, da bo kontingent ostal nespremenjen, in sicer v obsegu 5000 enostranskih dovolilnic. Delegaciji sta sprejeli še dve dodatni izjemi:

- če ima prevoznik pri sebi dokaz, da je prepeljano blago ne glede na poreklo, pripeljana do skladišča v Hrvaški ali Sloveniji, ocarinjeno v tej državi in da ima v izvorniku CMR zabeleženo, da je razlaganje v kateri od teh držav, se takšen prevoz šteje za bilateralni prevoz;
- če je blago prepeljano iz tretje države, v kateri je že ocarinjeno in je nato pripeljana do zbirnega skladišča v Hrvaški ali Sloveniji in se nato prepelje v drugo državo, se takšen prevoz šteje kot prevoz za tretje države in je zanj treba imeti dovolilnico za tretje države ali dovolilnice CEMT.

Preglednica 1: Izmenjava dovolilnic med RS in RH

leto	UN ²³	TD »v/iz« ²⁴	UNI- EKO ²⁵	BT ²⁶	TD ²⁷
1991	5.000	0	0	0	0
1992	5.000	1.700	0	0	0
1993	120.000	8.800	0	0	0
1994	120.000	10.000	0	0	0
1995	120.000	10.000	0	0	0
1996	100.000	8.000	0	0	0
1997	98.000	5.500	22.000	0	0
1998	98.000	5.500	22.000	0	0
1999	60.000	5.000	15.000	200	0

²² V delegaciji RS je bil tudi avtor magistrske naloge.

²³ Univerzalne dovolilnice.

²⁴ Vstopno-izstopne dovolilnice za tretje države.

²⁵ Univerzalno-ekološke dovolilnice.

²⁶ Bilateralno-tranzitne dovolilnice.

²⁷ Dovolilnice za tretjo državo v eno smer.

2000	50.000	5.000	15.000	200	0
2001	L ²⁸	5.000	L	L	0
2002	L	6.500	L	L	0
2003	L	7.000	L	L	0
2004	L	6.500	L	L	0
2005	L	2.000	L	L	0
2006	L	0	L	L	5.000
2007	L	0	L	L	5.000
2008	L	0	L	L	5.000
2009	L	0	L	L	5.000
2010	L	0	L	L	5.000
2011	L	0	L	L	5.000
2012	L	0	L	L	5.000
2013	L	0	L	L	5.000
2014	L	0	L	L	200
2015	L	0	L	L	200
2016	L	0	L	L	200

K temu predlogu je slovenska stran še predlagala, da se prevoz blaga, ki je ocarinjeno v kateri koli državi in prepeljano do razkladalnega skladišča v Sloveniji, šteje za prevoz v bilateralni, če je v vozilu izvornik CMR, v katerem je navedeno, da je mesto razklada v Sloveniji. Hrvaška tega predloga ni sprejela in je predlagala, naj se o tem razpravlja na prihodnjem sestanku. To varianto je Slovenija predlagala zato, da bi blažila manko dovolilnic za tretje države. Slovenska stran je v tistem trenutku že vedela, da je bil v DZ RS sprejet administrativni ukrep o preverjanju in potrjevanju dovolilnic tujih prevoznikov v slovenskih podjetjih. To dejstvo se je hrvaški delegaciji predstavilo v neformalnih pogovorih ob zaključnem kosilu (MP 2010a, 1–4).²⁹

Dvajseti sestanek delegacij je potekal 3. oktobra 2013 na Bledu. V tem času je RH postala članica EU, zato je RS predlagala, da bi se prevozi za tretje države opravljali samo z dovolilnicami CEMT. Hrvaška stran pa je kljub vsemu predlagala, da bi se dogovorila določena kvota dovolilnic za tretje države. Delegaciji sta se dogovorili, da bo kontingent dovolilnic za tretje države za leto 2014 obsegal 200 dovolilnic za enkratno uporabo; podatke prikazuje preglednica 1. Delegaciji sta ugotovili, da velja prepoved opravljanja kabotaže v RS vse do 1. 7. 2017. To pomeni, da v tem obdobju prevozniki ene in druge strani ne morejo opravljati kabotaže, prepoved velja tudi za vozila z nosilnostjo 3,5 tone in skupne dovoljene mase 6 ton (MZIP 2013, 1–4).

²⁸ Pomeni liberalizacijo prevozov.

²⁹ Takratni občutek avtorja magistrske naloge je bil, da bi hrvaška stran želela ponoviti pogovore o številu izmenjave dovolilnic. Prijetno vzdušje je preplavila distančna drža obeh delegacij, čeprav se je kosilo zaključilo v predvidenem družabnem vzdušju.

6.1.2 Slovensko-bosansko-hercegovski odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga

Državi sta medsebojne odnose v začetku uredili s protokolom, ki sta ga podpisali na ravni ministrov v Ljubljani 4. decembra 1992 z veljavnostjo do sklenitve sporazuma med državama. Državi sta se s prvim protokolom dogovorili za tiste najbistvenejše medsebojne odnose, in sicer da:

- lahko prevozniki potnikov in blaga v mednarodnem prometu opravljajo tranzit preko ozemelj sopolisnice protokola,
- se kabotaža na ozemlju sopolisnice protokola in prevoznika druge sopolisnice opravlja le s posebnim dovoljenjem ministrstva,
- si bosta na podlagi reciprocnosti izmenjali dovoljenja za prevoz potnikov in blaga iz tretjih držav,
- morajo prevozniki posamezne države sopolisnice na ozemlju druge sopolisnice spoštovati sprejete predpise o cestah, cestnem prometu in varnosti cestnega prometa ter carine,
- morajo prevozniki sopolisnice plačevati cestno pristojbino za uporabo cest na ozemlju druge države,
- se bo linijski prevoz potnikov opravljal na podlagi veljavnih registriranih meddržavnih in medrepubliških avtobusnih linij, z voznimi redi, overjenimi od obeh ministrstev,
- se krožne vožnje, ki se začnejo in končajo na ozemlju države, v kateri je vozilo registrirano, pri čemer se ista skupina potnikov prevaža z istim vozilom po istem itinerarju in se vrne v kraj odhoda, ne da bi vstopali novi potniki ali izstopali že obstoječi potniki, opravljajo brez dovoljenj, prav tako so dovoljenj prosti avtobusi, ki vstopijo prazni in nazaj peljejo potnike (t. i. delavske linije),
- se za izmenične vožnje potnikov izdajajo ustrezne dovolilnice,
- se za določeno vrsto prevoza blaga ne potrebuje posebna dovolilnica (MPZ 1992a, 1–4).³⁰

Delegaciji obeh ministrstev sta se ponovno sestali 18. maja 1993 v Ljubljani. Dogovorili sta se, da do konca leta izmenjata 7000 univerzalnih dovolilnic³¹. Slovenski prevozniki so v BiH

³⁰ Prevoz z motornimi vozili do 6 ton skupne teže ali nosilnostjo do 3,5 tone; prevoz stvari z letališča in na letališče ob morebitni havariji in drugih nezgodah letal ali pristajanju letala zaradi prisilne spremembe smeri poleta ter ob odpovedi letalskih prog; prevoz poškodovanega motornega vozila in njegove prikolice; prevoz posmrtnih ostankov; prevoz stvari pri selitvi v posebnih vozilih; prevoz poštnih pošiljk; prevoz razstavnih predmetov, namenjenih za sejme in razstave; prevoz pripomočkov in drugih stvari za gledališke, glasbene in druge kulturne prireditve, cirkuške predstave ali za filmska, radijska in televizijska snemanja; prevoz mrtvih živali, razen za industrijsko predelavo; prevoz čebel in ribjega zaroda; prevoz cvetja, okrasnih rastlin in sadik; prevoz medicinskega in drugega materiala za humanitarne namene; vožnjo praznega vozila zaradi zamenjave pokvarjenega vozila in zaradi prevzema stvari iz pokvarjenega vozila in tranzit praznega vozila, ki zamenja vozilo, poškodovano v tretji državi.

do 31. decembra 1993 lahko vstopali brez dovolilnic. V tistem času je bila v BiH še vojna in z ozemlja BiH so blago prevažali le redko kateri prevozniki iz drugih evropskih držav. V preglednici 2 je prikazana numerična izmenjava različnih dovolilnic med državama (MPZ 1993a, 1–5).

Iz analize dokumentov smo ugotovili, da so se vse do leta 1997 dovolilnice izmenjevale po pooblaščenem predstavniku Veleposlaništva BiH v Ljubljani, da so se protokoli samo obnavljali in da je RS izročila že dogovorjeno število univerzalnih dovolilnic. Protokol z 22. decembra 1994 ima podobno vsebino kakor prejšnja dva protokola (MPZ 1994a, 1–3). Na sestanku pa je bil tudi predstavnik pristojnega ministrstva za promet v BiH. Na sestanku je bil določen kontingent dovolilnic za leto 1995. S protokolom 23. januarja 1996 je bil določen kontingent dovolilnic za leto 1996, vsi drugi dogovori so ostali na ravni dogovorjenega s prejšnjih srečanj (MPZ 1996a, 1–7).

Sestanki slovensko-bosansko-hercegovske mešane komisije v letih 1997 do 2005

Delegaciji mešane komisije sta se 11. februarja 1997 v Ljubljani prvič sestali po koncu vojne v BiH. Iz protokola smo ugotovili, da se je potreba bosansko-hercegovskih prevoznikov po dovolilnicah povečala v letu 1996, potem ko je bil za BiH podpisan Daytonski sporazum v letu 1995.³² Delegaciji sta potrdili, da je bilo pri prevozih blaga s slovenske strani v letu 1996 bosansko-hercegovski strani izročenih:

- 5100 univerzalnih dovolilnic,
- 6400 bilateralnih dovolilnic,
- 200 dovolilnic za oprtni vlak in
- 2 stalni dovolilnici.

³¹ S temi dovolilnicami se lahko opravljajo prevozi v tranzitu in bilateralni.

³² Je mirovni sporazum, ki so ga sprte strani z ozemlja nekdanje SFRJ novembra 1995 podpisale v ameriškem mestu Dayton v zvezni državi Ohio, z njim končale vojno v Bosni in Hercegovini ter odločile o njeni prihodnosti. Od 1. do 21. novembra 1995 so bila v ameriškem mestu Dayton pogajanja o prihodnosti Bosne in Hercegovine ter končanju vojne. Pogajanja so sledila uspehom Armade BiH, ki je konec leta 1995 osvobodila velik del državnega ozemlja. Prav v trenutku, ko je bilo jasno, da bo Armada BiH osvobodila celotno ozemlje in pregnala agresorske sile z območja države, je Zahod ukrepal in se začel resno pogajati o zaključku vojne, ki je trajala že skoraj polna štiri leta. Dokončno različico sporazuma so predstavniki vpletenih strani in priče formalno podpisali 14. decembra 1995 v Parizu. Poleg bosansko-hercegovskega predsednika Izetbegovića, hrvaškega predsednika Tuđmana in srbskega predsednika Miloševića, ki je sporazum podpisal v imenu Zvezne republike Jugoslavije, so za uveljavitev dogovora s svojim podpisom jamčili še ameriški in francoski predsednik Clinton in Chirac, britanski, španski in ruski premierji Major, Gonzalez in Černomirdin ter nemški kancler Kohl.

Iz zapisanega protokola ugotavljamo, da sta se delegaciji na sestanku pogovarjali precej odprto, iskali kompromise in nista skrivali informacij. Tako je bosansko-hercegovska stran predlagala liberalizacijo opravljanja prevozov blaga na vseh področjih z obrazložitvijo, da želi svoji državi čim hitrejši in čim boljši razvoj gospodarstva in storitev ter da želi svojim prevoznikom omogočiti prosti prevoz blaga, saj tudi tujim prevoznikom ne želi omejevati prevozov preko ozemlja RBiH. Slovenska stran je razložila usmeritve slovenske prometne politike, namreč da zahtevajo dovolilnice predvsem kot orodje za ugotavljanje potreb opravljanja prevoznih storitev domačih in tujih prevoznikov, da sami sicer spodbujajo prevoze v bilateralni, pri prevozih v tranzitu pa dajejo poseben poudarek dovolilnicam za zelena vozila in uporabi oprtnega vlaka, tako so predlagali kontingent 6000 bilateralnih dovolilnic, 2000 univerzalnih dovolilnic za navadna vozila, 2000 univerzalnih eko-dovolilnic, 100 dovolilnic za tretje države, uporabo oprtnega vlaka in 2 stalni dovolilnici. Bosansko-hercegovska stran je ob navedbah slovenske strani pojasnila, da imajo za leto 1997 z RA že dogovorjenih 2500 dovolilnic, z RI predvidevajo pridobiti 3000 dovolilnic, zato je za njih predlog slovenske strani zelo omejujoč za razvoj transportnih storitev bosansko-hercegovskih prevoznikov. Po daljši razpravi je bosansko-hercegovska stran opozorila, da vzpodbujajo nakupe novih zelenih vozil, vendar je za njih kontingent za zelena vozila previsok. Delegaciji sta se za leto 1997 sporazumeli za kontingente v naslednjem obsegu: 4000 univerzalnih dovolilnic, 100 dovolilnic za tretje države, 6000 bilateralnih dovolilnic, 2000 univerzalnih ekoloških dovolilnic, 2 stalni dovolilnici in koriščenje oprtnega vlaka; podatke prikazuje preglednica 2 (MZP 1997a, 1–7).

Prvi sestanek delegacije po objavi Zakona o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Svetom ministrov Bosne in Hercegovine o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu – BBHMCP (*Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 69/00) je bil 2. junija 1998 v Ljubljani. Delegaciji nista imeli veliko težav s svojimi prevozniki, razjasnili sta okoliščine, kako se uporabljajo dovolilnice CEMT, ter določili kontingent dovolilnic za leti 1998 in 1999: 9000 univerzalnih dovolilnic, 100 dovolilnic za tretje države, 12.000 bilateralnih dovolilnic, 2000 univerzalnih ekoloških dovolilnic, 2 stalni dovolilnici in 500 dovolilnic za koriščenje oprtnega vlaka; podatke prikazuje preglednica 2 (MZP 1998a, 1–4).

Drugi sestanek delegacij je bil 23. septembra 1999 v Sarajevu. Delegaciji sta bili soglasni, da je treba mednarodni cestni promet med državama čim bolj liberalizirati, tako sta tranzitne in bilateralne prevoze na tem sestanku v celoti liberalizirali. Pri prevozu za tretje države brez tranzita države, v kateri je vozilo registrirano, je bil dogovorjen kontingent 200 dovolilnic za tretje države z možnostjo povečanja števila dovolilnic, to je bilo dogovorjeno za leto 2000; podatke prikazuje preglednica 2. Za leto 2001 so se dogovorili, da bo možnost uporabe ekoloških dovolilnic za tretje države (MPZ 1999a, 1–3).

Tretji sestanek delegacij je bil 31. januarja 2002 v Čateških toplicah. Delegaciji sta na sestanku izmenjali predvsem statistične podatke in obravnavali predloge mednarodnega prevoza potnikov. Pri mednarodnem prevozu blaga je sicer delegacija BiH predlagala, da bi se uvedle dovolilnice v tretje države ali iz njih, pri čemer morajo prevozniki tranzitirati državo, v kateri imajo sedež firme, in dovolilnice v tretje države ali iz njih brez tranzita lastne države. Slovenska delegacija se je seznanila s predlogom, vendar je predlagala, da bo svoje mnenje podala na naslednjem srečanju. Delegaciji sta se tako dogovorili, da režim za leto 2002 ostane nespremenjen. O ekoloških dovolilnicah, ki bi se lahko uvedle že leta 2001, ni bilo več govora (MZP 2002c, 1–4).

Četrti sestanek delegacij je bil 16. januarja 2003 v Sarajevu. Na področju mednarodnega prevoza blaga sta se delegaciji dogovorili, da se uvede kontingent dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 2, in sicer:

- 3000 dovolilnic za prevoz blaga v tretje države ali iz njih s tranzitom lastne države in z možnostjo povečanja kontingenta,
- 200 dovolilnic za prevoz v tretje države brez tranzita lastne države (MZP 2003a, 1–4).

Sestanki slovensko-bosansko-hercegovske mešane komisije v letih 2006 do 2016

Peti sestanek delegacij je potekal 15. junija 2006. Na tem sestanku je bilo več predlogov oziroma je potekala daljša razprava. Delegacija BiH je izrazila interes po poenotenju dosedanjega izmenjevanja kontingentov in odpravi pogoja tranzitiranja lastne države pri uporabi dovolilnic za tretje države. Slovenska delegacija je predlagala popolno liberalizacijo na področju mednarodnega cestnega tovornega prometa, s tem predlogom se delegacija BiH ni strinjala. K temu je slovenska delegacija dala dodaten predlog delegaciji BiH o poenotenju ter povečanju kontingenta dovolilnic na 6000 kosov. Delegacija BiH se s povečanjem kontingenta ni strinjala. Po izčrpnih pogajanjih sta delegaciji dosegli naslednji dogovor:

- da se poenoti izmenjani kontingent,
- da se število dovolilnic za tretje države poveča na 4000 z možnostjo 10-odstotnega povečanja kontingenta na zahtevo katere koli strani; **podatke prikazuje preglednica 2** (MP 2006, 1–4).

Šesti sestanek delegacij je potekal 16. julija 2009 v Sarajevu. Delegaciji sta na začetku ugotovili, da je poenotenje dovoljenj, ki je bilo dogovorjeno na prejšnjem sestanku, pokazalo zelo dobre rezultate in da si je treba prizadevati za poenostavljanje izvajanja mednarodnega cestnega prometa blaga med državama in tudi prevoza blaga v tretje države. Delegacija BiH je predlagala, da se obstoječi kontingent dovolilnic ohrani z možnostjo povečanja, če se po tem izkaže potreba. Slovenska stran je predlagala popolno liberalizacijo, vendar če bosansko-hercegovska stran meni, da iz objektivnih razlogov še niso dane možnosti za liberalizacijo,

predlagajo povečanje kontingenta dovolilnic za tretje države na 6000 kosov. Bosansko-hercegovska stran je povedala, da pri njih liberalizacija še ni mogoča, da se njihovi vozniki srečujejo s problemom vizumskih omejitev in da možnost za povečanje kontingenta v preteklih dveh letih ni bila izrabljena (MP 2009, 1–6). Delegaciji sta se dogovorili, da se kontingent dovolilnic za tretje države v letih 2009 in 2010 poveča na 5000; podatke prikazuje preglednica 2. Delegaciji sta še izmenjali nekaj dobrih izkušenj in izrazili željo, da bi se na območju nekdanje SFRJ mednarodni prevoz blaga popolnoma liberaliziral z multilateralnim dogovorom vseh držav (MP 2009, 1–6).

Sedmi sestanek delegacij je potekal 10. marca 2011 v Novem mestu. Delegaciji sta potrdili že sprejete kontingente za mednarodni cestni prevoz blaga vse do sestanka naslednje mešane komisije in rešili odprta vprašanja (MZIP 2011, 1–4).

Osmi sestanek delegacij je potekal 1. oktobra 2014 v Sarajevu. Delegaciji sta izmenjali podatke in ugotovili, da bosansko-hercegovski prevozniki porabijo le 53 % dovolilnic za tretje države, slovenski prevozniki pa 80 %. Bosansko-hercegovska delegacija je predlagala, da bi se prevozi za tretje države poskusno liberalizirali v letu 2005, slovenska stran je odgovorila, da se morajo prevozniške zbornice posvetovati s člani. Izražena je bila nadaljnja skupna ideja po multilateralnem sestanku držav, nastalih iz SFRJ. Delegaciji sta se dogovorili za kontingent dovolilnic za tretje države v obsegu 6000 kosov; podatke prikazuje preglednica 2 (MZI 2014b, 1–5).

Preglednica 2: Izmenjava dovolilnic med RS in BiH

leto	UN	TD	TD/t ³³	B ³⁴	UN-EKO	SD ₃₅	DOV ³⁶
1993	7.000	0	0	0	0	0	0
1994	2.000	200	0	0	0	0	0
1995	1.000	100	0	0	0	0	0
1996	5.100	0	0	6.400	0	2	200
1997	4.000	100	0	6.000	2.000	2	koriščenje
1998	9.000	100	0	12.000	2.000	0	500
1999	9.000	100	0	12.000	2.000	0	500
2000	L ³⁷	200	0	L	L	L	L
2001	L	200	0	L	L	L	L

³³ Dovolilnice za tretje države s tranzitom lastne države.

³⁴ Bilateralne dovolilnice.

³⁵ Stalne dovolilnice.

³⁶ Dovolilnice za oprtni vlak.

³⁷ L pomeni liberalizacija prevozov.

2002	L	200	0	L	L	L	L
2003	L	200	3.000	L	L	L	L
2004	L	200	3.000	L	L	L	L
2005	L	200	3.000	L	L	L	L
2006	L	4.000	0	L	L	L	L
2007	L	4.000	0	L	L	L	L
2008	L	4.000	0	L	L	L	L
2009	L	5.000	0	L	L	L	L
2010	L	5.000	0	L	L	L	L
2011	L	5.000	0	L	L	L	L
2012	L	5.000	0	L	L	L	L
2013	L	5.000	0	L	L	L	L
2014	L	6.000	0	L	L	L	L
2015	L	6.000	0	L	L	L	L
2016	L	6.000	0	L	L	L	L

6.1.3 Slovensko-makedonski dvostranski odnosi v mednarodnem cestnem prevozu blaga

Prvi odnosi med slovensko in makedonsko državo so bili sklenjeni na ministrski ravni že pred ratifikacijo Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Makedonije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari (BMKCP) (*Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 6/99). Srečanje je bilo 24. marca 1992 v Ohridu. S protokolom je bila dogovorjena liberalizacija bilateralnih in tranzitnih prevozov blaga med državama in preko njunih ozemelj. Glede prevoza za tretje države pa je bilo dogovorjeno, da se bo lahko opravljalo le z dovolilnicami. V preglednici 3 so prikazani podatki vrste in števila izmenjave dovolilnic med državama (MPZ 1992b, 1–3).

Delegaciji sta se po srečanju ministrov prvič sestali 22. septembra 1993. Na področju prevoza blaga za tretje države sta se dogovorili za izmenjavo kontingenta 150 dovolilnic do konca leta, za leto 1994 pa je bil dogovorjen kontingent 500 dovolilnic; podatke prikazuje preglednica 3. Do 13. marca 2002 je veljal enak kontingent na letni ravni, delegaciji pa se vse do tega leta nista sestajali (MPZ 1993e, 1–3).

Prvi sestanek delegacij po podpisu dvostranskega sporazuma je bil v Skopju 13. marca 2002. Makedonska delegacija je za prevoz blaga predlagala povečanje kontingenta dovolilnic s pojasnilom, da makedonski prevozniki opravljajo prevoze za Grčijo, Turčijo, Jugoslavijo, Bolgarijo in Romunijo. Slovenska stran je odgovorila, da bo predlog proučila (MZP 2002a, 1–4).

Drugi sestanek delegacij je bil v Ljubljani 22. novembra 2005. Makedonska delegacija je predlagala povečanje kontingenta dovolilnic za prevoz blaga v tretje države ali iz njih.³⁸ Slovenska delegacije je glede na zgleden odnos med državama predlagala povečanje kontingenta za 100 dovolilnic v letu 2006 in ponudila možnost dodatne izmenjave dovolilnic za vozila kategorije EURO 3 in višje; podatke prikazuje preglednica 3. Makedonska stran je predlog slovenske strani sprejela, še vedno pa so veljale enostranske dovolilnice (MZP 2005d, 1–5).

Na tretjem sestanku delegacij, ki je bil 28. oktobra 2010 v Ohridu, sta se delegaciji dogovorili, da povečata kontingent dovolilnic za 200 kosov v letu 2010, pri čemer je bilo dogovorjeno, da dovolilnice veljajo za prevoz v tretje države ali iz njih; podatke prikazuje preglednica 3. Za leto 2011 je bil dogovorjen kontingent 1000 kosov (MP 2010b, 1–4).

Četrty sestanek delegacij je bil 6. marca 2012 v Radencih. Makedonska delegacija je predlagala popolno liberalizacijo mednarodnega blagovnega prometa. Slovenska delegacija je temu predlogu nasprotovala, češ da slovenski prevozniki izkoristijo samo 30 % vseh dovolilnic. Makedonska stran je predlagala podrejen predlog o liberalizaciji prevozov z ekološkimi vozili, za druga vozila pa kontingent 1500 dovolilnic. Slovenska stran je kot svoj nasprotni predlog predlagala 1100 dovolilnic za tretje države. Delegaciji sta se dogovorili, da se kontingent določi v višini 1150 dovolilnic za prevoz v tretje države; podatke prikazuje preglednica 3 (MZIP 2012, 1–4).

Preglednica 3: Izmenjava dovolilnic med RS in RM

leto	TD	TD »v/iz«
1993	150	–
1994	500	–
1995	500	–
1996	500	–
1997	500	–
1998	500	–
1999	500	–
2000	500	–
2001	500	–
2002	500	–
2003	500	–
2004	500	–
2005	500	–
2006	600	–
2007	600	–

³⁸ Pri tem spomnimo, da je bilo v dvostranskem sporazumu dogovorjeno, da so dovolilnice enosmerne.

2008	600	–
2009	600	–
2010	600	200
2011	0	1.000
2012	0	1.150
2013	0	1.150
2014	0	1.150
2015	0	1.150
2016	0	1.150

6.1.4 Dvostranski odnosi med RS in ZRJ

Med RS in ZRJ po slovenskih odcepitvi 25. junija 1991 in agresiji ZRJ ni bilo vzpostavljenih odnosov. ZRJ je napadla suverenost RS in meje so bile v času agresije zaprte, julija 1991 so sprte strani dosegle mirovni dogovor. Po mirovnem Brionskem sporazumu je mednarodni cestni promet potekal. ZRJ se je v tistem času tiho pripravljala na oborožen napad na RH in BiH, posledica teh napadov pa je bilo sprejetje Resolucije VS OZN št. 757/1992, s katero se je prepovedal kakršen koli uvoz blaga iz ZRJ na ozemlje RS ter izvoz blaga na ozemlje ZRJ ne glede na izvor porekla blaga. Izjema od te prepovedi je bilo blago za zdravstvene namene in prehrabno blago, ki pa je moralo biti predhodno napovedano Ministrstvu za zunanje zadeve RS. RS je 10. septembra 1992 sprejela še dodaten sklep, s katerim je na ozemlju RS prepovedala vožnjo vsem cestnim motornim vozilom s srbsko ali črnogorsko registracijo. ZRJ je po ministru za promet že oktobra 1992 zaprosila, da bi se državljanom ZRJ omogočilo vstopati na ozemlje RS vsaj z osebnimi vozili. To je prvi dokument, ki izkazuje začetek diplomatskih odnosov med državama. RS je prošnjo ZRJ negirala z molkom. VS OZN je z Resolucijo št. 787/92 prepovedal tranzit surove nafte, naftnih proizvodov, premoga, energetske opreme, železa, jekla in drugih kovin, kemičnih izdelkov, gume, avtoplaščev, vozil, letal in motorjev vseh vrst čez ozemlje Srbije in Črne gore, razen če bi ta tranzit odobrila posebna komisija VS OZN, ustanovljena z Resolucijo št. 724/1992. Iz poročila izvajanja resolucij VS OZN leta 1993 je razvidno, da so državljani ZRJ v RS vstopali s tovornimi vozili, registriranimi v BiH; te kršitve prevoznikov ZRJ je bilo izredno težko nadzirati. Da bi se izognili temu, je bil že leta 1995 med RS in BiH podpisan protokol o ureditvi mednarodnega cestnega prometa blaga, ki je preprečeval take nepravilnosti. RS je šele s 1. januarjem 1995 ukinila prepoved vstopa in vožnje motornih vozil s srbsko in črnogorsko registracijo na ozemlje RS, vozila pa so morala biti dodatno zavarovana, ker t. i. zelena karta na ozemljih obeh držav za voznike druge države ni veljala. Iz dokumentarnega gradiva je razvidno, da je šlo za odpravo prepovedi vožnje le za osebna vozila, ne pa vozila, ki so opravljala gospodarsko dejavnost, za ta so še vedno veljale sankcije iz resolucij VS OZN. Preglednica 4 prikazuje izmenjavo dovolilnic med RS in državo ZRJ, po samostojnosti in neodvisnosti ČG je le-ta prevzela enake pravice kot jih je imela v skupni državi, zaradi

liberalizacije prevozov blaga ni prikaza podatkov. S samostojno in neodvisno RK pa se je po podpisu dvostranskega sporazuma določil kontingent dovolilnic za tretje države, ker pa gre samo za en podatek se le tega ne prikazuje v preglednici 4.

Pobuda za sklenitev Sporazuma o mednarodnem cestnem prometu oseb in blaga med Vlado RS in Vlado ZRJ je bila prvič v postopku že poleti 1996. Uradni postopek med Vlado RS in DZ RS je tekel zelo počasi; RS se je z umirjeno držo želela prepričati, da so se razmere v ZRJ umirile in da se država postopno preoblikuje v demokratično državo. Aktivnejši postopki so stekli šele po padcu režima Slobodana Miloševića. Srečanje ekspertnih skupin med državama je bilo 14. maja 2001, na njem so usklajevali osnutek sporazuma temu je sledil Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Zvezno vlado Zvezne republike Jugoslavije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga – BYUMCP (*Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 13/02).

Prvi sestanek delegacij po podpisu sporazuma je bil 3. decembra 2001 v Beogradu. Jugoslovanska stran je predlagala, da bi se bilateralni in tranzitni prevozi liberalizirali, vendar se slovenska stran s tem ni strinjala; po končani razpravi je bil za leto 2002 dogovorjen kontingent 4000 bilateralno-tranzitnih dovolilnic, 5000 bilateralno-tranzitnih dovolilnic za zelena vozila s tem, da se ta kontingent na zahtevo ene od obeh strani lahko poveča v skladu s potrebami gospodarstva, in 500 dovolilnic za prevoz v tretje države (MPZ 2001, 1–4).

Na drugem sestanku delegacij, ki je bil 18. novembra 2002, je bilo ugotovljeno, da se je blagovna menjava med državama povečala, da je bilo porabljenih 1500 bilateralno-tranzitnih dovolilnic čez dogovorjen kontingent, slovenska stran pa je za leto 2002 zaprosila za dodatnih 1000 EKO bilateralno-tranzitnih dovolilnic. Delegaciji sta se dogovorili za višje kvote v letu 2003 pri bilateralno/tranzitno-ekoloških dovolilnicah (MZP 2002b, 1–5).

Preglednica 4: Izmenjava dovolilnic med RS in ZRJ

leto	B/T	B/T-EKO	T	TD
2002	5.500	6.000	0	500
2003	5.500	7.000	0	500
2004	5.800	10.000	0	550
2005	L	L	5.500	1.000
2006	L	L	L	L
2007	L	L	L	L
2008	L	L	L	L
2009	L	L	L	L
2010	L	L	L	L
2011	L	L	L	L

2012	L	L	L	L
2013	L	L	L	L
2014	L	L	L	L
2015	L	L	L	L
2016	L	L	L	L

Na tretjem sestanku delegacij, ki je bil 5. oktobra 2004 v Beogradu, sta delegaciji ugotovili, da se je EKO bilateralno-tranzitnih dovolilnic porabilo že 3000 čez kontingent in da se kontingent teh dovolilnic lahko poveča že leta 2004, dodatno sta izmenjali 300 bilateralno-tranzitnih dovolilnic in 50 dovolilnic za tretje države. Delegaciji sta se po razpravi dogovorili, da bosta leta 2005 liberalizirali bilateralne prevoze vseh vrst in tranzitne prevoze za ekološka vozila. Tako je bil za leto 2005 določen kontingent 5500 tranzitnih dovolilnic in 1000 dovolilnic za tretje države (MZP 2004b, 1–4).

Na četrtem sestanku delegacij, ki je bil 2. junija 2005 v Lendavi, so se liberalizirali vsi prevozi vseh vrst, to je bil tudi zadnji sestanek delegacij (MP 2005e, 1–4).

6.1.5 Dvostranski odnosi med Republiko Slovenijo in Republiko Kosovom pri mednarodnih cestnih prevozih blaga

Sporazum med Vlado RS in Vlado RK o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga je bil sklenjen v Ljubljani 26. junija 2013, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Kosovo o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga – BXKMCP (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 17/15). Sporazum nima nobenih drugih specifik od predhodno predstavljenih. V prehodnem času do sklenitve sporazuma pa je za RK veljal podoben režim kot za Srbijo, prevozi so bili liberalizirani na področju bilateralnih in tranzitnih mednarodnih cestnih prevozov blaga. Za prevoze v tretje države ali iz njih pa se izmenjuje kontingent 200 dovolilnic z možnostjo povečanja kvote, če se izkaže potreba ene ali druge pogodbenice. Ta kontingent je bil določen na sestanku obeh ministrstev v Ljubljani 17. januarja 2012.

6.1.6 Dvostranski odnosi med Republiko Slovenije in Črno goro pri mednarodnih cestnih prevozih blaga

Sporazum med Vlado RS in Vlado ČG je bil sklenjen 23. junija 2009 v Podgorici, ratificiran pa z Zakonom o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Črne gore o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga – BMNMCP (Uradni list. RS – Mednarodne pogodbe, št. 9/11). Sporazum nima nobenih posebnosti. Mešani komisiji se po

podpisu sporazuma še nista sestali. V času usklajevanja sporazuma pa sta 10. junija 2008 v Budvi določili, da je mednarodni cestni prevoz blaga med obema državama v celoti liberaliziran. Črna gora (v nadaljevanju ME) ima enak status, kot ga je imela v državi ZRJ.

6.2 Opredelitev področja raziskovanja

Uspešnost uvajanja preverjanja in potrjevanja dovolilnic temelji na striktnem izvajanju potrjevanja v gospodarstvu, kooperativnosti pri obveščanju o nepravilnostih nadzornih organov ter enostavnem in nebirokratskem postopku. Več o tem smo napisali v poglavju 1.4 Temeljna teza in hipoteze.

6.3 Predpostavke in omejitve

Prva raziskava se je izvajala na vzorcu 250 podjetij od 5.000 podjetij celotne populacije slovenskih cestnih prevoznikov v mednarodnem prometu, šifra dejavnosti: 49.410, katerim je bila izdana licenca Skupnosti in prejemajo dovolilnice s strani OZS in GZS. Omejena je bila s stopnjo odzivnosti anketirancev, saj nismo mogli predvideti, da nam bodo vsi prevozniki in vsa podjetja vrnila izpolnjen anketni vprašalnik. Vrnjenih je bilo več 84 anketnih vprašalnikov prevozniških podjetij, pri čemer je bilo čez 80 vprašalnikov popolno odgovorjenih.

Druga raziskava se je izvajala v izvozno/uvoznih slovenskih podjetjih, ki naročajo prevozne storitve pri prevozniških podjetjih iz tretjih držav z večjimi vozili nad 6000 kg bruto teže. Anketni vprašalniki so bili poslani več kot 100 podjetjem. Vrnjenih je bilo čez 54 vprašalnikov, pri čemer je bilo 50 vprašalnikov v celoti izpolnjenih.

6.3.1 Predpostavke

Analizirali smo primarno in sekundarno literaturo z dostopnimi podatki s prometnega področja. Obdelali smo podatke iz dvostranskih odnosov RS z državami RH, RBiH, RSrB, ČG in RM. Več o tem je predstavljeno že v poglavju 1.6.1 Predpostavke.

6.3.2 Omejitve

Raziskava je potekala pri gospodarskih subjektih, ki so se udeležili predavanj. Verjetnost, da je bilo kakšno podjetje, ki se je ukvarjalo z razlaganjem in nalaganjem težkih tovornih vozil in se ne bi udeležilo predavanja, je bila zelo majhna. Pri prevozniških podjetjih, v katerih se je opravila raziskava, je bilo malo verjetno, da bi anketnega vprašalnika ne prejela podjetja, ki se

ukvarjajo s prevozom blaga in pri tem sama uporabljajo dovolilnice; ta podjetja so namreč doživljala največjo nelojalno konkurenco. Več o tem smo pisali v poglavju 1.6.2 Omejitve.

6.4 Uporabljene spremenljivke in statistične enote

Prvo anketo smo izvedli na vzorcu 250 pravnih subjektov, ki so člani prevozniškega sektorja Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije in Gospodarske zbornice Slovenije. Od populacije 5000 vseh pravnih subjektov le približno 15 odstotkov prevoznikov vozi blago iz Slovenije ali ga pripelje v Slovenijo, drugi prevozniki so naravnani predvsem na transport v EU in z vozili več mesecev ne prihajajo v RS. Približno 250 pa je slovenskih prevoznikov, ki potrebujejo dovolilnice in CEMT-dovolilnice, slednji prevozniki večinoma izvajajo prevoze blaga v RS in iz RS. Ob vrnjeni manj kot tretjini vprašalnikov (84) se uporabi opisna statistika.

Drugo anketo smo izvedli pri pravnih osebah, ki so bili udeleženci avtorjevih predavanj o potrjevanju in preverjanju dovolilnic in CEMT-dovolilnic. Populacija je 120 pravnih subjektov. Ob vrnjenih manj kot 50 vprašalnikih se uporabi opisna statistika. V drugo anketo smo vključili gospodarstvo, ki je izvozno/uvozno naravnano in je blago pripeljano/odpeljano s transportnimi podjetji tretjih držav, prevoz pa se izvaja z vozili nad 6000 kg bruto teže.

V anketi smo poskušali ugotoviti, ali se slovenska podjetja zavedajo, da s poostrenim nadzorom prispevajo k povečevanju prihodkov slovenskega avtoprevoznštva, to se določa z opisno statistiko.

6.5 Opredelitev uporabljenih metod raziskovanja in potek raziskave

Metodi zbiranja podatkov sta analiza dokumentov in anketa.

Analiza dokumentov: Podatke o meddržavnih odnosih smo pridobili na Ministrstvu za infrastrukturo.

Anketa: Za osvetlitev vloge preverjanja in potrjevanja dovolilnic pri zmanjševanju krize na področju slovenskega prevoznštva z vidika slovenskih prevoznikov smo uporabili anketo. Izhajali smo iz predpostavke, da imata preverjanje in potrjevanje dovolilnic pomembno vlogo pri povečevanju prihodkov slovenskega avtoprevoznštva.

Z anketnimi vprašalniki smo najprej zbrali podatke o številu mednarodnih prevozov slovenskih prevoznikov iz Republike Slovenije oz. vanjo v letih 2012, 2013 in 2014, jih medsebojno primerjali ter ugotavljali, ali je uzakonjeni institut povečal prihodke v panogi

slovenskega avtoprevoznitva. Nato smo proučevali povezavo med dodatnim delom v podjetjih ter stroški, ki jih je prinesla nova zakonodaja.

H1: Obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in po njej.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali s t-testom za odvisne vzorce. Preverili smo, ali se povprečna prihodka pred uvedbo dovolilnic in po njej statistično značilno razlikujeta. Pri statistično pomembni razliki je hipoteza potrjena.

H2: Uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco do domačih prevoznikov.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali s Pearsonovim korelacijskim koeficientom. Spremenljivko »uspešnost uvajanja dovolilnic« smo povezali z novo sintetično spremenljivko »nelojalna konkurenca«. Izračunali smo razliko med deležema prihodkov pred uvedbo dovolilnic in po njej ter naredili novo spremenljivko »nelojalna konkurenca« (izražena v odstotku). Če je spremenljivka »uspešnost uvajanja dovolilnic« statistično pomembno povezana s spremenljivko »nelojalna konkurenca«, je hipoteza potrjena.

H3: Večina podjetij, ki so izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic, ima materialni strošek, ki ni presegel enega odstotka vrednosti sredstev, namenjenih za prevoz blaga, na letni ravni.

Metoda preverjanja: Hipotezo smo preverjali z binomskim testom. Podjetja smo razdelili v dve skupini, in sicer: podjetja, ki so imela materialni strošek večji kot 1 % (podjetja, ki so imela strošek od 1 do 1,5 %, podjetja, ki so imela strošek od 1,51 do 2 %, in podjetja, ki so imela strošek nad 2 %), in podjetja, ki so imela materialni strošek manjši kot 1 % (podjetja, ki so imela strošek do 0,5 %, podjetja, ki so imela strošek od 0,51 do 1,00 %). Če je delež podjetij, ki imajo materialni strošek manjši kot 1 %, statistično značilno večji od 50 %, je hipoteza potrjena.

6.6 Analiza vpliva dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov

V tem poglavju predstavljamo rezultate, pridobljene z anketama. Anketirala so se prevozniška podjetja, ki se ukvarjajo z mednarodnim cestnim prevozom blaga. V drugi anketi so se anketirala podjetja, v katerih sta se izvajali preverjanje in potrjevanje dovolilnic tujim prevoznikom z željo, izboljšati konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov in zagotoviti spoštovanje prava s strani tujih prevoznikov. Rezultate smo še analizirali s t-testom za

odvisne vzorce za hipotezo ena, s Pearsonovim korelacijskim koeficientom pa smo analizirali drugo hipotezo.

6.6.1 Opisne statistike prevoznih podjetij

Med respondenti so enakomerno zastopana vsa podjetja po velikosti od mikro podjetij do velikih podjetij. Mikro in majhna podjetja v vzorcu sicer obsegajo 66 %, srednja in velika pa preostalih 34 %. Iz ugotovljenega lahko sklepamo, da so respondenti, ki so oddali anketne vprašalnike, prikazovali dejansko razmerje v realnosti, saj je velikih podjetij, ki se ukvarjajo s prevozništvom na mednarodni ravni, najmanj, takšne podatke smo tudi pričakovali, vprašanje pa je namenjeno pridobitvi podatka in zaupanju v verodostojnost odgovorov respondentov (preglednica 5).

Preglednica 5: Struktura prevoznih podjetij glede na velikost

	Frekvenca	Veljavni odstotki
Mikro	27	30,3
Majhno	32	36,0
Srednje	18	20,2
Veliko	12	13,5
Skupaj	89	100,0

Med respondenti nas je pri uvodnih vprašanjih zanimalo tudi, koliko časa se podjetja ukvarjajo s prevozniško dejavnostjo v mednarodnem cestnem prevozu blaga (preglednica 6). Ugotavljamo, da 50 % podjetij svojo dejavnost opravlja že več kot 20 let ter 10 % podjetij več kot 15 let, ob tem lahko zaključimo, da je 60 % podjetij, za katere bi lahko rekli, da imajo tradicijo opravljanja prevozniških dejavnosti v mednarodnem cestnem prevozu blaga. Do 21 % predstavljajo podjetja, ki so bila ustanovljena v času vzpenjanja gospodarske rasti pred recesijo konec leta 2008. Za 19 % podjetij pa lahko zatrdimo, da nastajajo v zadnjem obdobju stabiliziranja recesije in počasne gospodarske rasti.

Preglednica 6: Struktura po času opravljanja prevozniških storitev v mednarodnem prevozu

	Frekvenca	Odstotki
do 5 let	17	18,9
od 5 do 10 let	9	10,0
od 10 do 15 let	10	11,1
od 15 do 20 let	9	10,0
nad 20 let	45	50,0
Skupaj	90	100,0

Zaradi pomembnosti preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih smo med respondenti preverjali, kakšen delež njihovih prevozov odpade na prevoze v EU in kakšen delež na prevoze v tretje države. Respondenti so v anketni vprašalnik vpisali ocenjeni odstotek dejavnosti na mednarodne cestne prevoze blaga po EU, v ali iz EU v RS. Ta odstotek se giblje okrog 63 %. Prevozi iz RS v tretje države ali iz tretjih držav v RS pa se gibljejo okrog 30 % (preglednica 7). Iz navedenega lahko zaključimo, da slovenski prevozniki veliko svojih storitev opravijo s prevozi po EU, v EU ali iz nje. Prevozi v tretje države obsegajo slabo tretjino vseh prevozov, glavnina jih zagotovo odpade na tretje države balkanskega polotoka. Prav gotovo pa so podjetja, ki svojo dejavnost opravljajo več kot 15 let, našla svoj tržni delež ponujanja prevoznih storitev v EU in predstavljajo povpraševalcem glede na kakovost in ceno tudi stabilnost; do teh ugotovitev smo prišli s primerjavo preglednic 6, 7 in 8.

Preglednica 7: Mednarodni prevozi slovenskih cestnih prevoznikov

	Prevozi v EU	Prevozi v tretje države
Veljavnih	89	89
Povprečne vrednosti	63,20	29,99
Stand. odklon	30,140	28,270
Min.	3	0
Maks.	100	100

Respondente smo posebej vprašali, ali se ukvarjajo s kabotažo mednarodnih cestnih prevozov blaga v EU. Kabotaža v EU je dovoljena samo pod posebnimi pogoji, in sicer je omejena prostorsko in časovno. Prostorsko pomeni, da prevozniško podjetje lahko opravi kabotažo v državi, v kateri nima registriranega sedeža svoje firme, samo pod pogojem, da vstopi v državo opravljanja kabotaže s polnim vozilom iz mednarodnega prevoza. Po opravljeni kabotaži vozilo zapusti državo polno ali prazno, odvisno od naročila. Če prevoznik v državi, v kateri je opravil kabotažo, naloži blago za drugo državo, lahko v tej spet opravi kabotažo. Časovna omejitev pa pomeni, da lahko prevoznik s posameznim tovornim vozilom opravi le tri kabotaže v sedmih dneh.

Preglednica 8: Kabotaža mednarodnih cestnih prevoznikov blaga v EU

	Frekvenca	Veljavni odstotki
Da	60	67,4
Ne	29	32,6
Skupaj	89	100,0

Ob vsem tem lahko zaključimo, da dve tretjini slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov opravlja kabotažo v državah članicah EU (preglednica 8), to še dodatno potrjuje pristnost

odgovorov, saj že iz odgovorov v preglednici 13 ugotavljamo, da respondenti svoj delež poslovanja na prevoze v EU ocenjujejo na 63 %.

V anketnem vprašalniku smo želeli od respondentov pridobiti podatke o zmanjšanju ali povečanju njihovih prihodkov v letu 2009 glede na leto 2008, ko se je množično zaznalo dejstvo, da tuji prevozniki ne spoštujejo slovenske zakonodaje glede izpolnjevanja dovolilnic in s tem povzročajo nelojalno konkurenco slovenskim mednarodnim cestnim prevoznikom blaga. Anketno vprašanje smo postavili tako, da je bilo možno označiti tako negativen kot pozitiven podatek. Želeli smo čim manj s kakršnimi koli sugestivnimi vprašanji razkrivati svoje postavljene hipoteze, saj so respondenti imeli za kakršno koli povezovanje z anketnim vprašalnikom glede na naslov magistrskega dela premalo podatkov. Ugotavljamo, da sta dve tretjini respondentov ocenili nelojalno konkurenco in s tem zmanjšanje njihovih prihodkov, pri skoraj petini respondentov razlik ni bilo, saj so se z odgovori uvrščali v vrstico od 0 do 5 %. Slaba šestina respondentov pa je v tem času in času svetovne gospodarske krize zaznala povečanje prihodkov, velika verjetnost je, da so se v to skupino uvrščali respondenti, ki poslujejo v mednarodnem cestnem prevozu blaga manj kot 10 let, to prikazuje preglednica 6.

Preglednica 9: Odstotek zmanjšanja/povečanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov v letu 2009 glede na leto 2008

	Frekvenca	Veljavni odstotki
več kot –18 %	12	13,8
od –17 do –12 %	9	10,3
od –11 do –6 %	14	16,1
od –5 do 0 %	22	25,3
od 0 do 5 %	17	19,5
od 6 do 11 %	5	5,7
od 12 do 17 %	3	3,4
nad 18%	5	5,7
Skupaj	87	100,0

Respondenti so s svojimi odgovori ocenili delež prihodkov, izražen v odstotku na letni ravni, za leto 2011 in naprej, ko sta bili preverjanje in potrjevanje dovolilnic v slovenskih podjetjih že v polnem izvajanju. Iz preglednice 15 lahko ugotovimo, da so se podjetjem po njihovi oceni prihodki povečali, saj anketa odgovor več kot –18 % in –17 do –12 % prihodkov sploh ni zaznala. 40 % respondentov (preglednica 9) se je razvrstilo med odgovori več kot –18 do –6 % prihodkov, po uvedbi potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic pa je le 5,9 % respondentov odgovorilo, da so imeli manjše prihodke v razponu od –11 do –6 %. Največ respondentov se je razvrstilo z odgovorom, da so se njihovi prihodki povečali od 0 do 5 %. Kot vemo, gospodarska rast še ni dosegla ravni iz sredine leta 2008, zato lahko z veliko verjetnostjo ugotovimo, da sta preverjanje in potrjevanje dovolilnic in CEMT-dovolilnic imeli pozitiven učinek na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga.

Preglednica 10: Odstotek zmanjšanja/povečanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov v letih 2011, 2012, 2013, 2014 in 2015 glede na leto 2008

	Frekvenca	Veljavni odstotki
od -11 do -6 %	5	5,9
od -5 do 0 %	14	16,5
od 0 do 5 %	35	41,2
od 6 do 11 %	12	14,1
od 12 do 17 %	9	10,6
nad 18 %	10	11,8
Skupaj	85	100,0

Pri izvajanju ankete smo se zavedali, da respondenti z uvrstitvijo vnaprej pripravljenega odgovora ne bodo mogli izraziti točnega podatka povečanja/zmanjšanja prihodkov pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih ter po njej. Respondentom smo dali možnost, da na enaka vprašanja, kot so bila postavljena, in s predstavljenimi odgovori (preglednici 9 in 10) odgovorijo še enkrat tako, da vpišejo odstotek s številko in ustreznim predznakom, če je šlo za zmanjšanje prihodkov. V preglednici 11 so predstavljeni podatki povprečnih vrednosti. Iz preglednice 11 pri odgovorih 83 respondentov ugotavljamo, da so se prihodki slovenskim mednarodnim cestnim prevoznikom blaga zaradi nelojalne konkurence v povprečju zmanjšali za 3,36 %. Po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic pa so se prihodki slovenskim mednarodnim cestnim prevoznikom blaga povečali za 6,77 %. Slovenski cestni prevozniki blaga v mednarodnem prometu so s svojimi odgovori na anketna vprašanja potrdili, da so jim prihodki po letu 2011, ko sta bili uvedeni potrjevanje in preverjanje dovolilnic v slovenskih podjetjih, porasli, in to za več kot 10 %. Iz drugih anketnih odgovorov je razvidno, da se jim prihodki niso zmanjšali samo zaradi nastopa svetovne gospodarske krize, ampak tudi zaradi povzročanja nelojalne konkurence tujih cestnih prevoznikov blaga v mednarodnem prometu, namreč zaradi kršenja dobrih poslovnih običajev in s tem povzročanja škode slovenskim cestnim prevoznikom blaga v mednarodnem prometu.

Preglednica 11: Odstotek povečanja/zmanjšanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov³⁹

	Pred uvedbo potrjevanja	Po uvedbi potrjevanja
Veljavnih	83	82
Povprečne vrednosti	-3,36	6,77
Stand. odklon	12,550	9,798
Min.	-50	-50
Maks.	30	30

³⁹ Preglednica prikazuje vpisne podatke anketiranih, pri čemer sta bili vprašanja enaki kot za podatke opisne statistike, predstavljene v preglednicah 9 in 10.

Iz navedenega lahko zaključimo, da so se slovenskim mednarodnim cestnim prevoznikom blaga prihodki po uvedbi potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih povečali za 10,13 %.

Respondente smo z anketnim vprašalnikom prosili, naj ocenijo uvajanje potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na njihove prihodke. 12,9 % respondentov je ukrep ocenilo kot neuspešen (preglednica 12). Z veliko verjetnostjo domnevamo, da so ukrep kot neuspešen ocenjevali respondenti, ki so začeli na novo poslovati v letih 2008, 2009 in 2010 (preglednica 6) ali pa se izključno ukvarjajo s kabotažo in mednarodnimi prevozi (preglednica 8). Prevozniki, ki se ukvarjajo s kabotažo in mednarodnim prevozi, s svojimi vozili v RS prihajajo le ob obveznih tehničnih pregledih in večjih popravilih tovornih vozil. Navedenim podjetjem preverjanje in potrjevanje dovolilnic nista prinesli pozitivnega učinka. Dve tretjini respondentov ocenjuje uvedeni ukrep na vpliv njihovih prihodkov kot zadovoljiv in nevtralen (niti uspešno niti neuspešno), to je razvidno iz preglednice 12. Respondenti so pogosto kritični do drugih in morebiti premalo kritični do realne samoocelitve, zato se za oceno dobro in uspešno odločajo manj, kljub vsemu pa je ukrep kot dober in uspešen ocenila skoraj petina respondentov.

Preglednica 12: Ocena uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov

	Frekvenca	Veljavni odstotki
Neuspešno	11	12,9
Zadovoljivo	32	37,6
Niti uspešno niti neuspešno	26	30,6
Dobro	12	14,1
Uspešno	4	4,7
Skupaj	85	100,0

Preglednica 13: Prikaz večjega povpraševanja po prevoznih storitvah pri slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikih s strani slovenskih podjetij

	Frekvenca	Veljavni odstotki
Da	56	66,7
Ne	28	33,3
Skupaj	84	100,0

Respondente smo vprašali, ali so slovenska podjetja po uvedbi potrjevanja in preverjanja dovolilnic kaj več naročala prevozne storitve pri slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikih. Ena tretjina respondentov je odgovorila, da ne. Če primerjamo podatke iz preglednic 8 in 13, lahko zaključimo, da tretjina slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga opravlja mednarodne prevoze blaga izven meja RS v območju EU in na ozemlju EU izvaja kabotažo,

dve tretjini slovenskih cestnih prevoznikov pa ima v svojih prevoznih storitvah vključene prevoze blaga v slovenska podjetja (preglednica 13).

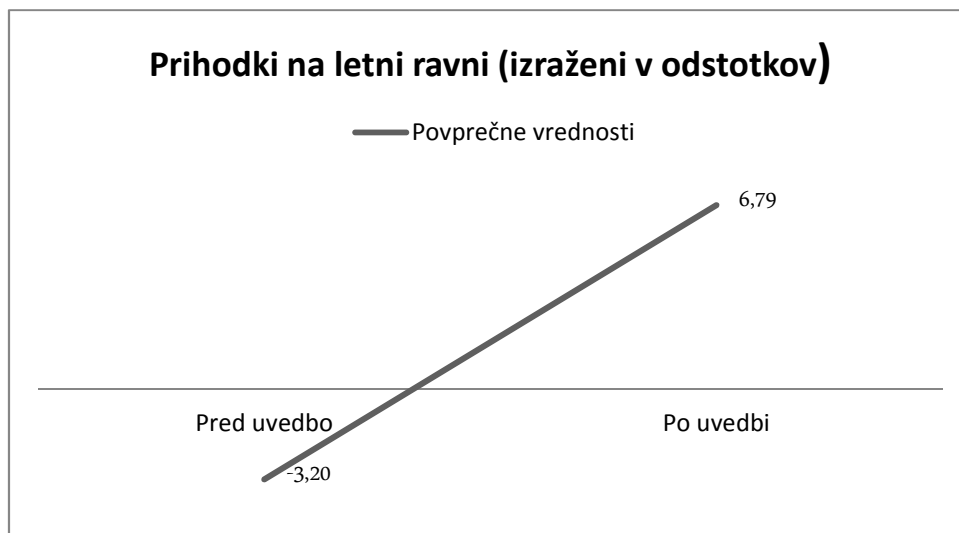
6.6.2 T-test analiza za odvisne vzorce

S T-test analizo za odvisne vzorce smo preizkusili, ali obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženimi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih v primerjavi z letom 2008, ko so se začele kršitve slovenske zakonodaje s strani tujih prevoznikov. Kršitve so se nadaljevale tudi v letu 2009 in del leta 2010, dokler ukrep ni bil uveljavljen. Iz preglednice 14 je razvidno, da so respondenti v letu 2009 zaznali zmanjšanje prihodkov na račun nelojalne konkurence tujih prevoznikov zaradi nespoštovanja ZPCP in pravilnega označevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic glede na leto 2008. To zmanjšanje je v povprečju predstavljalo $-3,20\%$ na letni ravni. Enako število respondentov je podalo odgovor glede letnih prihodkov, izraženih v odstotku, v letih 2011, 2012, 2013, 2014 in 2015 glede na leto 2008. Iz preglednice 14 in slike 1 je razvidno, da so se povprečni prihodki slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih povečali za $6,79\%$ na letni ravni v primerjavi z letom 2008.

Preglednica 14: Odstotek povprečne vrednosti povečanja/zmanjšanja prihodkov mednarodnih cestnih prevoznikov

	Povprečne vrednosti	Število	Standardni odklon	Standardna napaka povprečja
Pred uvedbo potrjevanja	-3,20	81	12,562	1,396
Po uvedbi potrjevanja	6,79	81	9,857	1,095

V preglednici 15 so razvidni rezultati T-testa za odvisne vzorce, ki nam pokažejo, da je stopnja značilnosti manjša od kritične meje petih odstotkov in da se povprečni vrednosti obeh spremenljivk statistično značilno razlikujeta. Iz tega je razvidno, da obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženimi v odstotku, pred uvedbo in po uvedbi potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih za tuje prevoznike.



Slika 1: Povprečni prihodki na letni ravni pred uvedbo potrjevanja in preverjanja in po uvedbi potrjevanja in preverjanja

Preglednica 15: T-test za odvisne vzorce

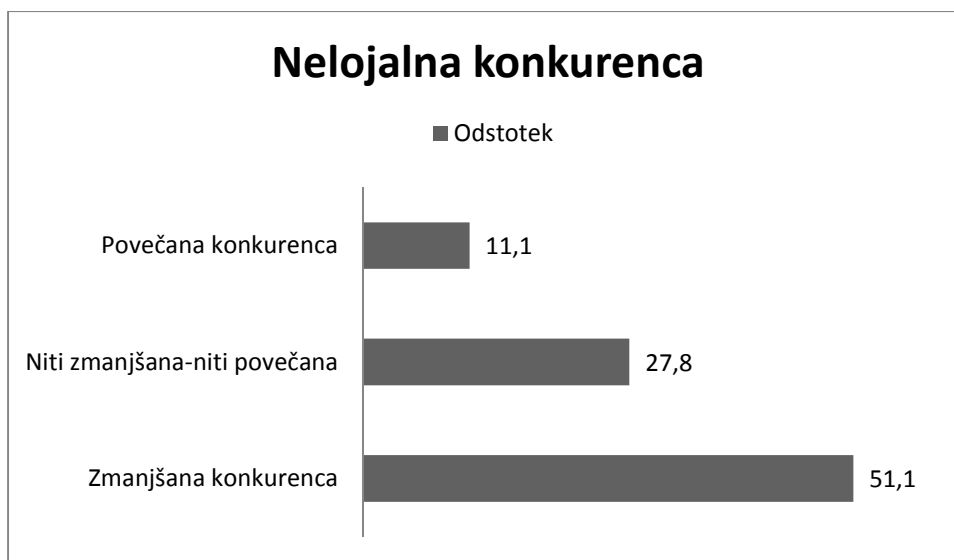
	Razlike parov					T-vrednost	Stopnja prostosti	P-vrednost (2-stranska)
	Povprečna vrednost	Standardni odklon	Standardna napaka povprečja	95-odstotni interval zaupanja razlike				
				spodnja	zgornja			
Pred uvedbo potrjevanja – Po uvedbi potrjevanja	-9,988	13,109	1,457	-12,886	-7,089	-6,857	80	0,000

6.6.3 Pearsonov korelacijski koeficient

Uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco do slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga. Rezultate respondentov smo testirali s Pearsonovim korelacijskim koeficientom, spremenljivko »uspešnost uvajanja dovolilnic« (preglednica 17 in slika 2). Respondente smo vprašali o njihovi oceni uvajanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v slovenskih podjetjih. Imeli so pet možnosti: neuspešno, zadovoljivo, niti uspešno niti neuspešno, dobro in uspešno. Te podatke smo povezali z novo sintetično spremenljivko »nelojalna konkurenca« in pridobljenimi podatki iz preglednice 17, tako smo izračunali delež prihodkov pred uvedbo potrjevanja in po uvedbi potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in prišli do nove spremenljivke »nelojalna konkurenca«, to smo izrazili v odstotku (preglednica 16 in slika 3). Iz preglednice 18 je razvidno, da med obema spremenljivkama obstaja negativna povezanost.

Preglednica 16: Nova sintetična spremenljivka »nelojalna konkurenca z. p.«

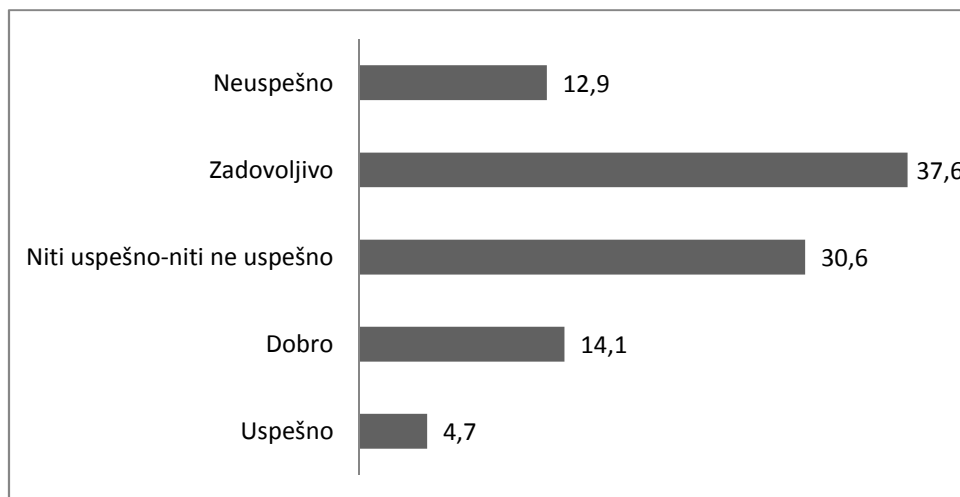
		Frekvenca	Odstotki	Veljavni odstotki	Kumulativni odstotki
Veljavnih	Zmanjšana konkurenca	46	51,1	56,8	56,8
	Niti zmanjšana niti povečana	25	27,8	30,9	87,7
	Povečana konkurenca	10	11,1	12,3	100,0
	skupaj	81	90,0	100,0	
Manjkajočih		9	10,0		
Skupaj		90	100,0		



Slika 2: Nelojalna konkurenca kot sintetična spremenljivka

Preglednica 17: Ocena uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov

		Frekvenca	Odstotki	Veljavni odstotki	Kumulativni odstotki
Veljavnih	Neuspešno	11	12,2	12,9	12,9
	Zadovoljivo	32	35,6	37,6	50,6
	Niti uspešno niti ne uspešno	26	28,9	30,6	81,2
	Dobro	12	13,3	14,1	95,3
	Uspešno	4	4,4	4,7	100,0
	Skupaj	85	94,4	100,0	
Manjkajočih		5	5,6		
Skupaj		90	100,0		



Slika 3: Ocena potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih avtoprevoznikov, izraženo v odstotkih

Preglednica 18: Pearsonov korelacijski koeficient

		Nelojalna konkurenca z. p.
Ocena uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih glede na prihodke slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov	Pearsonova korelacija	-0,202
	P-vrednost (2-stranska)	0,071
	Frekvenca	81

6.7 Analiza preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih

Zakonodajalec je s spremembami ZPCP naložil slovenskemu gospodarstvu preverjanje in potrjevanje dovolilnic in CEMT-dovolilnic. Uvedeni ukrep se je nanašal na gospodarske subjekte, pri katerih se blago nalaga ali razlaga. Tako je gospodarstvo moralo presoditi, ali se od njih oz. k njim blago pripelje z večjimi tovornimi vozili skupne nosilnosti nad 6000 kg in da prevoz blaga ni uvrščen pod izjeme. Preverjati so morali tuje prevoznike (med njih se uvrščajo prevozniki podjetja iz tretjih držav). Ob uvedbi ukrepa je slovensko gospodarstvo, predvsem TZS in GZS, ki pokriva pridelovalno in predelovalno dejavnost, zelo nasprotovalo nalaganju dodatnih obveznosti gospodarstvu in povečevanju stroškov gospodarstva. Z analizo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih smo želeli analizirati ta strošek in ugotoviti, ali so bila nasprotovanja upravičena. Analizo smo opravili z binomskim testom.

6.7.1 Opisna statistika v podjetjih preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic

Med respondenti, ki so odgovarjali v anketi, je več kot dve tretjini respondentov srednjih in velikih podjetij. Ta podatek potrjuje verodostojnost pridobljenih podatkov, saj so v RS srednja in velika podjetja tista, ki imajo večje proizvodne zmogljivosti in proizvajajo več blaga (preglednica 19).

Med respondenti, ki so odgovarjali v anketi, je skoraj 60 % podjetij, ki svojo dejavnost opravljajo več kot 20 let, prav tako ti odgovori potrjujejo še dodatno verodostojnost zbranih podatkov, ki pa potrjujejo pristnost naše raziskave (preglednica 20).

Preglednica 19: Struktura podjetij glede na velikost

	Frekvenca	Odstotki
Mikro	8	14,8
Majhno	9	16,7
Srednje	21	38,9
Veliko	16	29,6
Skupaj	54	100,0

Preglednica 20: Čas opravljanja dejavnosti proizvodnje/predelave blaga

	Frekvenca	Odstotki
do 5 let	4	7,4
od 5 do 10 let	8	14,8
od 10 do 15 let	5	9,3
od 15 do 20 let	5	9,3
nad 20 let	32	59,3
Skupaj	54	100,0

V naši raziskavi je bilo eno izmed ključnih vprašanj ocena materialnega stroška preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic. Že ob uvedbi ukrepa je zakonodajalec zastopal stališče, da materialni stroški, ki predstavljajo stroške dela in stroške dokumentarnega gradiva, niso tako veliki, kot so ga predstavljala interesna združenja gospodarstva (TZS in GZS). Odgovori naših respondentov potrjujejo dejstvo, da stroški preverjanja in potrjevanja dovolilnic niso presegli enega odstotka sredstev, ki so namenjeni za plačilo prevoznih storitev, s katerim se blago pripelje ali odpelje.

Preglednica 21: Ocena materialnega stroška preverjanja in potrjevanja dovolilnic/CEMT-dovolilnic, izraženo v odstotku glede na vrednost prevoza

	Frekvence	Odstotki
pod 0,5 %	39	72,2
od 0,51 % do 0,99 %	11	20,4
od 1 % do 1,5 %	2	3,7
od 1,51 do 2 %	1	1,9
nad 2 %	1	1,9
Skupaj	54	100,0

Podjetja smo v anketi zaprosili, da svojo oceno razširijo tudi na prevoze, pri katerih sicer opravijo preverjanje in potrjevanje dovolilnic in CEMT-dovolilnic, vendar niso plačnik prevoznih storitev. S tem zaprosilom smo poskušali priti do čim bolj verodostojnih podatkov ne glede na plačilno politiko prevoznih storitev podjetij, ki predelujejo ali proizvajajo blago. Iz preglednice 21 je razvidno, da stroški enega odstotka namenjenih sredstev za prevozne storitve niso presegli pri dobrih 92 % respondentov.

Respondente smo v anketnem vprašalniku spraševali tudi, kakšen je bil porabljen čas za preverjanje in potrjevanje dovolilnic in CEMT-dovolilnic na začetku in čez čas po utečeni praksi. Iz preglednic 22 in 23 ugotovimo, da je v začetku uvedenega ukrepa skoraj dve tretjini respondentov porabilo za preveritev in potrditev dovolilnice in CEMT-dovolilnice več kot 21 minut na potrditev. Po utečeni praksi in zadostnih predstavljenih uvedenega ukrepa pa je bil pri skoraj štirih petinah respondentov čas, porabljen za preverjanje in potrjevanje, do 20 minut. Pridobitev teh podatkov nam potrjuje dejstvo, da uvedeni ukrep ni prezahteven za gospodarstvo, če se nanj pripravi in izobrazi zaposlene.

Preglednica 22: Porabljen čas za preverjanje in potrjevanje dovolilnic/CEMT-dovolilnic ob uvedbi ukrepa

	Frekvenca	Veljavni odstotki
do 20 min	18	34,0
od 21 do 40 min	19	35,8
od 41 do 60 min	15	28,3
nad 61 min	1	1,9
Skupaj	53	100,0

Preglednica 23: Porabljen čas za preverjanje in potrjevanje dovolilnic/CEMT-dovolilnic po utečeni praksi

	Frekvenca	Veljavni odstotki
do 20 min	39	78,0
od 21 do 40 min	11	22,0
Skupaj	50	100,0

Preglednica 24 prikazuje podatke, ki so jih respondenti podali na vprašanje, koliko dovolilnic in CEMT-dovolilnic so preverili in potrdili ter arhivirali. Preglednica prikazuje, da je bila povprečna vrednost 340 preverjenih dovolilnic na respondenta. Iz nje je razvidno, da so med respondenti tudi velika podjetja, kot so Gorenje, d. d., Lek, d. d., idr., saj je avtor magistrske naloge z njimi posebej stopil v stik in jih zaprosil, da izpolnijo anketo. Prosti prevozi v tabeli predstavljajo podatek, ko se je sicer preverilo, ali je potrebna dovolilnica/CEMT-dovolilnica, vendar ni bilo potrebo potrjevanje, ker je lahko šlo za prevoznike EU ali prevoznike iz tretjih držav, ki dovolilnice niso potrebovali.

Preglednica 24: Prevozi z dovolilnico/prosti prevozi na letni ravni

	Prevozi z dovolilnico	Prosti prevozi
Frekvenca	48	46
Povprečne vrednosti	339.88	1024,91
Stand. odklon	500.780	1866,739
Min.	1	4
Maks.	2000	8500

V anketi smo respondente zaprosili za podatek materialnih stroškov preverjanja in potrjevanja posamezne dovolilnice. Respondenti so lahko podatek v evrih vpisali tudi v vprašalnik, in sicer so materialno opredelili strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnice v primeru, ko so jo potrdili, in v primeru, ko je bilo izpeljano samo preverjanje. Iz preglednice 25 ugotovimo, da je bil povprečen strošek potrjevanja in preverjanja za dovolilnico 6,27 EUR, razponi so se sicer gibali od 1 do 20 EUR, to sicer tudi sovпада s preglednico 29, v kateri je en respondent porabil nad 61 min za preverjanje in potrjevanje. Strošek preverjanja, pri katerem ni bilo treba izvesti potrjevanja, je bil v povprečju 3,33 EUR na dovolilnico, maksimalna vrednost pa je bila prav tako za približno polovično nižja, kot je razmerje pri povprečnih vrednostih.

Preglednica 25: Materialni stroški v slovenskih podjetjih ob preverjanju in potrjevanju ali samo preverjanju

	Materialni strošek pri prevozih z dovolilnico	Materialni strošek pri prostih prevozih
Frekvenca	45	44
Povprečne vrednosti	6.27	3,33
Stand. odklon	3.237	2,093
Min.	1	0
Maks.	20	10

Pri respondentih nas je še zanimala njihova ocena, koliko kilometrov opravijo transportna podjetja, da jim blago pripeljejo ali od njih odpeljejo do namembne postaje, ne glede na to, ali je bil prevoz plačan od respondenta ali od dobavitelja, in ne glede na to, ali so pri tem prevozu morali preverjati in potrjevati dovolilnico ali jo samo preverjati. Iz preglednice 26 ugotavljamo, da je bilo povprečno na posameznega respondenta za to, da je bilo k njemu

odpeljano in pripeljano blago, potrebnih skoraj 1.641.000 prevoženih kilometrov. Če podatek povprečnih prevoženih kilometrov delimo s povprečjem prevozov z dovolilnico in prostih prevozov (preglednica 24), ugotovimo, da se je blago v povprečju odpremljalo ali dobavljalo na razdalji 1193 kilometrov. Ob tem lahko zaključimo, da so respondenti anketne vprašalnike izpolnjevali zelo objektivno, kajti iz prakse vemo, da se na taki povprečni razdalji tudi opravljajo prevozi z mednarodnimi cestnimi prevozniki blaga, saj imajo prelom glede na stroške prevoza z železniškim prometom nekje na 600–700 kilometrih, v prid cestnim prevoznikom pa odtehta časovna komponenta, ker cestni mednarodni cestni prevozniki blaga z enojno posadko in spoštovanjem zakonodaje delovnega časa in počitkov dnevno lahko premagajo med 720 in 900 km v prevoženi razdalji, to so razdalje evropskih namembnih skladišč, azijska namembna skladišča pa so razdalje nad 1400 km. Respondenti so v svojih odgovorih zajeli vse prevoze za dobavo ali odpremo blaga, zato so njihovi odgovori verodostojni.

Preglednica 26: Prevoženi kilometri na letni ravni s strani cestnih transportnih podjetij ob odpremi/dostavi blaga slovenskim podjetjem

	Število prevoženih kilometrov
Veljavnih	45
Povprečne vrednosti	1640686,67
Stand. odklon	2254321,013
Min.	5000
Maks.	10000000

Z vprašalnikom smo respondente tudi povprašali, ali so se po uvedbi potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic kaj več odločali za naročila prevoznih storitev pri slovenskih avtoprevoznikih podjetjih. Iz preglednice 27 ugotavljamo, da so se slovenska podjetja več odločala za slovenska prevoznika podjetja, s to odločitvijo so se sicer izognila preverjanju in potrjevanju dovolilnic in CEMT-dovolilnic, vendar le, če so bili sami izključni naročnik za vse odpremljeno ali dobavljeno blago.

Preglednica 27: Naročila transportnih storitev pri slovenskih prevoznikih od slovenskih podjetij po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic

	Odstotek večjih naročil
Veljavnih	46
Povprečne vrednosti	14,59
Stand. odklon	20,272
Min.	-10
Maks.	100

Če bi bilo blago dostavljeno ali odpremljeno franco skladišče slovenskega podjetja, pa take enoznačnosti nismo več mogli zaključiti. Kljub vsemu pa iz odgovorov druge kategorije respondentov tudi ugotavljamo, da so se prihodki slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic povečali.

6.7.2 Binomski test

Z binomskim testom smo analizirali podatke, podane od respondentov slovenskih podjetij, ki blago razkladajo ali nalagajo, in želeli preveriti, ali so materialni stroški preverjanja in potrjevanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic bili pod enim odstotkom sredstev, namenjenih za prevoz blaga na letni ravni. Podjetja smo razdelili v dve skupini, in sicer: podjetja, ki so imela materialni strošek več kot 1 %, in podjetja, ki so imela materialni strošek manj kot 1 %. Najprej smo preverili, ali je delež podjetij, ki imajo materialni strošek manj kot 1 %, statistično značilno večji od 50 % (preglednici 28 in 29).

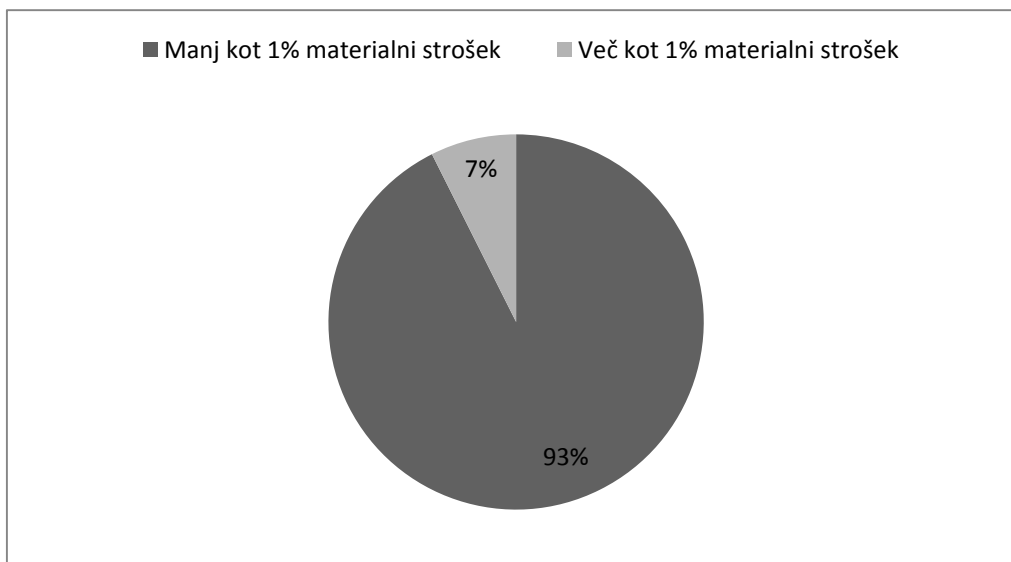
Z binomskim testom smo preverili, ali je delež podjetij, ki imajo manj kot 1 % materialnih stroškov, statistično značilno večji od 50 %. Iz preglednice 30 in slike 4 je razvidno, da je statistično značilno večji delež od 50 % podjetij, pri katerih je materialni strošek potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic glede na stroške prevoza blaga manj kot 1 %. Z analizo smo ugotovili, da je ta stopnja značilnosti $p = 0,000$, $p < 0,05$. Pri večini podjetij, ki so izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic in CEMT-dovolilnic, materialni strošek ni presegal 1 % sredstev, ki so na letni ravni namenjena za prevoz blaga.

Preglednica 28: Ocena stroška preverjanja dovolilnic/CEMT-dovolilnic v odstotku glede na vrednost prevoza in vsega prepeljanega ali odpremljenega blaga

	Frekvenca	Odstotki	Veljavni odstotki	Kumulativni odstotki
pod 0,5 %	39	72,2	72,2	72,2
od 0,51% do 0,99 %	11	20,4	20,4	92,6
od 1 do 1,5 %	2	3,7	3,7	96,3
od 1,51 do 2 %	1	1,9	1,9	98,1
nad 2 %	1	1,9	1,9	100,0
Skupaj	54	100,0	100,0	

Preglednica 29: Strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic, razvrščen v dve skupini

	Frekvenca	Odstotki	Veljavni odstotki	Kumulativni odstotki
Manj kot 1 %	52	96,3	96,3	96,3
Več kot 1 %	2	3,7	3,7	100,0
Skupaj	54	100,0	100,0	



Slika 4: Strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih, izražen v odstotku glede na strošek pripeljanega in odpeljanega blaga

Preglednica 30: Binomski test

		Kategorije	Št.	Opazovani delež	Testirani delež	P-vrednost
Strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih	Skupina 1	Manj kot 1 %	52	0,96	0,50	0,000
	Skupina 2	Več kot 1 %	2	0,04		
	Skupaj		54	1,00		

7 UGOTOVITVE IN MOŽNOSTI ZA NADALJNJE RAZISKOVANJE

Temeljna teza, ki smo jo obravnavali in testirali v nalogi, je, da uspešnost uvajanja preverjanja in potrjevanja dovolilnic temelji na striktnem izvajanju potrjevanja dovolilnic v gospodarstvu, kooperativnosti pri obveščanju o nepravilnostih nadzornih organov ter enostavnem in nebirokratskem postopku. Slovenskim prevoznikom preverjanje in potrjevanje dovolilnic omogočata odpravo nelojalne konkurence in večjo konkurenčnost.

Tezo smo testirali s pomočjo štirih hipotez, in sicer s prvimi tremi hipotezami vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov, s četrto hipotezo pa višino materialnih stroškov preverjanja in potrjevanja dovolilnic glede na sredstva, ki so namenjena za prevoz blaga do namembnih skladišč ali iz skladišč do kupcev.

Hipoteza 1

V prvi hipotezi smo predvideli, da obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženimi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in potem.

Hipotezo 1 smo preverjali s pomočjo t-testa za odvisne vzorce. Preverili smo, ali se povprečni prihodki pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic in po njej statistično značilno razlikujejo. S pomočjo t-testa za odvisne vzorce smo preverili domnevo o enakosti dveh aritmetičnih sredin, in sicer: domnevali smo, da se povprečni prihodki po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic razlikujejo od povprečnih prihodkov pred uvedbo potrjevanja in preverjanja dovolilnic. Povprečna vrednost prihodkov na letni ravni slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga je bila pred uvedbo potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v letu 2009 glede na leto 2008 nižja v povprečju za $-3,20\%$ zaradi nelojalne konkurence tujih prevoznikov. Po uvedbi potrjevanja in preverjanja dovolilnic in CEMT-dovolilnic v letu 2011 in naprej so slovenski mednarodni cestni prevozniki blaga zaznali povečanje prihodkov na račun zmanjšanja nelojalne konkurence s strani tujih prevoznikov za $6,79\%$ v povprečju na letni ravni. Rezultati iz preglednice 15 pokažejo, da je stopnja značilnosti manjša od kritične meje petih odstotkov, zaradi tega smo zavrnili ničelno domnevo in sprejeli hipotezo, da se povprečni vrednosti obeh spremenljivk statistično značilno razlikujeta.

Hipotezo potrdimo in sprejmemo tezo, da obstajajo statistično značilne razlike med povprečnimi prihodki na letni ravni, izraženimi v odstotku, pred uvedbo preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih in po njej.

Hipoteza 2

V drugi hipotezi smo predvidevali, da uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco do domačih prevoznikov.

Hipotezo H2 smo preverili s Pearsonovim korelacijskim koeficientom. Spremenljivko »uspešnost uvajanja dovolilnic« smo povezali z novo sintetično spremenljivko »nelojalna konkurenca«. Na začetku smo izračunali razliko med deležema prihodkov »pred« uvedbo in »po« uvedbi dovolilnic in naredili novo spremenljivko »nelojalna konkurenca«, izraženo v odstotku (preglednica 16). Iz preglednice 18 je razvidno, da obstaja med obema spremenljivkama negativna povezanost, ki ni statistično značilna ($r = -0,202$, $p = 0,071$). Iz analize pridobljenih podatkov zaključujemo, da ni nujno, da uspešnost uvajanja potrjevanja in preverjanja dovolilnic zmanjšuje nelojalno konkurenco domačih prevoznikov, saj spremenljivki nista statistično značilno povezani. Na osnovi p-vrednosti postavimo naslednji sklep:

- če je p-vrednost manjša od stopnje tveganja α ($p = 0,05$), zavrnilo H_0 in sprejmemo alternativno hipotezo, da obstaja statistično značilna povezanost med obema spremenljivkama;
- če je p-vrednost večja od stopnje tveganja α ($p = 0,05$), ne moremo zavrniti H_0 (ne obstaja statistično značilna povezanost med obema spremenljivkama).

H_0 : Ne obstaja statistično značilna povezanost.

H_1 : Obstaja statistično značilna povezanost.

Hipotezo zavrnilo z ugotovitvijo, da spremenljivki nista statistično značilno povezani.

Hipoteza 3

V tretji hipotezi smo predvidevali, da večina podjetij, ki so izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic, ima materialni strošek, ki ni presegel enega odstotka vrednosti sredstev, namenjenih za prevoz blaga, na letni ravni.

Hipotezo smo preverjali z binomskim testom. Število podjetij smo razdelili v dve skupini:

- podjetja, ki so imela materialni strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic večji kot 1 % glede na sredstva, namenjena za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga, torej podjetja, ki so imela strošek od 1 do 1,5 %, od 1,51 do 2 % in nad 2 %;
- podjetja, ki so imela materialni strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic manjši kot 1 % glede na sredstva, namenjena za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga, torej podjetja, ki so imela strošek do 0,5 % in od 0,51 do 1,00 %.

Naprej smo preverili, ali je delež podjetij, ki imajo materialni strošek manjši kot 1 %, statistično značilno večji od 50 %. Z opisno statistiko smo preverili, kakšen odstotek podjetij ima materialni strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic manjši kot 1 %. V našem vzorcu ima 92,6 % podjetij manjše materialne stroške preverjanja in potrjevanja dovolilnic od 1 % sredstev, namenjenih za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga, 7,4 % podjetij pa ima materialne stroške preverjanja in potrjevanja dovolilnic večje kot 1 % sredstev, namenjenih za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga (preglednici 29 in 30).

Z binomskim testom smo preverili, ali je delež podjetij, ki ima manj kot 1 % materialnih stroškov glede na sredstva, namenjena za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga, statistično značilno večji od 50 %. Iz preglednice 30 je razvidno, da je statistično značilno večji delež od 50 % podjetij imelo materialni strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic manjši kot 1 % glede na sredstva, namenjena za plačilo prevoznih storitev pri dostavi in odpremi blaga.

Hipotezo potrdimo pri stopnji značilnosti $p = 0,000$, $p < 0,05$ in sprejmemo tezo, da večina podjetij, ki je izvajala preverjanje in potrjevanje dovolilnic, ima materialni strošek, ki ni presegel 1 % vrednosti sredstev, namenjenih za prevoz blaga na letni ravni.

7.1 Omejitve raziskave

Kot eno glavnih omejitev naj omenimo uporabljene podatke v raziskavi. Pri obeh raziskavah smo želeli zajeti ključno populacijo, ki smo jo že predstavili pri oblikovanju vzorca. Pri podjetjih, ki preverjajo in potrjujejo dovolilnice in CEMT-dovolilnice, smo za sodelovanje zaprosili udeležence, ki so se udeležili seminarja, ki ga je izvajal avtor magistrske naloge. Takšnih predavanj je bilo več kot 15. Leta 2016 pa so bili izvedeni še štirje obnovitveni seminarji. Pri obnovitvenih seminarjih smo od območnih gospodarskih zbornic vabili gospodarske subjekte, ki se ukvarjajo s predelavo, proizvodnjo in prodajo. Iz podatkov FURS je letnih pregledov od leta 2012 do konca leta 2015 v povprečju okrog 450. V anketi je sodelovalo 124 gospodarskih subjektov, popolno izpolnjenih anketnih vprašalnikov na vprašanje, ki je bilo analizirano, pa je bilo 54. Iz navedenega zaključujemo, da je vzorec anketiranih v zadostni meri reprezentativen.

V anketi pri avtoprevoznikih smo se osredotočili na prevoznike, ki prejemajo dovolilnice in CEMT-dovolilnice, takšnih prevoznikov v RS je okrog 250 po registru izdajateljev dovolilnic in CEMT-dovolilnic (GZS in OZS). Anketo sta GZS in OZS elektronsko posredovali do avtoprevoznikov. Po podatkih spletne ankete je 224 subjektov odprlo spletno anketo. Anketo je delno izpolnilo 110 respondentov, 92 respondentov je končalo izpolnjevanje, uporabni podatki pa so razvidni iz frekvence opisne statistike. Odgovore na anketo štejemo za reprezentativne, saj si sledijo v neki normalni porazdelitvi.

7.2 Prispevek k znanosti

Magistrska naloga obravnava tematiko, ki je v strokovni literaturi še premalo raziskana in kot taka predstavlja edinstven pristop, vendar se še nihče ni posvetil vprašanju, kaj tovrstni uzakonjeni instituti pripomorejo k bolj pravni državi in večjemu spoštovanju pravil. V RS se je prvič pojavilo, da je zakonodajalec z zakonodajo predpisal delu gospodarstva, naj izvaja postopek prednadzora. Rezultati raziskave s tega področja bodo pomembni predvsem za ugotovitev, ali je tovrsten nadzor smiselno širiti tudi še na kakšnih drugih področjih in ali je za to zadostna podpora v gospodarstvu, ki bi izvajalo tovrstne prednadzore.

7.3 Možnosti za nadaljnje raziskave

Prevozniški sektor v EU še ni povsem liberaliziran, saj večstranska CEMT-dovolilnica prav tako določa pogoje za prevoz blaga v EU in do tretjih držav. Dovolilnice, ki se uporabljajo za parno vožnjo v posamezno državo, so znotraj EU odpravljene, toda te dovolilnice je nadomestila večstranska CEMT-dovolilnica. CEMT-dovolilnica, kot smo že opisali, mora biti v vozilu od trenutka, ko se blago naloži, vse do trenutka, ko se blago razloži. Znotraj EU ni notranjih mej, zato CEMT-dovolilnic prevozniki nimajo ves čas v tovornem vozilu, kot bi jih morali imeti. Tako se CEMT-dovolilnice puščajo na določenih mestih, kjer jih prevzame voznik drugega tovornega vozila istega prevoznika, ki sicer pelje na določeni relaciji blago z drugačnim načinom opravljanja prevoza. Za lažjo predstavitev navajamo primer bosanskega prevoznika: voznik A pelje blago iz Ljubljane v Hamburg, za to razdaljo 1199 km potrebuje CEMT-dovolilnico, voznik B pa pelje blago iz Stuttgarta v Sarajevo na podlagi proste bilaterale, razdalja poti je 1183 km. Voznik A pusti CEMT-dovolilnico na dogovorjenem mestu med točkama Ljubljana in München. Voznik B vzame CEMT-dovolilnico na tisti točki in jo pelje s sabo v Sarajevo. Časovno prispeta do cilja oba v enakem času; ko voznik A razloži in voznik B še prišteje čas letalske dostave CEMT-dovolilnice do Sarajeva, lahko voznik B začne uporabljati CEMT-dovolilnico. S preračunom takega časa pokrije zakonodajo in morebitna poznejša preverjanja na sedežih firm po izpisih iz tahografov. Papirnato je vse pokrito, kljub vsemu pa se je kršila zakonodaja. Nadaljnje raziskave tega področja bi bile možne v evropskem merilu pri CEMT-dovolilnicah na strani prevozniških podjetij, namreč, ali se jim s takim ravnanjem kršiteljev povzroča nelojalna konkurenca. Prav tako je možna raziskava v evropskem merilu pri gospodarskih firmah, ki so predelovalno, proizvodno ali prodajno naravnane, namreč, ali bi tak prednadzor preverjanja sprejele.

8 SKLEP

Na področju prometne politike bi bilo potrebno, da bi se infrastrukturno omrežje začelo razvijati iz pristanišč v notranjost celinske Evrope. Z razvojem predvsem železniškega infrastrukturnega omrežja bi se prekladne točke prav tako postopno premikale v notranjost celinske Evrope. Ko bi bilo infrastrukturno omrežje popolnoma zgrajeno na določeni trasi, bi se morala na tistem odseku cestnina za tovorni tranzitni promet povišati ali čim bolj približati znesku dejanskega uničenja cestne infrastrukture. Na ta način bi se začelo zmanjševati število tovornih vozil na dolgih relacijah iz Vzhodne Evrope, evropske Rusije in držav Male Azije, saj bi se prekladne točke premaknile na meje Madžarske, Poljske ipd. Posledično pa bi bila uporabnina cestne infrastrukture dražja za tranzit. Za domače prevoznike bi morala biti uporabnina cestne infrastrukture na ravni vzdržnosti stroškov gospodarstva. Uporabnine za cestno infrastrukturo tovornih vozil v tranzitu pa bi se morale zbirati na posebnem evropskem računu, s katerega bi se sredstva prerazporejala v prvi vrsti za gradnjo železniške infrastrukture, v drugi fazi za gradnjo dodatnih manjših pomorskih pristanišč in gradnjo pristanišč na notranjih celinskih vodah. Za večjo pretočnost predvsem kontejnerskega blaga bi se lahko marsikaj storilo že sedaj, in to z optimizacijo obstoječih rešitev, namreč da bi se povprečna hitrost potovanja blaga po železnicah zvišala s sedanjih povprečnih manj kot 20 km/h na nekoliko višjo raven. V slovenskem merilu bi v pristanišču Koper lahko izboljšali sistem pretovarjanja blaga z ladje takoj na železniške kompozicije. V pristanišču Koper imajo večinoma prakso, da se kontejnerji zložijo na skladiščne prostore, nato pa se glede na prejemnika tovora ti odpremljajo z železnico ali po cestah. Vseevropski način razmišljanja potovanja tovora bi moral biti tak, da bi se blago, ki ima namembno točko v oddaljenosti več kot 900 kilometrov, iz pristanišč odprenilo po železnici. V evropskem merilu bi bilo treba poenotiti uporabo enakih lokomotiv, in sicer takih, ki lahko uporabljajo dvosmeren ali enosmeren tok. Vlakovna kompozicija, ki bi bila tako odpremljena iz posameznega pristanišča, bi morala potovati z isto lokomotivo vsaj do točke, do koder lahko strojevodje vozijo po železniških predpisih o delovnem času in počitkih. Na naveden način bi se blago po železniškem prometu lahko iz pristanišča Koper do ukrajinske meje prepeljalo v enem dnevu, po izgradnji železniške infrastrukture bi blago lahko prispelo do tja tudi v desetih urah, to pa bi bilo primerljivo s cestnim tovornim prometom. Od 22.00 do 5.00 po železniški infrastrukturi poteka samo mednarodni potniški promet, železniška infrastruktura v tem času ni tako obremenjena. V tem času bi premagala tri četrtine opisane poti. Po sedanji praksi je točka preloma glede na stroške poti med železniškim in cestnim prometom nekje na razdalji 600 do 700 kilometrov. V železniškem sistemu je edina »rak rana« čas potovanja, ki bi se moral v prihodnje izboljšati oziroma približati k opisanim zaključkom.

Na podlagi navedenega zaključujemo, da se bo z izgradnjo infrastrukture po EU cestni prevoz s sedanjih 1000 prevoženih kilometrov za odpremo blaga s tovornimi vozili znižal pod 500 prevoženih kilometrov od pristanišča ali posamezne prekladne točke. Prevozniška podjetja

bodo s svojimi storitvami predvsem gravitirala na območju lastne države ali sosednjih držav. Število pravnih subjektov se bo skokovito zmanjšalo. Ob tem se nam postavlja vprašanje, ali morebiti odgovorni v EK ne želijo postaviti konkretnih predpisov za čim hitrejši prosti pretok blaga po drugi infrastrukturi, ki ne bi potekala po cestah. Sklepamo, da si EK ne želi vsesplošnih protestov cestno prevozniškega sektorja. Vsaka država pa ima železniško infrastrukturo in sistem železniškega prometa kot hrbtenico svojega prometa in zagotavlja sredstva za pokrivanje izgub tega omrežja. Na takšen način sta zadovoljni obe veji gospodarstva, politični odločevalci pa so zadovoljni, da jim politična ladja čim bolj mirno pelje skozi pridobljen mandat. V trenutku, ko bodo prevozi s tovornimi vozili krajši od 500 kilometrov, bodo odpadla vprašanja o potrebnosti CEMT-dovolilnic in dovolilnic, spoštovanja zakonodaje, opravljanja kabotaže v drugih evropskih državah ipd. Če pa bodo politični odločevalci vzdrževali samo sistem govorjenja, namreč da je treba usposobiti železniško infrastrukturo, in imeli »pobožne« želje po čistem okolju in varnosti, bo zaradi zniževanja stroškov in konkurenčnosti v ponujeni ceni prihajalo do kršenja predpisov in povzročanja nelojalne konkurence. Vedno bolj se bo to začelo izražati pri CEMT-dovolilnicah in prevoznikih Skupnosti.

Preverjanje in potrjevanje dovolilnic v slovenskih podjetjih sta slovenskim cestnim prevoznikom povečali prihodke. Z drugo hipotezo sicer nismo mogli potrditi, da sta potrjevanje in preverjanje dovolilnic v slovenskih podjetjih zmanjšali nelojalno konkurenco tujih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga do slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga. Kljub vsemu pa iz pridobljenih podatkov ugotavljamo, da država s svojim administrativnim ukrepom ni samo naložila stroškov slovenskim podjetjem, temveč je s tem povečala tudi prihodke slovenskih cestnih prevoznikov v mednarodnem prevozu blaga ter jim z zakonodajo dala možnosti za konkurenčno nastopanje na trgu, kot to v nadaljevanju tega sklepa tudi predstavimo. Povprečni opravljeni kilometri za odpremo ene pošiljke so okrog 1600 km, povprečna cena kilometra pa 1,10 EUR, to pomeni, da je povprečni prihodek slovenskega prevozniškega na takšni razdalji v povprečju 1760,00 EUR, ob tem porabijo 448 litrov goriva, zaradi vrnjenih trošarin veliko goriva točijo v RS. Na takšen način dobi država za tako opravljen kilometer okrog 90,00 EUR vplačanega DDV. Od tujih prevoznikov je majhna verjetnost, da bi ga dobili, saj glede na ceno goriva naše države tega raje točijo v drugih državah. Podjetjem so v povprečju po preverjeni in potrjeni dovolilnici nastali stroški okrog 6,50 EUR. Iz pridobljenih podatkov je bil vsak sedmi prevoz blaga v RS ali iz RS dodatno dodan slovenskemu avtoprevozniku. Iz navedenega zaključujemo, da so slovenska podjetja imela v povprečju večje stroške za 33,00 EUR, da pa so imela prevozniška podjetja tudi večje prihodke, ki so presegli povzročene stroške. Z dodatno ustvarjenim multiplikatorjem pa je pridobil tudi državni proračun, povečala se je družbena raven življenja družin avtoprevoznških podjetij, prav gotovo pa je bila na ta način tudi kakšna zaposlitev več. Slovenska podjetja smo še prosili, naj ocenijo strošek preverjanja v evrih, število prevozov, pri katerih sta bili potrebni preverjanje in potrjevanje ali samo preverjanje, in

koliko je bilo treba opraviti kilometrov, da je bilo blago k njim pripeljano ali od njih odpeljano. Te podatke smo želeli pridobiti zato, da bi lahko izračunali materialni strošek preverjanja in potrjevanja na podlagi posredovanih podatkov, ne pa samo možnosti odgovora. Povprečnih preverjanj in potrjevanj na letni ravni v slovenskih podjetjih je bilo 340, to je pomenilo 2131,00 EUR materialnih stroškov. Povprečnih preverjanj na letni ravni v slovenskih podjetjih je bilo 1025, to je pomenilo 3413,00 EUR materialnih stroškov, skupaj 5544,00 EUR povprečnih materialnih stroškov na letni ravni. Prevozniškim podjetjem je bilo treba za odpremo ali dostavo blaga plačati 1,804.775,00 EUR. Materialni strošek preverjanja in potrjevanja dovolilnic v povprečju na letni ravni tako ni bil višji od 0,31 % sredstev, namenjenih za prevoz blaga, ki je bilo dostavljeno ali odpremljeno. Na podlagi navedenega zaključujemo, da je to zanemarljiv strošek v primerjavi z izboljšanjem konkurenčnosti, v našem primeru konkurenčnosti slovenskih mednarodnih cestnih prevoznikov blaga.

LITERATURA

- Bajec, Patricija. 2011. *Metodologija pristopa k inteligentnemu zunanjemu izvajanju logističnih storitev*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Beria, Paolo, Marco Ponti in Francesco Ramella. 2015. *Introduction: Economic regulation of transport infrastructure, theory and practices*. *Transport Policy* (4): 1–4.
- Beškovnik, Bojan. 2008. *Model optimizacije zmogljivosti sistema pristaniških kontejnerskih terminalov*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- De Jong, Gerard, Hugh Gunn in Moshe Ben-Akiva. 2004. *A meta-model for passenger and freight transport in Europe*. *Transport Policy* (11): 329–344.
- EK – Evropska komisija. 2010. *Bela knjiga – Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve*. Bruselj: Evropska komisija.
- EK – Evropska komisija. 2011. *Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Bruselj: Evropska komisija.
- Gutierrez, Javier, Ana Condeco-Melhorado, Elena Lopez in Andres Monzon. 2011. *Evaluating the European added value of TEN-T projects: a methodological proposal based on spatial spillovers, accessibility and GIS*. *Journal of Transport Geography* (19): 840–850.
- Hanc, Saša. 2009. *Intermodalni transport kontejnerjev kot alternativa klasičnemu transportu iz Shanghaija v mesta osrednje Evrope*. Magistrska naloga, Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko.
- Herynek, Bojan, in Benjamin Pivec. 2010. *Prevoz tovara*. Celovec: Mohorjeva družba.
- Kocbek, Mateja. 2009. *Umeščanje logističnih središč – primer logističnega centra Phoenix, Posavje*. Magistrska naloga, Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko.
- L. Mrgole, Anamarija. 2015. *Kratkoročno napovedovanje zgostitev prometnega toka s pomočjo analize časovnih vrst nelinearnih dinamičnih sistemov*. Doktorska disertacija, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo prometno inženirstvo in arhitekturo.
- Liimatainen, Heikki, in Markus Pöllänen. 2013. *The impact of sectoral economic development on the energy efficiency and CO₂ emissions of road freight transport*. *Transport Policy* (27): 150–157.
- Matajič, Mateja. 2014. *Diferencirani model povpraševanja po cestnih prevozih kot instrument učinkovite cenovne politike na transportnem trgu v Sloveniji*. Doktorska disertacija, Univerza v Mariboru, Ekonomska fakulteta.
- Maučec, Hugo. 2014. *Model optimalnega transporta kontejnerjev (TEU) med vzhodnimi državami Združenih držav Amerike in državami Zahodne Evrope*. Doktorska disertacija, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.

- MZI – Ministrstvo za infrastrukturo. 2009. *Analiza ekonomskega stanja avtoprevoznitva v Sloveniji – končno poročilo*. Interno gradivo MZI.
- MZI – Ministrstvo za infrastrukturo. 2015. *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Interno gradivo MZI.
- Pepevnik, Anton. 2002. *Model tehnologije ranžiranja v železniškem prometu*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Rižnar, Nastja. 2012. *Vpliv cestnih tovornih vozil na okolje*. Magistrska naloga, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Sichelschmidt, H. 1999. *The EU programme “trans-European networks” – a critical assessment*. *Transport Policy* (6): 169–181.
- Tuljak-Suban, Danijela. 2008. *Optimalno odločanje ladjarjev pri premikanju praznih kontejnerjev v feeder sistemu*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Valant Kanduč, Staša Ana. 2011. *Varstvo konkurentov v okviru ureditve nepoštenih poslovnih praks v pravu EU*. Magistrska naloga, Univerza v Mariboru, Pravna fakulteta.
- Van Exel, Job, Sytze Rienstra, Michael Gommers, Alan Pearman, Dimitrios Tsamboulas. 2002. *EU involvement in TEN development: network effect and European value added*. *Transport Policy* (9): 299–311.
- Verbich, David, in Ahmed El-Geneidy. 2016. *The pursuit of satisfaction: Variation in satisfaction with bus transit service among riders with encumbrances and riders with disabilities using a large-scale survey from London, UK*. *Transport Policy* (47): 64–71.
- Veselko, Gregor. 2006. *Model upravljanja globalnih logističnih verig*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Zanne, Marina. 2005. *Ocenjevanje konceptov, parametrov in orodij povpraševanja blagovnih tokov za možnostno smer Srednja Evropa–Jadransko–Jonsko morje*. Magistrska naloga, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet.
- Zanne, Marina. 2013. *Trajnostna ureditev kopenskega prometa v Republiki Sloveniji: potreba in izziv nacionalne prometne politike*. Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.

VIRI

- MP – Ministrstvo za promet. 2005e. *Protokol mešane komisije RS in ČG ter RSrB za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MP – Ministrstvo za promet. 2006. *Protokol mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MP – Ministrstvo za promet. 2009. *Protokol mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MP – Ministrstvo za promet. 2010a. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MP – Ministrstvo za promet. 2010b. *Protokol mešane komisije RS in RM za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI. MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1991. *Protokol o opravljanju mednarodnega cestnega prometa med RS in RH*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1992a. *Protokol o opravljanju mednarodnega cestnega prometa med RS in R BiH*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1992b. *Protokol o opravljanju mednarodnega cestnega prometa med RS in RM*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1992c. *Zapisnik sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1992d. *Zapisnik sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1992e. *Zapisnik sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1993a. *Protokol o zasedanju mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1993b. *Protokol sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1993c. *Protokol sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1993d. *Protokol sestanka mešanih komisij RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1993e. *Protokol sestanka mešane komisije RS in RM za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1994a. *Protokol o zasedanju mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1994b. *Protokol mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1995. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.

- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1996a. *Protokol mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1996b. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1996c. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1997a. *Protokol mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1997b. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1998a. *Zapisnik mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1998b. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1998c. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1999a. *Zapisnik mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 1999b. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MPZ – Ministrstvo za promet in zveze. 2001. *Zapisnik mešane komisije RS in ZRJ za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZI – Ministrstvo za infrastrukturo. 2014a. *Navodilo za uporabo več stranskega kontingenta CEMT dovolilnic*. Interno gradivo MZI.
- MZI – Ministrstvo za infrastrukturo. 2014b. *Zapisnik mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2002a. *Protokol mešane komisije RS in RM za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2002b. *Protokol mešane komisije RS in ZRJ za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2002c. *Zapisnik mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2002d. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2003a. *Zapisnik mešane komisije RS in R BiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2003b. *Zapisnik ekspertnih skupin RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2004a. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.

- MZP – Ministrstvo za promet. 2004b. *Zapisnik mešane komisije RS in ZRJ za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2005a. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2005b. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2005c. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZP – Ministrstvo za promet. 2005d. *Protokol mešane komisije RS in RM za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZIP – Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2011. *Protokol mešane komisije RS in RBiH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZIP – Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2012. *Zapisnik mešane komisije RS in RM za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- MZIP – Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2013. *Zapisnik mešane komisije RS in RH za prevoz blaga in potnikov*. Interno gradivo MZI.
- Pravilnik o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz stvari v cestnem prometu in CEMT dovolilnic. *Uradni list RS*, št. 88/99, 59/01 in 82/02.
- Resolucija Varnostnega sveta Organizacije združenih narodov št. 757. Resolutions and Decisions of the Security Council 1992.
- Resolucija Varnostnega sveta Organizacije združenih narodov št. 787. Resolutions and Decisions of the Security Council 1992.
- Resolucija Varnostnega sveta Organizacije združenih narodov št. 829. Resolutions and Decisions of the Security Council 1993.
- Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in sveta o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES. *Uradni list EU*, št. L 300/51.
- Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in sveta o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga. *Uradni list EU*, št. L 300/72.
- Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in sveta o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006. *Uradni list EU*, št. L 300/88.
- Ustava Republike Slovenije. *Uradni list RS*, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04 in 47/13.
- Zakon o preprečevanju omejevanja konkurence (ZPOmK-1). *Uradni list RS*, št. 36/08, 40/09, 26/11, 87/11, 57/12, 39/13 – odl. US, 63/13 – ZS-K, 33/14 in 76/15.
- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o prevozu potnikov in stvari v mednarodnem cestnem prometu (BHRMCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 18/93.

- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Makedonije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in stvari (BMKCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 6/99.
- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Svetom ministrov Bosne in Hercegovine o prevozu oseb in stvari v mednarodnem cestnem prometu (BBHMCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 69/00.
- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Zvezno vlado Zvezne republike Jugoslavije o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga (BYUMCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 13/02.
- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Kosovo o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga (BXKMCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 17/15.
- Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Črne gore o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga (BMNMCP). *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 9/11.
- Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP). *Uradni list RS*, št. 131/06, 5/2007 – popr., 123/2008, 28/2010, 49/2011, 40/2012-ZUJF, 57/2012, 39/2013 in 92/2015.

PRILOGI

- Priloga 1 Anketa, izvedena v prevoznih podjetjih.
- Priloga 2 Anketa, izvedena v podjetjih, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo ter prodajo.

Spoštovani,

dovolite mi, da se vam predstavim, sem Andrej Benkovič zaposlen na Ministrstvu za infrastrukturo in izredni študent Fakultete za management.

V okviru svoje magistrske naloge z naslovom: »**Vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov**«, bi želel raziskati v kakšni meri je administrativni ukrep potrjevanja in preverjanja **dovolilnic/CEMT dovolilnic v podjetjih vplival na eni strani na prihodke slovenskih prevoznikov**, na drugi strani pa na stroške gospodarstva.

Anketa je anonimna.

V upanju, da si boste ob vašem delu vzeli **10 do 20 minut** svojega časa in izpolnili spletno anketo, za vašo pomoč in trud se vam že vnaprej zahvaljujem.

Lep pozdrav,

Andrej Benkovič

Anketni vprašalnik

za izvedeno anketo v prevozniških podjetjih: <https://www.1ka.si/a/85425>

1. Kako veliko podjetje ste?

- mikro,
- majhno,
- srednje,
- veliko.

2. Koliko časa se že ukvarjate z mednarodnim cestnim prevozom blaga?

- do 5 let,
- od 5 do 10 let,
- od 10 do 15 let,
- od 15 do 20 let
- nad 20 let.

3. Kolikšen delež mednarodnih prevozov v vaši dejavnosti odpade na države EU, vpisana številka pomeni odstotek?

- 4. Kolikšen delež mednarodnih prevozov v vaši dejavnosti odpade na tretje, vpisana številka pomeni odstotek?**
- 5. Ali za mednarodni prevoz blaga uporabljate dovolilnice?**
- da
 - ne
 - ne uporabljamo dovolilnic
 - ne izpolnjujemo pogojev za pridobitev dovolilnic
- 6. Ali za mednarodni prevoz blaga uporabljate CEMT dovoljenja?**
- da
 - ne
 - ne uporabljamo CEMT dovoljenj
 - ne izpolnjujemo pogojev za pridobitev CEMT dovoljenj
- 7. Ali v državah EU opravljate kabotažo?**
- da
 - ne
- 8. Po vaši oceni za koliko odstotkov se vam je povečal ali zmanjšal vaš prihodek na letni ravni v letu 2009 napram letu 2008, ko ta administrativni ukrep še ni bil uveden?**
- Več kot - 18
 - Od - 17 do - 12
 - Od -11 do -6,
 - Od -5 do 0
 - Od 0 do 5
 - od 6 do 11,
 - od 12 do 17,
 - nad 18

- 9. Po vaši oceni za koliko odstotkov se vam je povečal vaš prihodek na letni ravni zaradi uvedbe potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih po uvedbi ukrepa v letu 2011 po napram letu 2008, ko te administrativen ukrep še ni bilo?**
- Več - 18
 - Od – 17 do - 12
 - Od -11 do -6,
 - Od -5 do 0
 - Od 0 do 5
 - od 6 do 11,
 - od 12 do 17,
 - nad 18
- 10. Kolikšni delež ocenjujete v odstotku, da ste imeli manj/več prihodkov zaradi zlorabe tujih prevoznikov po uporabi dovolilnic pred preverjanjem in potrjevanjem dovolilnic v slovenskih podjetjih?**
- 11. Kolikšen delež v odstotku ocenjujete, da ste imeli več/manj prihodkov na letni ravni po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic v slovenskih podjetjih?**
- 12. Kako bi ocenili uvajanje potrjevanja in preverjanja dovolilnic v slovenskih podjetjih na vaše prihodke?**
- Neuspešno
 - zadovoljivo
 - niti uspešno/niti neuspešno
 - dobro
 - uspešno
- 13. Ali je bilo po uvedbi administrativnega ukrepa preverjanja in potrjevanja dovolilnic tujim prevoznikom pri vas kaj več povpraševanja po prevozu blaga v mednarodnem cestnem prometu s strani slovenskih podjetij?**
- da
 - ne

14. Kakšne spremembe ste opazili z vstopom Hrvaške v EU oziroma kako se to odraža na področju dovolilnic in prometa, če ste bili z njimi v kontaktu?

- nimamo kontakta s tujimi prevozniki,
- zaradi majhnega števila dovolilnic smo bili povabljeni k sklenitvi pod prevozne pogodbe,
- pogostokrat so izrazili mnenje, da imajo premajhno število dovolilnic,
- nimamo odgovora.

15. Koliko dovolilnic na letni ravni ste porabili pred vstopom Republike Hrvaške v EU na posamezno vozilo?

- do 5,
- od 5 do 10,
- od 10 do 15,
- nad 15.

16. Koliko dovolilnic na letni ravni ste porabili po vstopu Republike Hrvaške v EU?

- do 3,
- od 3 do 6,
- od 6 do 9,
- nad 9

17. S kolikimi tovornimi vozili opravljate svojo dejavnost?

- do 15,
- od 15 do 30,
- od 30 do 45,
- od 45 do 60,
- nad 60

18. Iz katerih držav vam mednarodni prevozniki povzročajo največ nelojalne konkurence?

- Albanija,
- Andora,
- Avstrija,
- Belgija,
- BIH,
- Bolgarija,
- Ciper,
- Češka,
- Črna gora,

- Danska,
- Estonija,
- Finska,
- Francija,
- Grčija,
- Irska,
- Islandija,
- Italija,
- Hrvaška,
- Kosovo,
- Liechtenstein,
- Latvija,
- Litva,
- Luksemburg,
- Madžarska,
- Malta,
- Nemčija,
- Nizozemska,
- Norveška,
- Poljska,
- Portugalska,
- Romunija,
- Slovaška,
- San Marino,
- Srbija,
- Španija,
- Švedska,
- Švica,
- Velika Britanija in Severna Irska

19. Katere Balkanske država so vam povzročale največ nelojalne konkurence v mednarodnem prevozu blaga po vstopu RS v EU?

- Republika Hrvaška,
- Bosna in Hercegovina,
- Srbija,
- Črna gora,
- Makedonija,
- Kosovo,

- Romunija,
- Bolgarija,
- Grčija.

20. Po skupnih letnih prihodkih kam bi uvrstili vaše podjetje v evrih?

- do 100.000,
- od 100.000 do 300.000,
- od 300.000 do 1.000.000,
- nad 1.000.000,
- ne želim odgovoriti.

Spoštovani,

dovolite mi, da se vam predstavim, sem Andrej Benkovič zaposlen na Ministrstvu za infrastrukturo in izredni študent Fakultete za management.

V okviru svoje magistrske naloge z naslovom: »**Vpliv dovolilnic na konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov**«, bi želel raziskati v kakšni meri je administrativni ukrep potrjevanja in preverjanja **dovolilnic/CEMT dovolilnic v podjetjih vplival na eni strani na prihodke slovenskih prevoznikov, na drugi strani pa na stroške gospodarstva.**

Anketa je anonimna.

V upanju, da si boste ob vašem delu vzeli **10 do 20 minut** svojega časa in izpolnili spletno anketo, za vašo pomoč in trud se vam že vnaprej zahvaljujem.

Lep pozdrav,

Andrej Benkovič

Anketni vprašalnik

za anketo izvedeno v podjetjih, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo, prodajo:

<https://www.1ka.si/a/85418>

1. Kako veliko podjetje ste?

- mikro,
- majhno,
- srednje,
- veliko.

2. Koliko časa se ukvarjate s proizvodnjo/predelavo blaga?

- do 5 let,
- od 5 do 10 let,
- od 10 do 15 let,
- od 15 do 20 let
- nad 20 let.

3. Koliko je po vaši oceni znašal strošek preverjanja dovolilnic in CEMT dovolilnic v odstotku glede na vrednost prevoza, ne glede na to, ali je prevoz plačalo vaše podjetje, ali je prevoz bil plačan s strani dobavitelja?

- pod 0,5 %
- od 0,51 do 0,99
- od 1 do 1,5,
- od 1,51 do 2,
- nad 2.

4. S katerimi Evropskimi državami poslujete?

- Albanija,
- Andora,
- Avstrija,
- Belgija,
- BIH,
- Bolgarija,
- Ciper,
- Češka,
- Črna gora,
- Danska,
- Estonija,
- Finska,
- Francija,
- Grčija,
- Irska,
- Islandija,
- Italija,
- Hrvaška,
- Kosovo,
- Liechtenstein,
- Latvija,
- Litva,
- Luksemburg,
- Madžarska,
- Malta,
- Nemčija
- Nizozemska,
- Norveška,
- Poljska,
- Portugalska,
- Romunija,
- Slovaška,
- San Marino,

- Srbija,
- Španija,
- Švedska,
- Švica,
- Velika Britanija in Severna Irska

5. Ali ste se po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih imeli težave na tem področju?

- da
- ne
- nismo poslovali s prevozniki, ki bi potrebovali dovolilnice

6. Ali so tuji prevozniki po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih uporabljali za mednarodni prevoz blaga CEMT dovoljenje?

- da
- ne
- nismo poslovali s prevozniki, ki bi potrebovali za prevoz blaga dovoljenja

7. Ali so tuji prevozniki po uvedbi preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih uporabljali za mednarodni prevoz blaga dovolilnice?

- da
- ne
- nismo poslovali s prevozniki, ki bi potrebovali za prevoz blaga dovolilnice

8. Koliko časa za preverjanje in potrjevanje dovolilnic ste porabili na samem začetku izvajanja, da ste dovolilnico preverili in potrdili?

- do 20 min,
- od 21 do 40 min,
- od 41 do 60 min,
- nad 61 min

9. Koliko časa za preverjanje in potrjevanje dovolilnic porabite po utečeni praksi, da dovolilnico preverite in potrdite?

- do 20 min,
- od 21 do 40 min,
- od 41 do 60 min,
- nad 61 min

10. Kolikšno število dovolilnic/CEMT dovolilnic ste preverili na letni ravni?

11. Vpišite število tovornih vozil za naklad ali razklad, ki niso potrebovali dovolilnico/CEMT dovolilnico, na letni ravni?

12. Na kakšen znesek ocenjujete strošek po posameznem preverjanju in potrjevanju dovolilnic CEMT dovolilnic po posamezni potrditvi izraženo v EUR? (takrat, ko je bilo potrebno potrditi posamezno dovolilnico in dovoljenje)

13. Na kakšen znesek ocenjujete strošek preverjanja ali prevoznik potrebuje dovolilnico/CEMT dovolilnico, ali ne? (in pri tem ni bilo potrebno potrdit posamezne dovolilnice in dovoljenja)

14. Ali vam je ta državni ukrep povzročil?

- veliko skrbi, da bi naredili prekršek,
- na ukrep smo se predhodno pripravili,
- ni nam povzročal skrbi.

15. Ali ste zaradi visokega zneska prekrška tega na začetku?

- vzeli ukrep bolj resno,
- ne glede na višino prekrška jemljemo vsak ukrep resno,
- če bi bil prekršek nizek mu ne bi posvečali toliko pozornosti.

16. Ali ste od nadzornega organa FURS (nekaj CURS) imeli zadostno podporo ob ugotovljenih nepravilnostih?

- podpora je bila slaba,
- podpora je bila zadostna,
- podpora je bila dobra,
- podpora je bila zelo dobra,
- podpora je bila vzorna.

17. Ali je bil pri vas uveden inšpekcijski nadzor s strani FURS glede preverjanja in potrjevanja dovolilnic v podjetjih?

- da
- ne

18. Ocenite koliko kilometrov na letni ravni je prevoženih s strani transportnih podjetij, da vam je blago dostavljeno, ali odpremljeno?

19. Po skupnih letnih prihodkih kam bi uvrstili vaše podjetje v evrih?

- do 500.000,
- od 500.000 do 5.000.000,
- od 5.000.000 do 25.000.000,
- nad 25.000.000,
- ne želim odgovoriti.