

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**ANALIZA UREJENOSTI KOMBINIRANEGA PREVOZA V  
SLOVENIJI**

Ljubljana, december 2015

GORAN HALUŽAN

## **IZJAVA O AVTORSTVU**

Spodaj podpisani Goran Halužan, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtor magistrskega dela z naslovom Analiza urejenosti kombiniranega prevoza v Sloveniji, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem dr. Alešem Groznikom.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo magistrskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
  - poskrbel(-a), da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v magistrskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
  - pridobil(-a) vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisal(-a);
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku (Ur. l. RS, št. 55/2008 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega magistrskega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_

Podpis avtorja: \_\_\_\_\_

## KAZALO

UVOD.....	1
1 BELA KNJIGA 2011 – NAČRT ZA ENOTNI EVROPSKI PROMETNI PROSTOR	3
1.1 Analiza stanja in napoved referenčnega scenarija .....	5
1.2 Majhen ogljični proračun za prometni sektor z namenom zmanjšanja emisij.....	6
1.3 Vizija za leto 2050: celostno, trajnostno in učinkovito omrežje za mobilnost .....	6
1.3.1 Zeleno in učinkovito osrednje omrežje za tovorni promet .....	6
1.3.2 Cilji za doseganje konkurenčnega in z viri gospodarnega prometnega sistema.	7
1.3.3 Načrti o trgu cestnega tovornega prometa .....	8
1.3.4 Razvoj e-tovora in brezpapiren pretok informacij.....	9
1.3.5 Internalizacija zunanjih stroškov in načelo onesnaževalec plača .....	9
1.3.6 Načrti za določanje cen uporabnine infrastrukture in pametno obdavčevanje.	11
1.4 Predlogi za doseganje zastavljenih ciljev Bele knjige .....	12
1.4.1 Izboljšanje kakovosti storitev železniškega tovornega prometa in razširitev infrastrukturnih zmogljivosti .....	13
1.4.2 Ustvarjanje enakih konkurenčnih pogojev za intermodalnost.....	13
1.4.3 Spodbujanje širše uporabe cestno-železniškega kombiniranega prevoza .....	14
2 RAZVOJ INTERMODALNEGA CESTNO-ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V SLOVENIJI .....	15
2.1 Priložnosti in konkurenčnost intermodalnega prometa v primerjavi s cestnim prevozom .....	16
2.1.1 Strošek energentov.....	16
2.1.2 Strošek delovne sile .....	16
2.1.3 Stroški uporabe infrastrukture in dodelitev stroškov .....	17
2.2 Trajnostna logistika in razlogi za uveljavitev .....	17
2.3 Analiza dosedanjega intermodalnega prometa v Sloveniji.....	17
2.4 Slovenska intermodalnost in čas za sinergijo .....	20
2.5 Kombinirani prevoz .....	21
2.5.1 Kombinirani prevoz polprikolic .....	22
2.5.2 Statistični podatki o kombiniranem prevozu polprikolic.....	23
2.5.3 Razdalje v kombiniranem prevozu .....	27

3	STATISTIČNI PODATKI O IZVOZU IN UVOZU V NEMČIJO .....	29
3.1	Izvoz in uvoz tovora (zunanja trgovina) v Slovenijo po posameznih nemških zveznih regijah (Statistisches Bundesamt) .....	30
3.2	Cestni blagovni prevoz Slovenija–Nemčija (SURS).....	32
4	ZAKONODAJNI VIDIKI KOMBINIRANEGA PREVOZA .....	33
4.1	Zakonska opredelitev kombiniranega prevoza .....	33
4.1.1	Definicija kombiniranega prevoza v Nemčiji .....	35
4.1.2	Definicija kombiniranega prevoza v Avstriji .....	36
4.1.3	Definicija kombiniranega prevoza v Hrvaški.....	37
4.1.4	Definicija kombiniranega prevoza v Sloveniji .....	37
4.2	Finančne olajšave v kombiniranem prevozu .....	41
4.2.1	Direktiva Evropskega sveta.....	41
4.2.2	Nemška zakonodaja.....	42
4.2.3	Avstrijska zakonodaja .....	43
4.2.4	Hrvaška zakonodaja .....	44
4.2.5	Slovenska zakonodaja .....	44
4.3	Dovoljena skupna masa vozil v kombiniranem prometu .....	48
4.3.1	Nemška zakonodaja.....	48
4.3.2	Avstrijska zakonodaja .....	49
4.3.3	Slovenska zakonodaja .....	49
4.3.4	Hrvaška zakonodaja .....	51
4.3.5	Pomen uskladitve skupne dovoljene mase 44 ton za različne skupine vozil ...	51
4.4	Upravičenost do vožnje v času prepovedi vožnje .....	52
4.4.1	Nemška zakonodaja.....	52
4.4.2	Avstrijska zakonodaja .....	53
4.4.3	Hrvaška zakonodaja .....	53
4.4.4	Slovenska zakonodaja .....	53
4.5	Liberalizacija dovoza in odvoza .....	54
	SKLEP.....	56
	LITERATURA IN VIRI .....	61
	PRILOGE	

## KAZALO SLIK

Slika 1: Mednarodni intermodalni promet iz Slovenije in v njo (brez tranzita) v % .....	18
Slika 2: Podatki in ocena kombiniranega prevoza 2008/2020 .....	20
Slika 3: Delež polprikolic v nespremljanem kombiniranem prevozu v Nemčiji v letih 2005–2011 (ne vključuje tranzita).....	24
Slika 4: Prepeljani tonski kilometri – seštevek vseh praznih in naloženih prepeljanih intermodalnih enot v izvozu, uvozu, notranjem prevozu in tranzitu po vrsti intermodalne enote – Nemčija.....	26
Slika 5: Razširjenost ILU-kode po državah na dan 31. 12. 2014 .....	47

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Seznam vlakovnih povezav iz Luke Koper .....	19
Tabela 2: Statistični podatki za čezmejni železniški prevoz polprikolic v Nemčiji.....	25
Tabela 3: Železniški blagovni prevoz v intermodalnih transportnih enotah (ITE) po: notranji/mednarodni prevoz, intermodalna transportna enota (ITE), leto, meritve, nacionalni železniški operater .....	26
Tabela 4: Kombinirani prevoz po vrstah v letih 2011 in 2012.....	27
Tabela 5: Delež kombiniranih prevozov po razdaljah in konsigmentih.....	28
Tabela 6: Izvoz in uvoz tovora iz in v Slovenijo po posameznih nemških zveznih regijah	30
Tabela 7: Cestni blagovni prevoz Slovenija–Nemčija .....	32



## UVOD

Promet predstavlja bistven element za delovanje mednarodnega gospodarskega sistema, hkrati pa je osnova za gospodarski razvoj države. Z globalizacijo in razvojem je dosegel svetovne razsežnosti in predstavlja panogo, ki se kljub konceptualni konstanti močno spreminja. Transport še zmeraj predstavlja prenos blaga s točke A na točko B, način prenosa pa se nenehno spreminja tako z vidika metode prevoza kot tudi znotraj določene metode.

Ob konstantnem naraščanju cestnega prevoza v preteklosti in ob predpostavki, da bo ta z leti še naraščal, so postali negativni učinki prometa pomemben dejavnik pri načrtovanju prometnih sistemov. Načrtovana uveljavitev internacionalizacije eksternih stroškov in načela uporabnik plača, pri katerem bi se ti stroški neposredno zaračunali povzročitelju, bi pomenila dodatno finančno obremenitev cestnemu prevozu, medtem ko bi železniški kombinirani prevoz zaradi manjšega deleža eksternih stroškov postal stroškovno konkurenčen (European Commission, 2011, str. 109–115). Preusmeritev čim večje količine tovora s cest na železnice z metodo kombiniranega prevoza je že več let načrt Evropske unije. V skladu z ukrepi Bele knjige se načrtuje obsežno uravnoteženje za poti nad približno 300 km, pri katerem naj bi se do leta 2030 30 % cestnega tovornega prometa preusmerilo na multimodalne rešitve, do leta 2050 pa več kot 50 % (European Commission, 2011, str. 28). Tako bi bili za vožnjo na daljše razdalje v uporabi namenski koridorji za tovorni promet, ki bi bili optimizirani glede porabe energije in emisij, hkrati pa privlačni za izvajanje dejavnosti (European Commission, 2011, str. 29). Za doseganje takšnih ciljev pa načrtovani ukrepi zajemajo tudi posredne in neposredne ukrepe na področju cestnega prevoza.

Kot odgovor na izzive bele knjige so v Mednarodnem združenju družb za kombinirani promet železnica-cesta (International Union For Road-Rail Combined Transport, v nadaljevanju UIRR) pripravili smernice in predloge, s katerimi naj bi se razširila uporaba kombiniranega prevoza. Ta se je izkazal kot optimalen sistem posredovanja posameznih tovorkov na daljše razdalje in bi po ugotovitvah združenja UIRR (2013, str. 5) moral biti označen kot koristen za družbo in posledično zaželen. Med drugim menijo, da bi moral biti kombinirani prevoz za obdobje, dokler ne bo popravljeno trenutno nepopolno in neuravnovešeno zakonodajno področje, pozitivno diskriminiran, da se mu zagotovi dosleden razvoj do popolnega potenciala (UIRR, 2013, str. 5). Sčasoma pa bi postala ključno vodilo za vzpostavitev zelene logistike ekonomičnost (UIC, 2009, str. 48). Podjetja predvidevajo, da bodo eksterni družbeni stroški v bodoče v celoti bremenili njihove povzročitelje. Tako bodo vse njihove operacije, vezane izključno na cesto, dražje. S tem razlogom iščejo alternativne rešitve, za katere menijo, da lahko zagotavljajo konkurenčno raven storitve. Velik potencial načrtovanega premika s cest na železnice ima kombinirani

prevoz s polprikolicami za prevoz z vlakom na način vertikalne manipulacije in prevoz zamenljivih tovarišč. Ob vzpostavitvi celotnega koridorja na standard P400 ima metoda kombiniranega prevoza s polprikolicami največ možnosti za širšo uporabo. Med drugim je to tudi najbolj razširjena metoda za kombinirani prevoz polprikolic v večini evropskih držav (Mertel, Petri, & Sondermann, 2012).

Za doseganje takšnih sprememb so potrebne spremembe in ukrepi v prometni politiki. Evropski svet je že leta 1992 objavil direktivo o uvedbi skupnih pravil za določene tipe kombiniranega transporta blaga med državami članicami (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992), ki so jo države bolj ali manj uspešno uvedle. Slovenija je leta 2001 sprejela Uredbo o kombiniranem prevozu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013), v kateri zakonsko ureja to področje. Zaradi kompleksnosti izvajanja kombiniranega prevoza pa v Sloveniji še zmeraj obstajajo določene pomanjkljivosti ter nejasnosti glede interpretacije zakonodaje, ki ni popolnoma usklajena s prakso oziroma z zakonodajo in s prakso, kot se izvaja na primer v Nemčiji. Kar pa je, glede na to, da kombinirani prevoz zaradi optimalnih razdalj poteka na mednarodnem področju, zelo problematično. S samim razvojem področja, njegovo širitvijo v praksi in različnimi ukrepi, ki bi pospešili kombinirani prevoz, so se pojavile različne spremembe na tem področju.

Slovenija si prizadeva k širitvi kombiniranega prevoza tudi v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo) oz. RePPRS (Ur. l. RS, št. 58/2006), ki jo je sprejela leta 2006. Eden izmed ciljev resolucije na področju tovarnega prometa je, da železniški prevoz tovora prevzame večinski delež prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem cestnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevoza nevarnega blaga. Ključnega pomena tukaj pa je, kot navajajo, zanesljivost prevoza blaga, storitev od vrat do vrat in cenovna konkurenčnost prevoza. Kljub prizadevanjem pa ostaja kombinirani prevoz, ki bi preusmeril tovor s cest na železnice, slabo razvit, k čemur prispevajo tudi pomanjkljivosti v slovenski zakonodaji.

Namen magistrske naloge je predstavitev dolgoročnih načrtov in ciljev Evropske unije na področju prevoza blaga, predvsem z vidika sprememb, ki bodo posredno ali neposredno vplivale na klasičen cestni tovorni promet, ter z vidika sprememb na področju kombiniranega prevoza, z namenom obelodanjenja načrtovanih sprememb. Prav tako želim predstaviti neskladnosti na zakonodajnem področju ureditve kombiniranega prevoza, predvsem slovenske zakonodaje, v kateri ob primerjavi z nemško, avstrijsko in hrvaško zakonodajo prihaja do razhajanj in pomanjkljivosti, ki slabo vplivajo na razvoj in izvajanje kombiniranega prevoza v Sloveniji. Prav tako velja na področju tolmačenja zakonodaje o kombiniranem prevozu veliko nejasnosti s strani pristojnih institucij. Ob analizi zakonodaje si bom ob navajanju ugotovitev prizadeval predlagati čim boljša priporočila za morebitne spremembe na tem področju.



V prvem delu bom povzel ključne načrte Bele knjige, od analize stanja do vizije prihodnosti, in kot odgovor temu predlagane ukrepe ter študije različnih organizacij za njihovo doseganje. Sledi analiza študije intermodalnega prevoza v Sloveniji in načrtov prometne resolucije. Ob statističnih podatkih bom razložil, zakaj bi bil kombinirani prevoz s polprikolicami izvedljiv, in natančneje opisal, kaj ta koncept zajema ter kako je z njegovim izvajanjem v Nemčiji.

V drugem delu se bom posvečal zakonodajnim vidikom kombiniranega prevoza. Z vidika Evropske direktive ter avstrijske, nemške, slovenske in hrvaške zakonodaje bom kritično predstavil, analiziral in primerjal zakonske ureditve različnih področij kombiniranega prevoza. Analiza zakonodaje ter primerjava zakonskih ureditev vključuje zakonsko opredeljene finančne olajšave pogoje za vozila, ki sodelujejo v kombiniranem prevozu in so upravičena do povračila oz. oprostitve plačila le te, po obravnavanih državah. Do razlik prihaja tudi pri sami definiciji kombiniranega prevoza, kar v praksi pri slovenski zakonodaji pomeni zaplete pri izvajanju dovoza in odvoza. Pregled zakonodaje zajema tudi zakonsko opredeljeno dovoljeno skupno maso v kombiniranem prometu ter liberalizacijo dovoza in odvoza. Ta področja predstavljajo ene ključnih dejavnikov za izvajanje in prehod na kombinirani prevoz. Skladno urejena zakonodaja pomeni temelj za uspešno mednarodno delovanje le tega. Kljub temu pa v določenih pogledih slovenska zakonodaja ni v celoti usklajena in primerljiva z na primer nemško, kar pa v praksi lahko predstavlja velike ovire pri izvajanju konkurenčnega kombiniranega prevoza v skladu z zakonom.

Metodologija raziskovanja bo zajemala kritičen teoretično-analitičen pregled strokovne literature, evropskih listin, zakonodaje, raziskav ter študij relevantnih združenj in organizacij s področja obravnavane tematike, pa tudi statistične podatke, s katerimi bom prešel v drugi, empirični del magistrskega dela. Ta bo zajemal konkretna navajanja določenih področij in ureditve zakonodaje o kombiniranem prevozu po različnih državah in kritično analizo ter njihovo primerjavo. S primerjavo s tujo zakonodajo bom skušal opozoriti na ključne problematike v slovenski zakonodaji in na razlike v zakonodajah, ki bi jih bilo treba odpraviti in prilagoditi, da bi se kombinirani prevoz lahko izvajal skladno z zakonom.

## **1 BELA KNJIGA 2011 – NAČRT ZA ENOTNI EVROPSKI PROMETNI PROSTOR**

Prva bela knjiga o skupni prometni politiki je bila objavljena že leta 1992. Namenjena je bila zlasti odpiranju trga v skladu s prednostnimi nalogami v zadevnem obdobju – z Maastrichtsko pogodbo temelječe prispevanje k doseganju ciljev notranjega trga EU in kohezija. Skoraj desetletje pozneje je bila v beli knjigi iz leta 2001 poudarjena potreba po upravljanju rasti prometa z doseganjem bolj uravnotežene uporabe vseh načinov prevoza.

Ta bela knjiga ponovno obravnava razvoj prometnega sektorja s svetovnega vidika, njegove prihodnje izzive in pobude za politiko, ki jih je treba preučiti. Promet je še vedno bistven element gospodarskega razvoja ter ozemeljske in socialne kohezije, vendar pa se mora spopadati z novimi izzivi, kot so širjenje evropskega prostora, višanje cen nafte in nižanje škodljivih emisij (European Commission, 2011, str. 7).

V beli knjigi iz leta 2011 se soočajo s podobnimi izzivi. Predvsem zahteven izziv je vzpostavitev konkurenčnega in z viri gospodarnejšega prometnega sektorja, ki je še vedno skoraj v celoti odvisen od nafte, katere cena narašča in ima vedno večji obremenilni vpliv na okolje. Kot so zapisali, je namen Bele knjige (European Commission, 2011, str. 8):

"Spoprijeti se z izzivom temeljitega preoblikovanja prometnega sistema, spodbujati neodvisnost od nafte ter vzpostavitev sodobne infrastrukture in multimodalne mobilnosti, podprte s pametnimi upravljavskimi in informacijskimi sistemi."

V beli knjigi so izpostavljeni najbolj kritični vidiki, ki vodijo evropski prevoz tovora na pot nevzdržnosti. Ti so:

- potratna uporaba energetskega resursov, ki se poslabšuje zaradi zastojev;
- prekomerna odvisnost od fosilnih goriv;
- zelo visoki toplogredni izpusti emisij, ki pospešujejo klimatske spremembe;
- slaba prometna varnostna statistika (številne prometne nesreče s smrtnimi žrtvami, telesnimi in materialnimi poškodbami, ki se ocenjujejo na milijardo evrov);
- visoki eksterni stroški, kot so hrup, onesnaženje zraka, vplivi na pokrajino.

Pri povzemanju bele knjige se bom osredotočal predvsem na cilje in ukrepe, ki zajemajo cestne tovarne prevoze in multimodalno mobilnost – kombinirani prevoz cesta-železnica. Tako bom povzel trenutno stanje in dolgoročne načrte, ki zajemajo načrtovane spremembe v izvajanju klasičnega tovarnega prometa na dolge razdalje, in smernice, na kakšen način bi naj bili ti izvedeni.

V preteklih letih se je prevoz tovora po cestah močno razvil ter optimiziral. Je cenovno ugoden, zanesljiv, časovno učinkovit ter prilagodljiv. Trg cestnega tovarnega prometa je popolnoma liberaliziran in konkurenca v panogi je zelo velika, kar omogoča nizke cene prevoza. Ob teh v beli knjigi navajajo tudi druge (infrastrukturne) dejavnike, ki morda lahko pojasnijo nepriljubljenost alternativ cestnemu prometu (European Commission, 2011, str. 10):

- Naložbe v posodobitev železniškega omrežja in zmogljivosti za pretovarjanje ne zadostujejo za odpravo ozkih grl v multimodalnem prevozu. Modalna omrežja so med

seboj slabo povezana. Za politiko TEN-T ni bilo namenjenih dovolj finančnih sredstev, poleg tega pa ni imela prave kontinentalne multimodalne perspektive.

- Na začetku 21. stoletja so bile železnice edini način prevoza v EU, ki ni bil odprt za konkurenco. Zakonodaja, ki določa odprtje trga v železniškem tovornem prometu od leta 2007 in v mednarodnem železniškem potniškem prometu od leta 2010, je bila v večino držav članic prenesena počasi in le delno. Izvedba je bila nepopolna. Trgi nacionalnega potniškega prometa, ki predstavljajo največji del te dejavnosti, so večinoma še vedno zaprti. Pomanjkanje konkurence je zaviralo kakovost in učinkovitost storitve.
- Za prevoz po morju na kratkih razdaljah so značilne večje upravne obremenitve v primerjavi s kopenskim prometom. Nacionalne meje so še naprej razlog za neučinkovitost in dodatne stroške v železniškem prometu.
- Uporabnine ne zajemajo v celoti družbenih stroškov prometa. Poskusi internalizacije zunanjih učinkov prometa in odprave davčnih izkrivljanj do sedaj niso bili uspešni.

### **1.1 Analiza stanja in napoved referenčnega scenarija**

Na podlagi analiz in referenčnega scenarija napovedujejo (European Commission, 2011, str. 13), da naj bi se dejavnost tovornega prometa leta 2030 v primerjavi z letom 2005 povečala za približno 40 %, do leta 2050 pa za nekaj več kot 80 % (dejavnost tovornega prometa vključuje mednarodni pomorski promet). Prav tako naj bi visoke stopnje zastojev do leta 2030 resno vplivale na cestni promet v več državah članicah, če ne bodo sprejeti učinkoviti izravnalni ukrepi, kot so cestne pristojbine. Čeprav bodo zastoji v mestih odvisni zlasti od ravni lastništva avtomobilov, velikosti urbanih območij in stopnje dostopnosti javnega prometa, bodo zastoji v medmestnih omrežjih posledica naraščajoče dejavnosti tovornega prometa po določenih koridorjih, zlasti kadar ti koridorji prečkajo mestna območja z zelo gostim lokalnim prometom.

Tako naj bi se v skladu z referenčnim scenarijem (European Commission, 2011, str. 13–15):

- Stroški zastojev do leta 2050 povečali za približno 50 %, in sicer na skoraj 200 milijard EUR na leto. Kot posledica se bodo pojavljale dodatne razlike v dostopnosti.
- Delež emisij iz prometa EU kot odstotek vseh emisij EU bi se še naprej povečeval, in sicer na 38 % do leta 2030 in skoraj na 50 % do leta 2050 (emisije CO<sub>2</sub> vključujejo mednarodni pomorski in zračni promet, izključujejo pa emisije iz izgorevanja goriv iz cevovodnega transporta, zemeljskih dejavnosti na letališčih in v pristaniščih ter terenskih dejavnosti), zaradi sorazmerno manjšega zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz prometa v primerjavi s sektorjem proizvodnje električne energije in drugimi sektorji. Na splošno bi bile emisije CO<sub>2</sub> iz prometa zaradi hitrega povečanja emisij iz prometa v 90. letih

dvajsetega stoletja do leta 2030 še vedno za 31 % višje od ravni iz leta 1990, do leta 2050 pa za 35 %. Letalski in pomorski promet bi sčasoma prispevala vedno večji delež emisij.

- Zunanji stroški prometa se bodo še naprej povečevali. Zaradi povečanja prometa bi se zunanji stroški, povezani s hrupom, do leta 2050 povečali približno za 20 milijard EUR (+40 %), zunanji stroški zaradi nesreč pa za 60 milijard EUR (+35 %).
- Emisije NOx in delcev bi se do leta 2030 zmanjšale za približno 40 % in 50 %, nato pa bi se načeloma stabilizirale. Zato bi se zunanji stroški, povezani z emisijami onesnaževal zraka, do leta 2050 zmanjšali za 60 %.
- Če ne bodo sprejete nove politike, se bo delež obnovljivih virov energije do leta 2050 povečal le na 13 %, pri čemer električni pogon v cestnem prometu ne bo imel pomembnega vpliva.

## **1.2 Majhen ogljični proračun za prometni sektor z namenom zmanjšanja emisij**

Trenutno je promet še močno odvisen od fosilnih goriv. Tako ga ne moremo ločiti od emisij, ki so povezane z njimi. Ker želim obelodaniti načrte, ki jih je podprl Evropski svet, vključujem v nalogo tudi poglavje o emisijah kot dodaten argument, da bodo kmalu nastopile spremembe v mobilnosti. Tako je Evropski svet oktobra 2009 podprl cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU za 80 do 95 % do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Analiza modelov je pokazala, da se mora prometni sektor pripraviti, da bo do leta 2050 zmanjšal emisije za približno 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. To bi ustrezalo zmanjšanjem emisij za okoli 70 % pod današnjimi ravnmi (European Commission, 2011, str. 17).

Ugotavljajo, da tovorni promet v EU in regionalni tovorni promet (na dolge in srednje razdalje) povzročita ~23 % emisij, pri čemer se tovor večinoma prevaža po cestah (približno 19 % skupnih emisij iz prometa), morju (~2,5 %) ter notranjih plovniških poteh in železnici, ki skupaj prispevata približno 1,5 % emisij (European Commission, 2011, str. 18).

## **1.3 Vizija za leto 2050: celostno, trajnostno in učinkovito omrežje za mobilnost**

### **1.3.1 Zeleno in učinkovito osrednje omrežje za tovorni promet**

Tovorni promet v EU predstavljajo zlasti tovornjaki (47,3 %), sledijo pa jim pomorski promet (37,8 %), železniški promet (11,2 %) in promet po celinskih plovniških poteh (3,7 %). Pri celinskem tovornem prometu v EU prevladujejo tovornjaki s 76,1-odstotnim deležem

na tonske kilometre in približno 94 % emisij CO<sub>2</sub>. Delež obsega letalskega tovora je za primerjavo majhen, čeprav predstavlja pomemben delež vrednosti (European Commission, 2011, str. 28).

V načrtih Bele knjige si prizadevajo zmanjšati vpliv tovrnega prometa v EU na okolje, hkrati pa ohraniti njegovo učinkovitost. Ob spodbujanju najučinkovitejših rešitev za vse razdalje načrtujejo izvajanje obsežnega uravnoveženja za poti nad približno 300 km, pri katerem naj bi do leta 2030 30 % cestnega tovrnega prometa preusmerilo na multimodalne rešitve, do leta 2050 pa več kot 50 % (European Commission, 2011, str. 28). Tako bi bili za vožnjo na daljše razdalje v uporabi namenski koridorji za tovrni promet, ki bi bili optimizirani glede porabe energije in emisij, hkrati pa privlačni za izvajanje dejavnosti (European Commission, 2011, str. 29). Medtem ko bi imel multimodalni prevoz večjo vlogo na daljših razdaljah, pa se bo večji del pošilk na kratkih in srednje dolgih razdaljah še naprej večinoma prevažal s tovrnjaki. S tega stališča je pomembno, da se njihova učinkovitost izboljša, na primer z omogočanjem boljše aerodinamičnosti ter s spodbujanjem razvoja in uporabe novih motorjev in čistejših goriv. Emisije v cestnem prometu bi se zmanjšale tudi z uporabo trajnostnih biogoriv, ki bi lahko do leta 2050 predstavljala približno 40 % porabe energije v cestnem tovrnem prometu na dolge razdalje, pri čemer ima elektrifikacija manjši potencial (European Commission, 2011, str. 29).

Kot so zapisali, bodo za to potrebne velike naložbe za povečanje zmogljivosti železniškega omrežja. Količina železniškega tovrnega prometa se lahko do leta 2050 poveča za dodatnih 360 milijard tonskih kilometrov, kar je v primerjavi z letom 2005 87-odstotno povečanje. Namesto gradnje novih prog se lahko veliko doseže s posodobitvijo obstoječega omrežja, tako da se poveča hitrost (zlasti v vzhodnem delu EU), uvede evropski sistem za upravljanje železniškega prometa, zgradijo mestne obvoznice, vzpostavijo industrijski tiri in terminali, ki omogočajo vlake dolžine 1 000 m, ter razširi nakladalni profil na glavnih koridorjih. Postopno je treba uvesti nov železniški vozni park s tihimi zavorami in avtomatskimi spojnicami (European Commission, 2011, str. 30).

### **1.3.2 Cilji za doseganje konkurenčnega in z viri gospodarnega prometnega sistema**

Bela knjiga navaja cilje, ki predstavljajo merila za usmerjanje ukrepov politike in pomoč pri oceni napredka na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Ti zajemajo čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo energetske učinkovitejših načinov prevoza, ter povečanje učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami. Navajam izveček relevantnih ciljev z vidika cestnega in kombiniranega prevoza (European Commission, 2011, str. 34 in 35):

- Do leta 2030 bi moralo 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot sta železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa za več kot 50 % prevoza, kar bi olajšali učinkoviti in zeleni koridorji za prevoz tovora. Za doseganje tega cilja bo treba razviti tudi ustrezno infrastrukturo.
- Do leta 2050 zaključiti evropsko železniško omrežje za velike hitrosti. Potrojiti dolžino obstoječega železniškega omrežja za velike hitrosti do leta 2030 in ohraniti gosto železniško mrežo v vseh državah članicah. Do leta 2050 bi morala večina potniškega prometa na srednje razdalje potekati po železnici.
- Vzpostaviti v celoti funkcionalno in multimodalno "osrednje omrežje" TEN-T na ravni EU do leta 2030 z omrežjem visoke kakovosti in zmogljivosti do leta 2050 ter ustrezen sklop informacijskih storitev.
- Do leta 2020 vzpostaviti okvir za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje.
- Do leta 2050 zmanjšati število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu na skoraj nič. V skladu s tem ciljem želi EU do leta 2020 prepoloviti število ponesrečencev v nesrečah na cesti. Zagotoviti, da ima EU vodilno svetovno vlogo na področju varnosti prometa pri vseh načinih prevoza.
- Premik k polni uporabi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ter udeležba zasebnega sektorja za odstranitev izkrivljanj, vključno s škodljivimi subvencijami, ustvarjanje dohodkov in zagotavljanje financiranja za prihodnje naložbe v promet.

### **1.3.3 Načrti o trgu cestnega tovornega prometa**

Potreben je pregled stanja na trgu cestnega tovornega prometa ter stopnje konvergence, med drugim pri pristojbinah za uporabo cest, zakonodaji na področju socialnih zadev in varnosti ter prenosu in uveljavljanju zakonodaje v državah članicah, da se zagotovi nadaljevanje liberalizacije trgov cestnega tovornega prometa; še zlasti je treba nadaljevati prizadevanja za odstranitev preostalih ovir za kabotažo (European Commission, 2011, str. 49). V praksi se kaže, da je bila uresničitev tega načrta že dokaj uspešna, saj je trg cestnega prometa dokaj liberaliziran, marsikje pa je omogočeno tudi izvajanje kabotaže. Načrtovani so tudi: pregled predpisov v zvezi s tahografom za povečanje stroškovne učinkovitosti tega instrumenta; zagotovitev dostopa do registra podjetij cestnega tovornega prometa v EU policijskim uradnikom in uradnikom pregona, kadar izvajajo kontrolne preglede na cestah; uskladitev sankcij za poklicne voznike zaradi kršitve predpisov EU ter uskladitev usposabljanja uradnikov pregona (European Commission, 2011, str. 50). Državam je že uspelo uresničiti nekaj teh ciljev. V Sloveniji velja od 11. 1. 2014 nov Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Ur. l. RS, št. 110/2013), ki zajema zgoraj našteje ukrepe ter usklajuje sankcije za poklicne voznike zaradi kršitve predpisov z

evropsko Uredbo o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembo uredb Sveta (Uredba Evropskega parlamenta in Sveta 561/2006, 2006). Treba bo tudi prilagoditi predpise glede teže in dimenzij novim okoliščinam in potrebam (npr. težo akumulatorjev, večjo aerodinamičnost) ter zagotoviti, da bodo tako prilagojeni predpisi olajšali intermodalni prevoz ter spodbudili zmanjšanje celotne porabe energije in emisij (European Commission, 2011, str. 50). V Sloveniji bi bilo treba že sedaj uskladiti predpise glede tež in ugodnostih kombiniranega prevoza, kot imata to urejeno Nemčija in Avstrija, kar pa bom podrobneje opisal v prihodnjih poglavjih.

#### **1.3.4 Razvoj e-tovora in brezpapiren pretok informacij**

S poenostavitvijo izmenjave informacij o tovoru in prometu bi se lahko znatno zmanjšali stroški multimodalnega prevoza. To zadeva predvsem možnost, da bi gospodarski subjekti predložili podatke samo enkrat, in sicer v elektronski obliki – enotno okence, ter da bi se njihov tovor in vozila preverili samo enkrat in na istem mestu – upravno okence za urejanje zadev na enem mestu (European Commission, 2011, str. 50). Ta vizija o brezpapirnem elektronskem pretoku informacij, ki bi z uporabo informacijske komunikacijske tehnologije hkrati povezoval fizični pretok tovora in brezpapirno sledenje, vključuje možnost sledenja tovoru na njegovi poti med načini prevoza in v skladu s pravili EU o konkurenci možnost avtomatiziranja izmenjave vsebinskih podatkov v ureditvene in tržne namene. S sodobnimi tehnologijami se bo vzpostavil uporabnejši in cenovno sprejemljivejši sistem.

Za različne načine prevoza se zdaj uporabljajo različne prevozne listine (CMR za cestni promet, konosament za pomorski promet itd.), zaradi česar nastajajo upravni stroški za multimodalni prevoz, ki je tako v primerjavi z enomodalnim prevozom v slabšem položaju. Za spodbujanje multimodalnega prevoza je zato treba nujno uvesti enotno prevozno listino za vse načine prevoza tovora. V splošnem okviru e-tovora bo enotna prevozna listina digitalna. Da bi se lahko uvedla enotna prevozna listina, je treba vzpostaviti s tem povezan mehanizem odgovornosti. Zagotoviti je treba, da bodo mehanizmi odgovornosti spodbujali prevoz po železnici in vodi ter intermodalni prevoz. Prav tako je treba poenostaviti pravila za intermodalni prevoz nevarnega tovora za zagotovitev interoperabilnosti med različnimi načini prevoza (European Commission, 2011, str. 70). Zato je treba oblikovati ustrezen okvir za sledenje tovora v realnem času, določiti odgovornost pri intermodalnem prevozu ter spodbujati čist tovorni promet.

#### **1.3.5 Internalizacija zunanjih stroškov in načelo onesnaževalec plača**

Bela knjiga opredeljuje tudi internalizacijo zunanjih stroškov. Ker so ti stroški neposredno povezani s ceno nafte (dajatev v obliki CO<sub>2</sub> takse na liter nafte) in cestnine, ki sestavljata

poglaviten del lastne cene prevoza, je treba na tem področju predstaviti tudi dolgoročne načrte EU, saj bodo ti prav tako dolgoročno vplivali na način prevoza.

Evropska komisija predlaga uvedbo novih mehanizmov oblikovanja cen, kot so diferencirane cene med prometnimi konicami, celotni mehanizmi financiranja pa se morajo bolj usmeriti v načelo "uporabnik plača" (European Commission, 2011, str. 109). Internalizacija zunanjih stroškov je potrebna tudi za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za različne načine prevoza. To je najbolj nujno za cestni, železniški in zračni promet, ki so si pogosto v neposredni konkurenci. Danes so načela zaračunavanja v cestnem, železniškem in zračnem prometu tako različna, da je kakršna koli primerjava med temi tremi načini prevoza nemogoča (European Commission, 2011, str. 113).

Namen internalizacije zunanjih stroškov je zagotoviti, da cene vključujejo vse zadevne zunanje učinke, ki jih ustvarjajo uporabniki prometa. Priporočljivo je razlikovati med dvema vrstama zunanjih učinkov, ki se običajno obravnavajo z različnimi instrumenti (European Commission, 2011, str. 114, 115):

- „Globalen“ zunanji učinek emisij toplogrednih plinov, ki je povezan z uporabo fosilnih goriv in se lahko obravnava z davki na gorivo ali sistemi trgovanja z emisijami. Primer je obdavčitev goriva, kot je uvedena z direktivo o obdavčitvi energije, ki zagotavlja v cestnem prometu učinkovito internalizacijo stroškov podnebnih sprememb, povezanih z emisijami toplogrednih plinov.
- „Lokalni“ zunanji učinki, onesnaževanje zraka, hrup, zastoji, nesreče, ki se lahko obravnavajo s pristojbinami, ki se razlikujejo glede na kraj, čas in značilnosti vozila. V cestnem prometu je internalizacija večine lokalnih zunanjih učinkov najučinkovitejša z zaračunavanjem uporabe cestne infrastrukture.

Komisija je v Sporočilu o strategiji za izvajanje internalizacije zunanjih stroškov in v tehnični prilogi k sporočilu navedla, da bi moralo biti načelo, na podlagi katerega bi se zaračunavali zunanji učinki in plačevali onesnaževalci, načelo določanja cen na podlagi mejnih družbenih stroškov. Poleg tega je določila skupno metodologijo zaračunavanja vseh zunanjih stroškov za celoten prometni sektor (European Commission, 2011, str. 114). V prihodnosti bodo uporabniki prometa najverjetneje plačevali večji delež stroškov gradnje infrastrukture kot sedaj. To bi prispevalo k manjšemu izkrivljanju izbir načinov prevoza in sprejemanju učinkovitejših odločitev o organizaciji in lokaciji dejavnosti. Gradbeni stroški bi se morali povrniti v obdobju, ki bi bilo skladno z gospodarsko življenjsko dobo obrata. Upoštevale bi se lahko koncesijske sheme ter predfinanciranje z zaračunavanjem cestnin na območjih s pogostimi zastoji v primeru razširitvenih del (European Commission, 2011, str. 121).



### **1.3.6 Načrti za določanje cen uporabnine infrastrukture in pametno obdavčevanje**

Kot pišejo, bo treba uporabnine za prometno infrastrukturo in dajatve preoblikovati. Ti instrumenti morajo podpirati vlogo prometa pri spodbujanju evropske konkurenčnosti, splošno breme sektorja pa mora odražati celotne stroške prometa glede infrastrukture in zunanjih stroškov. Spremembe so načrtovane v dveh fazah (European Commission, 2011, str. 125):

#### **Faza I (do 2016)**

- Pregled obdavčenja motornega goriva, tako da bosta jasno opredeljeni energijska komponenta in komponenta CO<sub>2</sub>.
- Postopna uvedba pristojbine za uporabo infrastrukture za težka gospodarska vozila; shema za uvedbo skupne tarifne strukture in stroškovnih elementov, ki bo nadomestila sedanje uporabniške pristojbine tako, da bo upoštevala stroške obrabe, onesnaženja s hrupom in onesnaženja zraka.
- Ocena obstoječih ureditev cestnih pristojbin za osebna vozila in njihove združljivosti s pogodbama EU; priprava smernic za uporabo pristojbin za internalizacijo stroškov za cestna vozila, ki zajemajo družbene stroške zastojev, CO<sub>2</sub> (če ni zajet v davku na gorivo), lokalno onesnaženje, hrup in nesreče; spodbude za države članice, ki izvajajo pilotne projekte za uvedbo ureditev v skladu s takimi smernicami.
- Nadaljevanje internalizacije zunanjih stroškov pri vseh načinih prevoza z uporabo skupnih načel, vendar ob upoštevanju posebnosti vsakega posameznega načina prevoza.
- Vzpostavitev okvira za namensko razporeditev prihodkov iz prometa za razvoj celostnega in učinkovitega prometnega sistema.
- Po potrebi izdaja smernic, ki bodo pojasnjevale javno financiranje različnih načinov prevoza in prometne infrastrukture.
- Po potrebi ponovna ocena obdavčitve prometa, in sicer s povezavo obdavčitve vozil in okoljske učinkovitosti, razmislek o možnostih spremembe sedanjega sistema davka na dodano vrednost v zvezi s potniškim prometom in sprememba obdavčenja službenih vozil, da se odpravijo izkrivljanja in spodbudi uvajanje čistih vozil.

#### **Faza II (2016–2020)**

- Nadgradnja faze I, prehod na celotno in obvezno internalizacijo zunanjih stroškov (vključno s hrupom, lokalnim onesnaževanjem in zastoji poleg obveznega povračila stroškov obrabe) za cestni in železniški promet; internalizacija stroškov lokalnega onesnaženja in hrupa za pristanišča ter letališča in onesnaženje zraka na morju ter preučitev obvezne uporabe pristojbin za internalizacijo stroškov na vseh celinskih

plovnih potech na ozemlju EU; priprava tržnih ukrepov za nadaljnje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Ukrepe internacionalizacije eksternih stroškov in zaračunavanja uporabe cestne infrastrukture je sprva urejala že leta 1999 uvedena Direktiva o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila (1999/62/EC, 1999). Leta 2011 je bila sprejeta nova Direktiva Sveta o spremembah (2011/76/EU, 2011), ki že vsebuje in natančneje opredeljuje določene ukrepe iz Bele knjige. Tako je v njej tudi uradno zajeto zaračunavanje cestnin, izračunanih na podlagi eksternih stroškov, kot so stroški onesnaževanja in stroški hrupa. Lahko se zaračunavajo tudi stroški zastojev. Z diferenciacijo infrastrukturnih pristojbin se omogoča upravljanje zastojev, pod pogojem, da diferencirane cestnine uporabnikom cest dajo jasen in smiseln cenovni signal. Na cestah z gostim prometom se tako z uveljavitvijo različnih cestnin za različna obdobja v dnevu, obdobja prometnih konic, kaže pozitiven učinek na prometni sistem. Pravila iz nove direktive lahko veljajo za vse avtoceste in hitre ceste, učinki izvajanja direktive pa usmerjajo uporabnike k okolju najprijaznejšim in najučinkovitejšim prevoznim rešitvam (Direktiva Sveta, 2011/76/EU, 2011).

#### **1.4 Predlogi za doseganje zastavljenih ciljev Bele knjige**

Mednarodno združenje družb za kombinirani promet železnica-cesta (International Union for Road-Rail Combined Transport, v nadaljevanju UIRR) je kot odgovor za doseganje zastavljenih ciljev Bele knjige januarja 2013 predstavilo dokument o stališču z naslovom UIRR's Combined Transport Roadmap 2050.

UIRR ob ostalih ukrepih Bele knjige 2011 najbolj pozdravlja preusmeritev cestnih tonskih kilometrov (cestnega tovornega prometa) na daljših razdaljah (300 km ali več) na bolj trajnostne modele prevoza z multimodalnimi rešitvami, primarno na elektrificirano železnico.

Za doseganje tega cilja UIRR predlaga skupek rešitev. Prva dva sklopa rešitev, ki nista neposredno povezana s cestnim prevozom, sem zgolj na kratko opisal in združil v prvem podpoglavju, medtem ko sta druga dva svežnja rešitev podrobneje opisana v naslednjih podpoglavjih, saj obravnavata spremembe, ki zajemajo cestni promet.

#### **1.4.1 Izboljšanje kakovosti storitev železniškega tovarnega prometa in razširitev infrastrukturnih zmogljivosti**

H kakovosti storitev železniškega tovarnega prometa bi prispevali: večja transparentnost, večja konkurenčnost, novi koncepti, ki omogočajo učinkovitejše upravljanje prometa, in okrepljena sredstva na evropski ravni za pomoč k strukturnemu prehodu sektorja.

Za razširitev infrastrukturnih zmogljivosti predlagajo uvedbo enotnih profilov tovarnih gabaritov P400 in njihovo merjenje na kritičnih odsekih, dolžino vlaka do 750 m in osno obremenitev 22,5 ton v celotnem železniškem koridorju, intenzivno povečanje zmogljivosti s sistemom ERTMS in odpravo ozkih grl, gradnjo namenskih tovarnih poti, mestnih obvoznic in gradnjo novih terminalskih kapacitet odprtega tipa (UIRR, 2013, str. 2, 3).

#### **1.4.2 Ustvarjanje enakih konkurenčnih pogojev za intermodalnost**

Tržna cena vsakega konkurenčnega produkta je pravilna, le če odraža vse stroške, povezane s procesom. Trenutno se cena za prevoz tovora določi glede na trenutno prevladujoč način prevoza – prek cestnega prevoza blaga. Zato je treba vzpostaviti regulativni okvir, ki vsebuje več cenovnih komponent tovarnega prometa, vključno s pristojbinami za uporabo javne prometne infrastrukture po načelu "uporabnik plača" in vključevanje eksternalij transporta po načelu "povzročitelj obremenitve oz. onesnaževalec plača". Trajnostno ravnovesje med načini prevoza je mogoče le, če so cene pravilno tržno oblikovane po teh smernicah, ki jih omogoča zakonodajalec, zato predlagajo sledeče ukrepe (UIRR, 2013, str. 4, 5):

- Plačevanje infrastrukture po razdaljah na podlagi načela "uporabnik plača" pri železniškem prometu že vsebuje napredna načela "uporabnik plača". Tako se že uporablja načelo "tržne cene" (angl. *value pricing*) pri uporabi najbolj obremenjenih odsekov železniške infrastrukture, medtem ko je takšen princip obračunavanja cestnine šele v fazi ustanavljanja. Princip tržne cene tako zajema variabilno cenovno strategijo uporabe (cestne) infrastrukture, ki upošteva princip povpraševanja in temu prilagaja ceno. Primer tega so višje cestnine v času prometnih konic. Tako je mogoče upravljati z zastoji brez povečanja same cestne infrastrukture. Prav tako bi po predlogih UIRR cestnina morala po zakonu vsebovati tako stroške gradnje cest, vzdrževanja, operacij, najemnin zemljišč, upravljanja prometa, asistence pri nesrečah kot tudi eksterne stroške, kot so stroški zastojev zaradi prometnih nesreč, hrupa, vibracij, onesnaževanja ipd.
- Preoblikovanje in valoriziranje trošarine na fosilna goriva v veliki meri v skladu s predlogom ES z dne 13. aprila 2011, ki upošteva emisije toplogrednih plinov in tudi stroške, ki jih imajo družbe zaradi pretirane odvisnosti od nafte.

- Reformiranje sistema zavarovanja odgovornosti (angl. *third party*) in uvajanje obvezne sestavine – internalizacijskega doplačila, ki vključuje kritje škod, povezanih z nesrečami, ki jih trenutno krije socialna varnost.
- Reformiranje raznih davkov in pristojbin, vezanih na prevoz, tako da povsem odražajo stroške opravljanja obvezne storitve (registracija, tehnični pregled, izdaja dovoljenj itd.).
- Ohranjanje prepovedi čezmejnega delovanja megakamijonov (angl. *megatrucks*).

### 1.4.3 Spodbujanje širše uporabe cestno-železniškega kombiniranega prevoza

Cestno-železniški kombinirani prevoz, ki se je izkazal kot optimalen sistem posredovanja (angl. *single loads*) posameznih tovorkov na daljše razdalje, bi moral biti označen kot koristen za družbo in posledično zaželen. Dokler ne bo trenutno nepopolno in neuravnovešeno zakonodajno področje popravljeno, bi moral biti kombinirani prevoz pozitivno diskriminiran, da se mu zagotovi dosleden razvoj do popolnega potenciala. Predlagajo sledeče ukrepe (UIRR, 2013, str. 5–7):

- Ohranitev izjeme 44 ton bruto teže vozila. Tovornim vozilom, ki prevažajo nakladalne enote na razmeroma kratkih razdaljah kot del verige kombiniranega transporta, mora biti dovoljena skupna teža 44 ton. Tako jim je omogočeno prevažanje vseh tipov intermodalnih tovornih enot. Prav tako je treba definicijo "najbližjega primerne terminala" v Direktivi (92/106/EC) natančneje opredeliti, saj je le ta preveč ohlapna.
- Ohranitev izjeme o prepovedi vožnje konec tedna in med prazniki. Tovornim vozilom, ki predstavljajo končno povezavo od in do terminalov, je treba omogočiti prevoz v času prepovedi vožnje konec tedna in med prazniki, kot je bilo sprejeto leta 1992. To predstavlja konkurenčno prednost v korist kombiniranemu prevozu.
- Možnostčasne opravičenosti pri plačilu določenih internaliziranih cestnih doplačil. Modalni preskok ima bistvene prednosti, kot so 70-odstotni prihranki izpustov CO<sub>2</sub>, 35-odstotna boljša energetska učinkovitost, 25-krat večja varnost kot pri navadnem cestnem prevozu, kar ima za posledico manj zastojev in manj nesreč. Zato se zdi logično, da bi bila vozila, ki izvajajo kombinirani prevoz, začasno izvzeta iz plačevanja internaliziranih doplačil zaradi spodbude in pospeševanja k prehodu na kombinirani prevoz.
- Dostopnost kombiniranega prevoza. Tovarnam in logističnim objektom, ki jih ni mogoče neposredno povezati z železniškimi tiri in katerih promet presega določene ravni, mora biti omogočen dostop do kombiniranega prevoza z razvojem skupnih pretovornih terminalov v neposrednih bližinah.
- Reformiranje programa Marco Polo, ki je glavno orodje EU za pospeševanje spreminjanja načina prevoza. S prestrukturiranjem pravil programa Marco Polo za doseganje konkurenčne nevtralnosti in s pospeševanjem prehoda s klasičnega cestnega

na kombinirani prevoz (z uporabo intermodalnih nakladalnih enot) bi se omogočil enostaven dostop do kombiniranega prevoza za vsa evropska logistična podjetja in vse pošiljatelje.

- Razvoj multimodalnih informacijsko tehnoloških rešitev. Izmenjava informacij med vsemi udeleženci multimodalne transportne verige prek povezanih informacijskih sistemov. Povezati je treba komercialne ponudnike železniških prevoznih storitev z upravljavci železniške infrastrukture in njihovimi natančnimi viri informacij. Tako bi se v enoten informacijski sistem povezali upravljavci železniške infrastrukture, tovorni železniški prevozniki, komercialni operaterji, pretovorni terminali in pristanišča s cestnimi prevozniki in s sistemi, ki jih že uporabljajo logistični servisi. S tem bi hkrati pospešili in racionalizirali njihovo sodelovanje.
- Zagotovitev, da bodo evropska sredstva za razvoj namenjena najproduktivnejši tehniki kombiniranega prevoza. Študija, ki jo je izvedel UIRR in je bila zaključena 28. 11. 2012, preučuje različne tehnike kombiniranega prevoza. V njej ugotavljajo, da je najsmotrnejša tehnika vertikalni transshipment, saj omogoča najnižje skupne stroške in je tehnološko najproduktivnejša metoda za omogočanje pošiljk, kot so na primer polprikolice. Tako bi morala biti finančna sredstva držav članic namenjena tej tehniki, ki ima najmanjše sistemske stroške na pošiljko.
- Spodbujanje, da so na novo kupljene polprikolice namenjene za kombinirani prevoz (angl. *craneable trailers*). Takšne polprikolice so takoj primerne za prevoz z železnico in predstavljajo praktično metodo osveščanja prometnikov k učinkovitejši možnosti železniškega posredovanja na daljših transportnih poteh. Evropska komisija in države članice bi morale razmisliti o različnih regulativnih in državnih shemah pomoči za spodbujanje polprikolic, ki jih je mogoče predstavljati z žerjavom.

## **2 RAZVOJ INTERMODALNEGA CESTNO-ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V SLOVENIJI**

Študije DIOMIS (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift – Evolution of intermodal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020 – Slovenia) je naročila Mednarodna železniška zveza (angl. *International Union of Railways*, v nadaljevanju UIC). Njen namen je bil preučiti infrastrukturne zmožljivosti in možnosti modalnega preskoka na železnice. Študijo je izvedlo podjetje KombiConsult in K+P Transport Consultants, odbor, ki je usmerjal raziskavo, pa je vključil tudi strokovnjake iz Slovenskih železnic (UIC, 2009).

V študijah DIOMIS so izvedli detajlno analizo možnosti razvoja kombiniranega prevoza in njenega vpliva v državah, kot so Slovenija, Hrvaška, Poljska itd. Tako je za vsako državo posebej razčlenjenih več dejavnikov, od geografskih značilnosti države, razvitosti železniškega omrežja do trenutnega stanja cestnega transporta. V študiji Evolution of

intermodal rail/road traffic in central and Eastern European countries by 2020 – Slovenia detajlno preučijo stanje z vidika kombiniranega prevoza v Sloveniji, ključne ugotovitve, ki so povezane s cestnim tovornim prometom, pa povzemam v sledečih podpoglavjih.

## **2.1 Priložnosti in konkurenčnost intermodalnega prometa v primerjavi s cestnim prevozom**

Kot ugotavljajo, so slovenski cestni operaterji med cenovno zmernimi prevozniki v Evropi, saj so cene osnovnih sredstev (vozila in rezervnih delov) načeloma enake cenam Zahodne Evrope, cena delovne sile pa se je z naraščanjem blaginje v zadnjih dvajsetih letih zviševala (UIC, 2009, str. 45). Na podlagi študije se je izvedla analiza razvoja z vidika konkurenčnosti stroškov med cestnimi prevozniki in intermodalnimi operaterji z namenom preučitve, ali bodo lahko intermodalni ponudniki resno konkurirali prevozu po cesti. Izpostavljene so sledeče problematike:

### **2.1.1 Strošek energentov**

V preteklih letih je prišlo do porasta cen energentov. Cena nafte pogosto narašča in je po korekciji leta 2008 že dosegla podobno ravneh kot pred krizo. Čeprav se intermodalni prevoz ne more izogniti višanju cen energentov, pa ga morebitno višanje cen ne bo tako prizadelo kot klasični cestni prevoz, odvisen samo od nafte. Ne samo, da je električno omrežje, iz katerega se napajajo električne lokomotive, manj odvisno od fosilnih goriv kot tovorna vozila, tudi delež stroškov potrebne energije v seštevku stroškov prevoza je precej manjši, približno 10 % naproti 30 %. V tem pogledu ima dolgoročno prednost kombinirani prevoz (UIC, 2009, str. 46).

### **2.1.2 Strošek delovne sile**

V preteklih letih so se stroški mednarodnih voznikov povečevali, razloga za to pa sta sledeča (UIC, 2009, str. 46, 47):

- V zahodnoevropskih državah se je pojavil primanjkljaj voznikov. Razlog za to je bila ukinitve vojaškega naborništva, pri katerem je marsikdo opravil izpit kategorije C in E. Prav tako vedno več voznikov noče preživeti življenja zdoma in se preusmerja na lokalni transport. Kljub temu pa je nastali položaj dokaj rešila dostopnost delavcev iz Osrednje in Vzhodne Evrope, ki so bili pripravljene delati za nižjo plačo, namesto da bi bili doma brez službe. Vendar pa se tudi to z dviganjem standarda v teh državah spreminja na podoben način, kot se je v državah Zahodne Evrope.
- Najtrajnejši vpliv na stroške bo imela regulativa Evropske komisije glede delovnega časa in počitkov voznikov ter njeno striktno izvajanje in kaznovanje prekrškov.

Predvidevajo, da se je (oz. da se bo) s tem povečala tržna cena cestnega prevoza za 3–8 %, na račun povečanja stroškov voznika za 10–25 %, ki pa v celotni stroškovni shemi predstavljajo približno 30 % lastne cene.

### **2.1.3 Stroški uporabe infrastrukture in dodelitev stroškov**

Vse več držav uvaja cestnine za tovorna vozila na avtocestah in tudi na regionalnih cestah. Slovenska cestnina trenutno vsebuje del stroškov izgradnje avtoceste in njeno vzdrževanje, po izračunih pa znese nekje 0,237 EUR na kilometer za tovorno vozilo cestninskega razreda R4 (3 osi ali več) in EURO 5 ali višjega emisijskega razreda (*Dars – Izračun cestnine med cestninskimi postajami, 2015*). Podobno morajo uporabniki železnice plačevati uporabnino za vsak prevoženi kilometer. V Sloveniji znaša uporabnina 2,23 EUR na kilometer za vlak skupne teže nad 1500 ton na glavnih poteh, če je bil vlak načrtovan v voznem redu. Za nenačrtovane poti se zaračuna dodatnih 20 % cene, medtem ko vlaki, lažji od 1500 ton, plačujejo le polovico cene (UIC, 2009, str. 47).

V prid intermodalnemu prevozu govori tudi režim zaračunavanja družbenih (eksternih) stroškov proporcionalno glede na onesnaževalce. Izračuni kažejo, da prevoz po železnici povzroča manj družbenih stroškov na tonski kilometer kot prevoz po cesti, še zlasti z vidika škodljivih emisij in stroškov nesreč. V primeru prenosa celotnega bremena eksternih stroškov na povzročitelja je tako dolgoročno v prednosti kombinirani prevoz.

## **2.2 Trajnostna logistika in razlogi za uveljavitev**

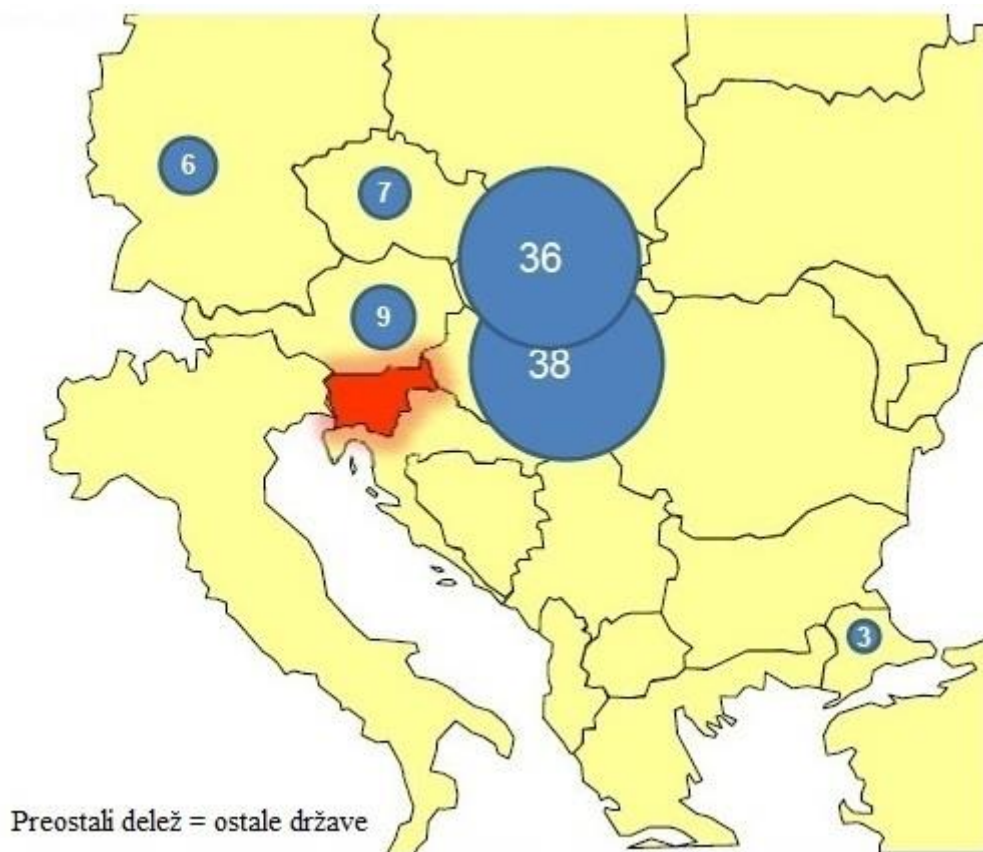
Ključno vodilo za vzpostavitev zelene logistike je ekonomičnost (UIC, 2009, str. 48). Podjetja predvidevajo, da bodo eksterni družbeni stroški v bodoče v celoti bremenili njihove povzročitelje. Tako bodo vse njihove operacije, vezane izključno na cesto, dražje. S tem razlogom iščejo alternativne rešitve, za katere menijo, da lahko zagotavljajo konkurenčno raven storitve. Prav tako se zavedajo vse večje okoljske osveščenosti svojih strank in vsesplošnega cilja zmanjšanja škodljivih emisij ter klimatskih sprememb. Številna podjetja ponujajo za svoje izdelke in storitve izračun ogljičnega odtisa, logistična podjetja pa objavljajo količine CO<sub>2</sub>, ki so jih zmanjšali na račun kombiniranega prevoza.

## **2.3 Analiza dosedanjega intermodalnega prometa v Sloveniji**

V praksi se izkazuje, da večina tovora, ki je posledica blagovne menjave domačih podjetij z evropskimi državami, potuje po cesti. Tako trenutni intermodalni prevoz v večini sestavljajo kontejnerji, ki so namenjeni iz Luke Koper in v njo, ter nekaj domačega kontejnerskega prometa. Tovor, ki potuje po cesti, pa se iz takšnih in drugačnih razlogov ne prestavi na železnico. Eden izmed razlogov je pomanjkanje ustreznih železniških

povezav. Celotna intermodalna shema je prilagojena Luko Koper in njeni povezavi predvsem z vzhodnimi državami. Na Sliki 1 lahko vidimo, da je 38 % intermodalnega prometa povezanega z Madžarsko in 36 % s Slovaško. Tabela 1 prikazuje vlakovne povezave Luke Koper z različnimi mesti. Tukaj vidimo, da obstaja direktna povezava med kontejnerskim terminalom v Ljubljani in kontejnerskim terminalom v Münchnu petkrat tedensko, kontejnerski terminal München Riem Ubf pa nato služi kot vozlišče (angl. *gateway*), kjer enote razporedijo po končnih ciljnih destinacijah v Nemčiji in priključijo direktnim vlakom na teh relacijah. Težava je izguba dragocenega časa, ki je potreben, da tovor pride z enega konca na drugega. Tako trenutno predstavljajo domač intermodalni promet predvsem kontejnerji, ki so večinoma povezani z Luko Koper oziroma s specifično potrebo po kontejnerju. Leta 2013 je Rail Cargo Austria začel izvajanje direktne (angl. *shuttle*) povezave med kontejnerskima terminaloma v Ljubljani in Duisburgu trikrat tedensko, pri kateri vsak prevoz vključuje tudi določeno število polprikolic, kar nakazuje, da se je kombinirani prevoz začel razvijati tudi v tej smeri.

*Slika 1: Mednarodni intermodalni promet iz Slovenije in v njo (brez tranzita) v %*



*Vir: KombiConsult GmbH, COSMOS Project, Intermodal Road Map Slovenia, 2013.*



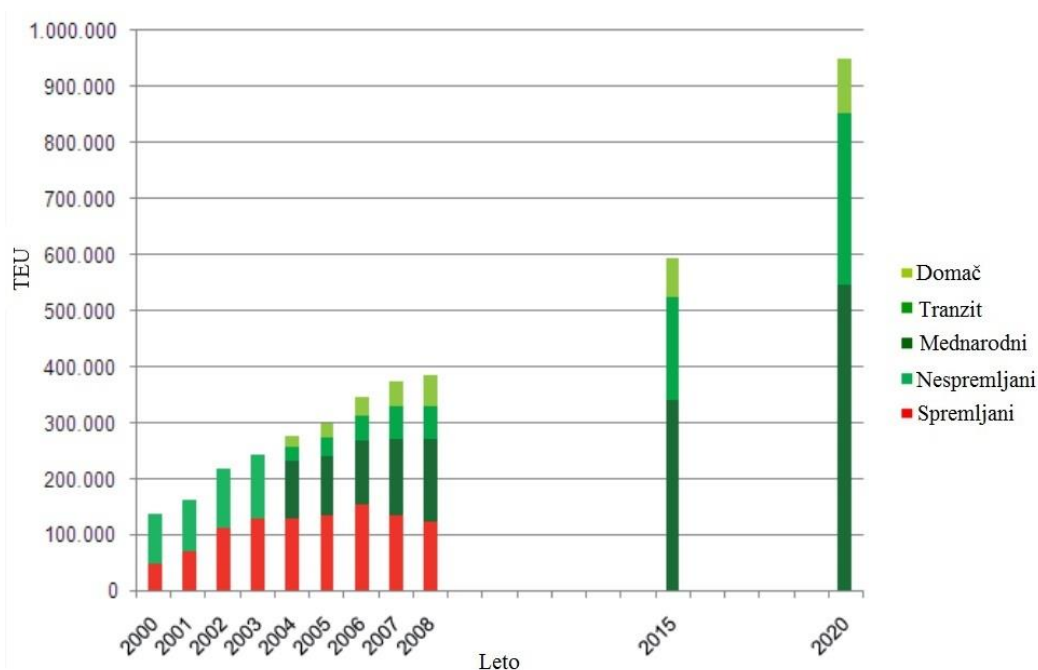
Tabela 1: Seznam vlakovnih povezav iz Luke Koper

Država	Trasa	Frekvenca
SLOVENIJA	Koper–Ljubljana–Maribor (Adria Kombi)	2 vlaka na dan
NEMČIJA	Koper–Beljak–München (RCA)	5 vlakov na teden
	Koper–Ljubljana–München (Adria Kombi)	5 vlakov na teden
ČEŠKA	Koper–Dobra u Fridku Mystku (Adria Kombi)	4 vlaki na teden
	Koper–Vratimov (Adria Transport/AWT)	odvisno od povpraševanja
	Koper–Dunajska Streda–Zlin, Praga, C. Trebova ... (Metrans)	dnevno
MADŽARSKA	Koper–Budimpešta BILK (Adria Kombi)	8 vlakov na teden
	Koper – Budaörs (Integrail)	3 vlaki na teden
	Koper–Budimpešta (Metrans)	10 vlakov na teden
SLOVAŠKA	Koper –Žilina (Adria Kombi)–KIA dedicated	do 7 vlakov na teden
	Koper–Bratislava (Adria Kombi)	4 vlaki na teden
	Koper –Dunajska Streda–različne destinacije (Metrans)	do 14 vlakov na teden
SRBIJA	Koper–Ljubljana–Beograd (Adria Kombi)	do 2 vlaka na dan
HRVAŠKA	Koper–Ljubljana–Zagreb (Adria Kombi)	do 2 vlaka na dan
AVSTRIJA	Koper– Gradec (Adria Transport)	5 vlakov na teden (do 6 vlakov na teden)
	Koper–Maribor–območje Gradca (Adria Kombi)	posamezni vagoni ali prevoz s tovornjaki iz Maribora naprej na dan
	Koper–Beljak–različne avstrijske destinacije–“CAPRIS” (Adria Kombi, RCA Intermodal)	5 vlakov na teden
	Koper–Enns via D. Streda (Metrans)	dnevno
POLJSKA	Koper–Katy Wroclawskie–Koper (Baltic Rail)	1 vlak na teden
BOLGARIJA	Koper–Ljubljana–Sofija (Adria Kombi)	občasno
ROMUNIJA	Koper–Arad (Adria Transport)	1 vlak na teden
ITALIJA	Koper–Padova (Adria Kombi)	1–2 vlaka na teden

Vir: Prometne povezave, 2015.

Na Sliki 2 vidimo, da napovedujejo precejšnjo rast mednarodnega kombiniranega prevoza. Trenutno mednarodni kombinirani transport vključuje tudi RoLa ali potujočo cesto, spremljani promet celotnih tovornih vozil.

Slika 2: Podatki in ocena kombiniranega prevoza 2008/2020



Vir: International Union of Railways, *DIOMIS Evolution of intermodal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020 (Slovenija)*, 2013.

## 2.4 Slovenska intermodalnost in čas za sinergijo

Tudi Slovenija je sprejela določene smernice in dolgoročne načrte v RePPRS (Ur. l. RS, št. 58/06). Ti sledijo smernicam in načrtom belih knjig EU ter jih konkretnije specificirajo in aplicirajo v slovenski prostor z določenimi cilji in ukrepi. V viziji oskrbe gospodarstva navajajo, da so potrebni globalni logistični optimumi, v okviru katerih tovor prehaja z enega na drug transportni sistem glede na optimalne poti. Tako bo glede na načrte Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 58/06):

"Slovenija v okviru prometne politike ustvarjala pogoje za polno delovanje logističnih centrov, kjer tovor prehaja z enega na drug transportni sistem, na primer z morskih in zračnih poti na kopenske, s cest na železnico in obratno. Država bo z ustrezno fiskalno politiko podpirala intermodalni transport. S ponudbo celovitih logističnih storitev pri oskrbi gospodarstva in povezovanju ponudnikov teh storitev bo ob izvajanju sodobne in tudi na stroških okolja temelječe prometne politike na dolgi rok mogoče zagotoviti ekonomsko upravičenost intermodalnega transporta v okviru notranjega tovornega prometa (cesta, železnica). Slovenija bo posebno podporo namenjala razvoju novih tehnologij, ki bodo omogočale različne oblike intermodalnega transporta, zunanjo logistiko ali globalno optimiranje oskrbnih verig in zmanjševanje škodljivih učinkov prometa na okolje."

Tako bi bili na področju tovarnega prometa sprejeti ukrepi fiskalne politike in drugi ukrepi za spodbujanje intermodalnosti in usmerjanja prometnega sistema k sodobnim rešitvam v oskrbovalni verigi.

Na področju tovarnega prometa je eden izmed ciljev Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije tudi, da železniški prevoz tovora prevzame večinski delež prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem cestnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevoza nevarnega blaga. Ključnega pomena tukaj pa je zanesljivost prevoza blaga, storitev od vrat do vrat in cenovna konkurenčnost prevoza (Uradni list RS, št. 58/06).

Kot še zapišejo, je poslanstvo cestnega tovarnega prometa v oskrbi logističnih središč, kjer blago prehaja z ene transportne tehnologije na drugo in z enega transportnega sistema na drugega z isto tehnologijo (intermodalni transport). Oblikovali se bodo ukrepi za stabilen in trajnosten razvoj slovenskega cestnega tovarnega prometa, ki bodo poleg ostalega spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju in prispevali k njihovi mednarodni konkurenčnosti.

V Sloveniji bi se tako ustvarili pogoji za kakovostno izvajanje logističnih rešitev, da bi se obdržala koncentracija blagovnih tokov in ustvarila višja dodana vrednost na tem področju.

## **2.5 Kombinirani prevoz**

Evropska unija, Evropska konferenca ministrov za promet (ECMT) in Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) definirajo kombinirani prevoz kot (UIRR – Road-Rail CT Definition, 2014):

"Intermodalni transport, pri katerem večina poti v Evropi poteka po železnici, rečnih plovnih poteh ali morju in pri katerem je začetni in (ali) končni del poti opravljen po cesti in je kar se da kratek."

Intermodalni transport predstavlja premikanje blaga znotraj transportne verige od vrat do vrat v eni transportni enoti ali cestnem vozilu, ki uspešno uporablja dve ali več vrst prevoza brez ponovnega prekladanja samega blaga (UIC – Combined transport, 2014).

Kombinirani prevoz se deli na:

- nespremljani kombinirani prevoz, pri katerem blago potuje v zamenljivih tovariščih, standardiziranih zabojnikih ali polprikolicah, ki na mestih za preklad oz. terminalih

prehajajo iz ene metode prevoza v drugo, večinoma z vertikalno tehnologijo prekladanja;

- spremljani kombinirani prevoz, pri katerem sodeluje celotna kompozicija tovornega vozila, vključno s kabino vozila, ki se zapelje na poseben temu primeren vagon, voznik pa je medtem nastanjen v bivalnem vagonu, imenovana tudi RoLa ali potujoča avtocesta.

V Študiji razvoja oprtnega prometa v Republiki Sloveniji se kombinirani prevoz obravnava kot oprtni prevoz, ki se skladno z uveljavljeno slovensko in evropsko prometno stroko enači s terminom cestno-železniški kombinirani transport in vključuje prevoz celotnih cestnih vozil, polpriklopnikov, kontejnerjev in zamenljivih tovarišč na posebej prilagojenih vagonih po železnici med posameznimi ustrezno opremljenimi terminali za nakladanje in prekladanje navedenih vrst intermodalnih transportnih enot (Prometni institut Ljubljana, 2010, str. 21).

### **2.5.1 Kombinirani prevoz polprikolic**

V zadnjih letih je začelo naraščati število v nespremljanem prevozu prepeljanih polprikolic, ki so namenjene vertikalni manipulaciji na terminalih. Menim, da ima kombinirani prevoz polprikolic in zamenljivih tovarišč največji potencial preusmeritve tovora s cest na železnico, saj omogoča standardne procese nakladanja in razkladanja blaga kot pri navadnih cestnih prevozih, s tem da omogoča tudi nespremljani prevoz z železnico.

Ob razvoju kombiniranega transporta zamenljivih tovarišč se je razvijal tudi kombinirani prevoz polprikolic. Sprva so polprikolice začeli prevažati na vlaku v Združenih državah Amerike. V programu pod imenom Trailer On Flat Car so prevažali polprikolice standardnih višin na ravnih vagonih prav tako standardnih višin, saj profili njihovih predorov to omogočajo. V Evropi so za kombinirani prevoz polprikolic zaradi manjših profilov predorov v uporabi tako imenovani žepasti vagoni (angl. *pocket wagon*). Pri teh se podvozje prikolice skriva v žep vagona, ki je poglobljen in se nahaja med osema vagona (Seidemann, 2010, str. 24).

Povečana rast kombiniranega prevoza polprikolic pa ni povezana le z logističnim napredkom ter z razvojem tehnologije vozil, temveč predvsem z izboljšanimi možnostmi uporabe kombiniranih polprikolic v nespremljanem kombiniranem prometu. To pomeni, da je mogoče uporabljati kombinirane polprikolice, ki so istih dimenzij kot navadne polprikolice; se pravi tudi mega polprikolice notranje višine treh metrov. K temu sta pripomogla razvoj žepastih vagonov primernih za prevoz mega polprikolic in širitev dovoljenih nakladalnih gabaritov na glavnih mednarodnih železniških povezavah vsaj na standard P400 (Mertel, Petri, & Sondermann, 2012). Tako se je na teh koridorjih omogočil

prevoz kombiniranih polprikolic, ki so enake skupne višine kot navadne polprikolice. Kljub uporabi žepastih vagonov pa na nekaterih evropskih koridorjih ni možno prevažati polprikolic standardnih višin štirih metrov standarda P400. Tam so v uporabi polprikolice npr. standarda P385, ki imajo znižano skupno višino (ponekod v Švici in Italiji).

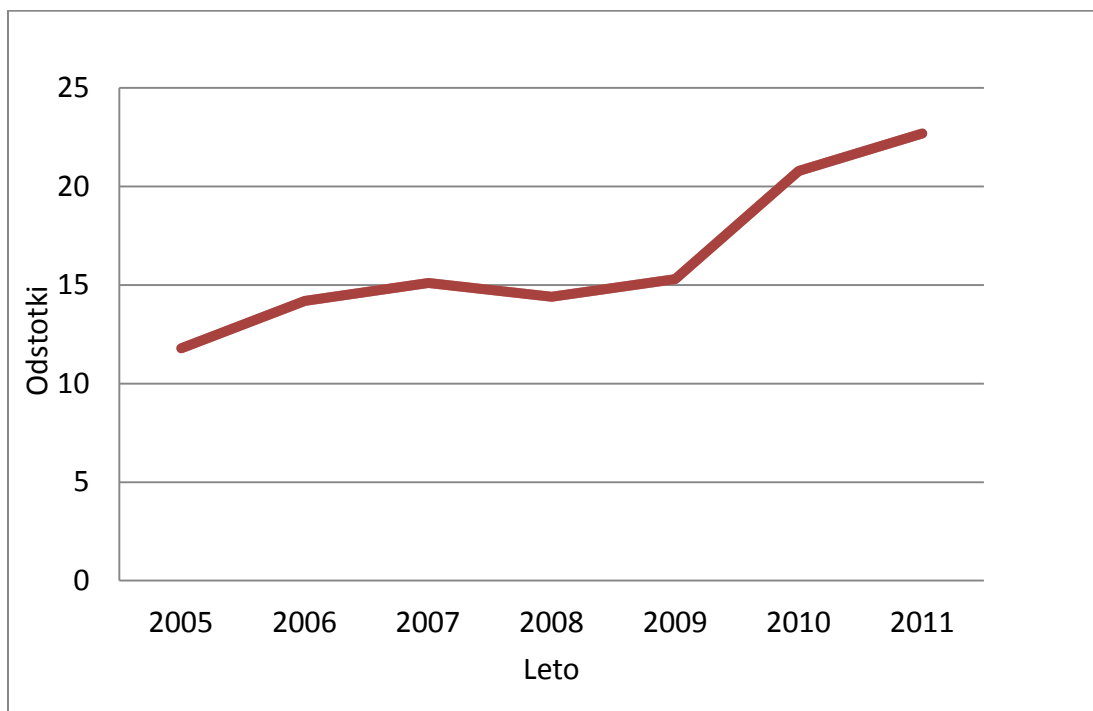
Da se lahko takšen model intermodalnega prevoza razširi, mora biti ekonomsko sprejemljiv, za kar pa si Evropska unija prizadeva z različnimi merami ukrepov. Eden od teh je program Marco Polo, s katerim se promovirajo tehnologija kombiniranega transporta in raziskave v ta namen, omogočena pa so bila tudi finančna sredstva, namenjena hitremu zagonu, za pospešitev kombiniranega prevoza. Evropska transportna politika prav tako ugotavlja, da uporabniki kombiniranega prevoza plačujejo dvakratne stroške poti. Najprej v obliki cestnega davka (plačilo letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu) in nato v obliki prevoznih stroškov za uporabo železniške infrastrukture. V ta namen imajo določene države EU davčne olajšave (Seidelmann, 2010, str. 37).

Eden od pogojev za uspešnost kombiniranega prevoza je tudi zadostna količina blaga in prevozov na izbranih relacijah. Kombinirani prevoz najlažje nadomesti klasični cestni prevoz, če nudi enake konkurenčne pogoje in enako raven storitve. Ker je eden od ključnih dejavnikov čas trajanja prevoza, je najbolj optimalna organizacija direktnih vlakov (angl. *shuttle train*). Primer tega je direktna povezava Ljubljana–Duisburg, ki vozi v obe smeri trikrat tedensko. Tako je eden od pogojev za kombinirani prevoz zadostna koncentracija transporta na določenih prometnih smernicah. Večja ko je količina blaga v transportu na določeni smeri, večji sta upravičenost in možnost razvoja kombiniranega transporta.

### **2.5.2 Statistični podatki o kombiniranem prevozu polprikolic**

Analiza nesprenmljanega prevoza v Nemčiji ugotavlja, da število polprikolic, prepeljanih v mednarodnem kopenskem nesprenmljanem prevozu, v Evropi narašča že deset let. Delež polprikolic v nesprenmljanem prometu v Nemčiji je bil do konca leta 1990 v konstantnem upadu, potem pa je sledil preobrat tako na nacionalnem kot na mednarodnem področju. Med letoma 2005 in 2011 se je delež polprikolic, prepeljanih v kontinentalnem nesprenmljanem kombiniranem prometu v Nemčiji, skoraj podvojil z 11,8 % na 22,7 % (Slika 3), število prepeljanih polprikolic pa se je povečalo za 186 % s 137.000 na 392.000 polprikolic v letu 2011 (Mertel, Petri, & Sondermann, 2012, str. 5).

Slika 3: Delež polprikolic v nespremljanem kombiniranem prevozu v Nemčiji v letih 2005–2011 (ne vključuje tranzita)



Vir: R. Mertel, K. Petri, & K. Sondermann, *Study on unaccompanied combined transport of semitrailers through Switzerland, 2012, str. 5.*

V študiji, v kateri na modelu Švice preučujejo različne načine prevoza polprikolic, od horizontalnega do vertikalnega transshipmenta (štirje modeli), ugotavljajo, da je in bo ekonomsko najbolj upravičena metoda nespremljanega kombiniranega prevoza, pri katerem so v uporabi polprikolice, namenjene vertikalnemu premiku na žepaste vagone. Ob vzpostavitvi celotnega koridorja na standard P400 ima ta metoda največ možnosti za širšo uporabo. Med drugim je to tudi najbolj razširjena metoda za kombinirani prevoz polprikolic v večini evropskih držav (Mertel, Petri, & Sondermann, 2012).

Pregled podatkov nemškega statističnega urada potrjuje ugotovitve o naraščanju števila prepeljanih polprikolic. V Tabeli 2 so prikazani podatki za čezmejni železniški prevoz polprikolic v Nemčiji v izvozu in uvozu. Podatki kažejo, da količina prepeljanih polprikolic konstantno raste (izjema je manjša korekcija v času krize), s tem pa narašča tudi količina prepeljanega tovora v tonah in število tonskih kilometrov. Nemški mednarodni železniški prevoz polprikolic dosega v letu 2014 kar 39 % in 40 % vseh tonskih kilometrov vseh intermodalnih enot (zabojnikov vseh velikosti, zamenljivih tovarišč in polprikolic) v nemškem mednarodnem železniškem intermodalnem nespremljanem kombiniranem prevozu. Občutno rast glede na prejšnja leta je zaslediti v letu 2014 tako po številu prepeljanih enot kot po tonskih kilometrih.

Tabela 2: Statistični podatki za čezmejni železniški prevoz polprikolic v Nemčiji

Leto		2006	2007	2008	2009
Čezmejni tok v izvozu – Versand	št.enot	75 661	87 820	77 786	83 167
	tone	2 135 386	2 449 248	2 178 829	2 352 142
	tkm	1 278 722 763	1 494 292 876	1 233 757 375	1 504 589 948
	% tkm*	18	18	14	19
Čezmejni tok v uvozu – Empfang	št. enot	75 340	89 985	88 383	82 866
	tone	2 011 488	2 366 935	2 435 558	2 206 042
	tkm	1 159 914 742	1 420 382 958	1 449 791 511	1 370 606 897
	% tkm**	20	21	20	23

Leto		2010	2011	2012	2013	2014
Čezmejni tok v izvozu – Versand	št.enot	136 535	163 923	158 928	187 244	255 486
	tone	3 734 494	4 447 259	4 385 109	5 203 422	6 549 639
	tkm	2 364 798 396	2 793 962 261	2 829 340 651	3 089 645 704	3 860 911 401
	% tkm*	25	29	30	34	40
Čezmejni tok v uvozu – Empfang	št. enot	136 682	156 544	158 497	194 348	253 465
	tone	3 660 455	4 213 114	4 231 605	5 186 235	6 690 793
	tkm	2 252 491 804	2 640 808 150	2 650 508 882	2 864 260 139	3 682 690 656
	% tkm**	30	33	32	32	39

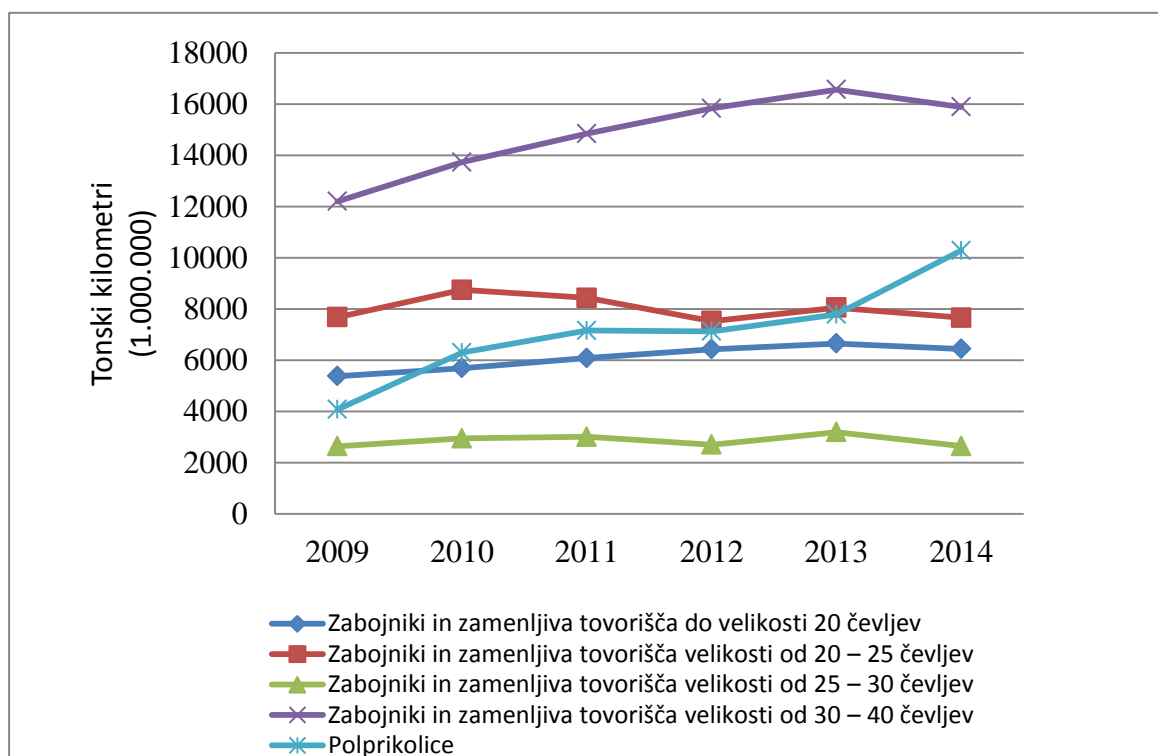
\*% tkm = tonski kilometri prevoza polprikolic v izvozu / seštevek vseh tonskih kilometrov vseh intermodalnih enot (zabojnikov, zamenljivih tovarišč) nesprenjanega prevoza v izvozu

\*\*% tkm = tonski kilometri prevoza polprikolic v uvozu / seštevek vseh tonskih kilometrov vseh intermodalnih enot (zabojnikov, zamenljivih tovarišč) nesprenjanega prevoza v uvozu

Vir: *Beförderte Güter, Beförderungsleistung, Ladeeinheiten, Container (Eisenbahngüterverkehr)*, Statistisches Bundesamt, 2015, in lasten izračun.

Indikator obsega prevoženega tovora na razdaljo, tonski kilometer, nam na Sliki 4 pokaže dejansko rast tonskih kilometrov, narejenih s polprikolicami. Tukaj lahko vidimo, kako tonski kilometri prevoza s polprikolicami konstantno naraščajo, v letu 2014 pa je njihova rast še sunkovitejša. To sovпада s povečanim številom prepeljanih enot polprikolic, ki jih je bilo po podatkih nemškega statističnega urada v letu 2014 v nesprenjanem kombiniranem prevozu natovorjenih in praznih v izvozu, uvozu, notranjem prevozu in tranzitu prepeljanih 673.706. Leta 2013 jih je bilo prepeljanih 479.043 (Beförderte Güter, Beförderungsleistung, Ladeeinheiten, Container, Statistisches Bundesamt, 2015). Ob primerjavi teh podatkov s podatki Statističnega urada Republike Slovenije, med katerimi so zajeti podatki zgolj nacionalnega železniškega operaterja, vidimo, da ta v letih od 2009 do 2013 (do tega leta so dostopni podatki) v notranjem ali mednarodnem prevozu ni prepeljal nobene polprikolice (Tabela 3).

Slika 4: Prepeljani tonski kilometri – seštevek vseh praznih in naloženih prepeljanih intermodalnih enot v izvozu, uvozu, notranjem prevozu in tranzitu po vrsti intermodalne enote – Nemčija.



Vir: Beförderte Güter, Beförderungsleistung, Ladeeinheiten, Container (Eisenbahngüterverkehr), Statistisches Bundesamt, 2015.

Tabela 3: Železniški blagovni prevoz v intermodalnih transportnih enotah (ITE) po: notranji/mednarodni prevoz, intermodalna transportna enota (ITE), leto, meritve, nacionalni železniški operater

			Tone (1000)	Tonski kilometri (mio.)	Število naloženih ITE	Število prepeljanih praznih ITE
Notranji/mednarodni prevoz – SKUPAJ	Cestne prikolice	2009	0	0	0	0
		2010	0	0	0	0
		2011	0	0	0	0
		2012	0	0	0	0
		2013	0	0	0	0

Opombe: Seštevki se zaradi zaokroževanja ne ujemajo.

Vir: Železniški blagovni prevoz v intermodalnih transportnih enotah (ITE), 2015.



Podatki združenja UIRR kažejo, da se je število polprikolic, ki so jih prepeljali UIRR-operaterji v nespremljanem kombiniranem prevozu v letu 2012, glede na predhodno leto povečalo za 5 % oziroma za 15030 enot (UIRR, 2013b, str. 19). Rast se je nadaljevala tudi v letu 2013, ko je znašala kar 12,5 % ali povečanje za 41835 enot, kar pomeni, da je bila polprikolica ena od sedmih pošiljk, ki so jih opravili UIRR-operaterji v letu 2013 (UIRR, 2014, str. 21). Treba je opozoriti, da niso vsi izvajalci kombiniranega prevoza v združenju UIRR. Eden takšnih je Rail Cargo Austria.

*Tabela 4: Kombinirani prevoz po vrstah v letih 2011 in 2012*

	Čezmejni			Domač			Skupaj		
	2011*	2012	% 12-11	2011*	2012	% 12-11	2011*	2012	% 12-11
<b>Nespremljani</b>									
Konsigmenti	1,563,570	1,484,996	-5 %	1,085,915	916,089	-16 %	2,649,485	2,401,085	-9 %
Zabojniki	1,306,344	1,206,652	-8 %	1,024,574	860,836	-16 %	2,330,918	2,067,488	-11 %
Polprikolice	257,226	278,344	8 %	61,341	55,253	-10 %	318,567	333,597	5 %
TEU	3,127,140	2,969,992	-5 %	2,171,830	1,832,178	-16 %	5,298,970	4,802,170	-9 %
Mio TKM	30,776	29,503	-4 %	8,000	7,891	-1 %	38,776	37,394	-4 %
<b>Spremljani</b>									
Konsigmenti	277,170	222,306	-20 %	149,153	101,404	-32 %	426,323	323,710	-24 %
TEU	554,340	444,612	-20 %	298,306	202,808	-32 %	896,504	647,420	-24 %
Mio TKM	3,623	2,997	-17 %	594	411	-31 %	4,217	3,407	-19 %
<b>SKUPAJ</b>									
Konsigmenti	40,740	1,707,302	-7 %	1,235,068	1,017,493	-18 %	3,075,808	2,724,795	-11 %
TEU	3,681,480	3,414,604	-7 %	2,470,136	2,034,986	-18 %	6,151,616	5,449,590	-11 %
Mio TKM	34,399	32,500	-6 %	8,594	8,301	-3 %	42,993	40,801	-5 %

\*Nespremljani promet brez ICA (konec leta 2011 se združi v RCA, ki ni članica UIRR)

*Vir: UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport, European Road-Rail Combined Transport UIRR Report 2012–13, 2013b, str. 19.*

### 2.5.3 Razdalje v kombiniranem prevozu

Ekonomisti (Seidelmann, 2010, str. 36) s področja transporta so izračunali najmanjšo razdaljo, pri kateri je izvedba kombiniranega prevoza cesta-železnica-cesta še ekonomsko izvedljiva. Odvisna je od okoliščin, znaša pa nekje med 300 in 450 km, velja pa, da z naraščanjem razdalje raste tudi profitabilnost kombiniranega transporta. Kar pa v Evropi pomeni, da se takšne razdalje večinoma dosegajo v mednarodnem prometu. Zato so se v kombiniranem prevozu začele uporabljati predvsem mednarodne povezave.

V Evropskem poročilu o kombiniranem transportu pa ugotavljajo, da je prelomna točka med navadnim cestnim prevozom in kombiniranim transportom pri razdalji med 400 in 500 km pri domačem in nekje med 600 in 700 km pri mednarodnem transportu, odvisno od sektorja kombiniranega transporta (UIC, 2012, str. 73). Ob takšnih predpostavkah menijo, da bo zastavljen cilj o premiku 30 % prometa na razdaljah nad 300 km do leta 2030 na železnice težko doseči brez večjih vlaganj v infrastrukturo.

Pri pregledu statističnih podatkov kombiniranih prevozov članic UIRR dejansko vidimo, da je večina pošiljk (konsignentov) v nespremljanem prometu (domačem in mednarodnem) na relaciji med 600 km in 900 km (Tabela 5). Ta delež je leta 2011 znašal 44 %, 2012 47 %, 2013 39 %. Na relacijah nad 900 km pa leta 2011 37 %, 2012 38 % in 2013 38 % (UIRR, 2014, str. 21). Zadnje leto je narasel tudi delež pošiljk na razdalji med 300 in 600 km, z 12 % leta 2012 na 21 % leta 2013.

*Tabela 5: Delež kombiniranih prevozov po razdaljah in konsignentih*

KOMBINIRANI PREVOZ						
	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Število konsignentov	1,183,361	1,615,364	1,967,072	2,457,579	2,717,751	2,952,543
Zamenljiva tovarišča in zabojniki	727,257	1,078,979	1,334,377	1,977,630	2,315,976	2,341,690
Polprikolice (za kombinirani prevoz)	241,816	224,029	172,275	164,269	199,800	220,970
Kompletni tovornjaki (RoLa)	214,270	312,356	460,420	315,680	381,975	389,883
Skupaj milijarda tonskih kilometrov (tkm)	18,68	24,97	35,18	38,84	45,3	46,07
<300 km	1 %	2 %	2 %	3 %	3 %	3 %
300–600 km	35 %	37 %	28 %	11 %	12 %	15 %
600–900 km	33 %	19 %	43 %	52 %	4 %	41 %
>900 km	31 %	42 %	27 %	34 %	44 %	41 %

se nadaljuje

nadaljevanje

KOMBINIRANI PREVOZ							
	2008	2009	2010	2011	2012*	2013	% 13–12
Število konsigmentov	2,994,625	2,818,349	3,030,865	3,075,808	2,529,264	2,626,293	3,84 %
Zamenljiva tovarišča in zabojniki	2,318,990	2,182,569	2,281,746	2,330,918	2,067,488	2,114,347	2,27 %
Polprikolice (za kombinirani prevoz)	246,690	219,800	300,867	318,567	333,597	375,432	12,54 %
Kompletni tovornjaki (RoLa)	428,945	415,980	448,252	426,323	128,179*	136,514	6,50 %
Skupaj milijarda tonskih kilometrov (tkm)	45,97	38,90	42,37	42,58	39,08	40,74	4,25 %
<300 km	3 %	4 %	5 %	7 %	3 %	2 %	↓
300–600 km	17 %	16 %	16 %	12 %	12 %	21 %	↑
600–900 km	35 %	36 %	42 %	44 %	47 %	39 %	↓
>900 km	45 %	44 %	37 %	37 %	38 %	38 %	=

\*Podatki brez Ökombi–Hungarokombi (RoLa-operaterja)

Vir: UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport, European Road-Rail Combined Transport UIRR Report 2013–14, 2014, str. 20, 21.

### 3 STATISTIČNI PODATKI O IZVOZU IN UVOZU V NEMČIJO

Blagovna menjava med Slovenijo in Nemčijo je zelo močna. Ogromno slovenske industrije in trgovine poteka z Nemčijo, prav tako veliko podjetij sodeluje z Nemčijo v uvozu in izvozu. V praksi se izkazuje, da večina tovora, ki je na tej relaciji in ki je posledica blagovne menjave domačih podjetij, potuje po cesti. Ker je za uspešen preskok s cest na železnice potrebna kakovostna storitev celotnega kombiniranega prevoza in ker je čas prevoza eden izmed ključnih dejavnikov, je edini sprejemljiv način vlakovne povezave tako imenovani "shuttle train" oziroma direktna vlakovna povezava. Direktna vlakovna povezava predstavlja redno in pogosto direktno ter povratno linijsko povezavo med dvema terminaloma z vnaprej določenim časom odhoda in prihoda. Sestavlja ga redno število vagonov, kar pomeni, da ima zelo redke manipulacije vagonov. Z ekonomskega stališča potrebuje pri odhodu z obeh destinacij vsak delovni dan skupno letno količino tovora med 150.000 in 200.000 ton. Vzpostavijo se na povezavah, pri katerih je povpraševanje po prevozu zanesljivo in stabilno (UIC, 2007, str. 11). Ker lahko takšno povezavo omogoča in podpira le zadostna in redna količina tovora, vključujem v analizo tudi statistične podatke o količini tovora in blagovne menjave z Nemčijo po določenih regijah v Nemčiji.

### 3.1 Izvoz in uvoz tovara (zunanja trgovina) v Slovenijo po posameznih nemških zveznih regijah (Statistisches Bundesamt)

Tabela 6: Izvoz in uvoz tovara iz in v Slovenijo po posameznih nemških zveznih regijah

Nemške zvezne dežele po letih	Izvoz: teža	Delež celotnega izvoza	Izvoz: kg na m <sup>2</sup> površine	Uvoz: teža	Delež celotnega uvoza	Uvoz: kg na m <sup>2</sup> površine
	t	%	kg na m <sup>2</sup>	t	%	kg na m <sup>2</sup>
2009						
Baden-Württemberg Slovenija	134859,9	14	3772	228022,9	25	6378
Bavarska Slovenija	218984,3	22	3104	261152,9	28	3702
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	182736,6	19	5361	207559,6	23	6089
Vse zvezne dežele Slovenija	976274,8	100		921944,8	100	
2010						
Baden-Württemberg Slovenija	154934,9	14	4334	291444,1	27	8152
Bavarska Slovenija	259090,8	26	3672	287441,9	26	4074
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	216197,9	20	6342	222030,9	20	6513
Vse zvezne dežele Slovenija	1092129,0	100		1090888,0	100	
2011						
Baden-Württemberg Slovenija	162427,9	15	4543	314198,7	26	8788
Bavarska Slovenija	262605,0	23	3722	306517,6	26	4345
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	221348,2	20	6492	265162,4	22	7777
Vse zvezne dežele Slovenija	1118729,0	100		1195613,0	100	
2012						
Baden-Württemberg Slovenija	156719,4	14	4384	297368,9	23	8318
Bavarska Slovenija	276593,3	24	3921	380511,1	30	5393

se nadaljuje

nadaljevanje

Nemške zvezne dežele po letih	Izvoz: teža	Delež celotneg a izvoza	Izvoz: kg na m <sup>2</sup> površine	Uvoz: teža	Delež celotneg a uvoza	Uvoz: kg na m <sup>2</sup> površine
	t	%	kg na m <sup>2</sup>	t	%	kg na m <sup>2</sup>
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	208911,9	18	6127	240954,6	19	7067
Vse zvezne dežele Slovenija	1131221,0	100		1279161,0	100	
2013						
Baden-Württemberg Slovenija	163892,4	14	4585	302423,8	21	8460
Bavarska Slovenija	286771,4	24	4064	415807,0	28	5893
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	222788,2	19	6535	274279,3	19	8046
Vse zvezne dežele Slovenija	1198526,1	100		1472138,5	100	
2014 – začasne številke						
Baden-Württemberg Slovenija	175765,0	13	4917	351047,2	21	9820
Bavarska Slovenija	305666,3	23	4332	492086,4	30	6974
Severno Porenje-Vestfalija Slovenija	263576,5	20	7732	300485,0	18	8814
Vse zvezne dežele Slovenija	1308378,1	100		1663031,5	100	

Vir: Aus- und Einfuhr (Außenhandel), Statistisches Bundesamt, 2015, in lasten izračun.

Po podatkih nemškega statističnega urada je imela Nemčija leta 2014 1.308.378 ton blaga izvoza v Slovenijo, uvoza iz Slovenije pa je bilo kar za 1.663.031 ton. Z analizo statističnih podatkov ugotovimo, da ima v povprečju največji delež izvoza in uvoza bavarska regija. Ta je tudi geografsko najbližje Sloveniji in zato trenutno še ni toliko zanimiva, saj se učinkovitost kombiniranega prevoza z razdaljo povečuje. Podobna zgodba je z regijo Baden-Württemberg, ki ima prav tako veliko izvoza in uvoza in je kot sosednja regija z bavarsko dokaj blizu Slovenije. Z vidika kombiniranega prevoza je najbolj zanimiva regija Severno Porenje-Vestfalija oziroma Porurje, ki ima velik in uravnotežen delež uvoza in izvoza, ki je vsa leta dokaj konstanten. Prednost mu daje oddaljenost od Slovenije, predvsem z vidika načela, da naj bi bil na daljše razdalje učinkovitejši kombinirani prevoz. Prednost te regije je tudi dobro razmerje količine tovora na kvadratni meter, kar pomeni, da je celoten tovor bolj strnjen v manjši regiji. Za primerjavo: regija Severno Porenje-

Vestfalija meri približno 34.000 km<sup>2</sup>, medtem ko bavarska obsega kar 70.500 km<sup>2</sup>. Če uporabimo podatke iz leta 2014 in delimo težo celotnega uvoza iz Slovenije v regijo Severno Porenje-Vestfalija, torej 300.485 ton s kapaciteto enega tovornega vozila (25 ton), dobimo rezultat 12.015 kompletnih prevozov iz Slovenije v to regijo. To znese 226 prevozov tedensko izvoza iz Slovenije in 198 prevozov tedensko uvoza v Slovenijo iz regije Severno Porenje-Vestfalija, kar pomeni, da bi z vidika količine tovora vzpostavitev koncepta kombiniranega prevoza na tej relaciji bila smotrna. Prednost te regije je tudi bližina Belgije in Nizozemske, katerih lega je v tem primeru ugodna, saj predstavljajo zgolj podaljšek kombinirane poti.

### 3.2 Cestni blagovni prevoz Slovenija–Nemčija (SURs)

V slovenskih statističnih podatkih najdemo podatke o cestnem blagovnem prevozu glede na državo razlaganja in državo nalaganja v odnosu do Slovenije. Kot opominjajo na Statističnem uradu Republike Slovenije (v nadaljevanju SURs), so podatki le ocene, pridobljene s statističnim raziskovanjem na vzorcu. Ker so te številke primerljive s količinami celotnih letnih uvozov in izvozov in ker jim moramo prišteti še železniški blagovni promet, so v njih zajeti tudi tranzitni prevozi tovora, ki niso dejanski izvoz iz Slovenije in uvoz v njo. Glede na te številke bi bilo smotrno razmisliti o več povezavah z različnimi nemškimi mesti, saj je tovora, ki bi ga lahko prevzeli kombinirani načini prevoza, zadosti.

Tabela 7: Cestni blagovni prevoz Slovenija–Nemčija

Cestni blagovni prevoz po: DRŽAVI NALAGANJA, LETU, MERITVAH			Cestni blagovni prevoz po: DRŽAVI RAZLAGANJA, LETU, MERITVAH		
		Tone (1000)			Tone (1000)
Nemčija	2008	1098	Nemčija	2008	1112
	2009	995		2009	894
	2010	963		2010	1035
	2011	953		2011	1135
	2012	1127		2012	1293
	2013	979		2013	1082
Opombe:					
Podatki so ocene, pridobljene s statističnim raziskovanjem na vzorcu, ki predstavlja vsa cestna tovorna vozila, registrirana v Republiki Sloveniji, z nosilnostjo 2 toni ali več.					
Seštevki se zaradi zaokroževanja vedno ne ujemajo.					

Vir: Cestni blagovni prevoz Slovenija–Nemčija, 2015.

## **4 ZAKONODAJNI VIDIKI KOMBINIRANEGA PREVOZA**

Za uspešen razvoj kombiniranega prevoza v skladu z evropskimi načrti morajo kombinirani prevoz uspešno podpirati tudi državne zakonodaje. Zaradi določenih specifik so potrebne določene izjeme in dodatne ureditve zakonodaje, ki urejajo področje kombiniranega prevoza. V nadaljevanju bom opisal ključne zakonske vidike, ki se razlikujejo s stališča navadnega cestnega prometa v primerjavi s kombiniranim prevozom. Te so definicija kombiniranega prevoza, finančne olajšave, ki veljajo za kombinirani prevoz, možnost višje dovoljene skupne mase v dovozu in odvozu, upravičenost do vožnje v času prepovedi in sama liberaliziranost dovoza in odvoza v kombiniranem prevozu po državah. Te ureditve bom nato primerjal z določenimi državami članicami EU in z Evropsko direktivo ter med seboj primerjal ukrepe s tega področja.

### **4.1 Zakonska opredelitev kombiniranega prevoza**

Zakonska opredelitev kombiniranega prevoza je pomembna predvsem z vidika njegovega ustreznega izvajanja. V sami opredelitvi je najbolj specifičen in problematičen del definicija dovoza in odvoza, ki je neposredno povezana s terminom "najbližja primerna železniška postaja". V teoriji se definicija odvoza in dovoza bere povsem smiselno in logično, vendar se ob apliciranju na prakso poraja precej vprašanj oz. problemov.

Pri dovozu in dovozu bi najbližja primerna železniška postaja morala izpolnjevati sledeče pogoje:

- Najprej mora biti izpolnjen pogoj, da je tehnično ustrezna. Večinoma so v kombiniranem prevozu v uporabi terminali, ki so namenjeni predvsem tej dejavnosti in so tehnično ustrezni z ustrezno infrastrukturo in prekladno mehanizacijo.
- Postaja oz. terminal mora imeti tudi ustrezno linijsko povezavo z določeno destinacijo. Kombinirani prevoz mora biti v času dostav ob točno določenem času tudi časovno konkurenčen cestnemu prevozu. Najbolj konkurenčni pa so prav direktni vlaki, ki povezujejo dva terminala z direktno in redno linijsko povezavo ter so tudi cenovno najbolj optimalni zaradi standardiziranega poteka dela, brez prekladov oz. manipulacij. V dobro razviti mreži vlakovnih povezav, kot jih ima Nemčija, veljajo tudi pretovorne povezave (angl. transshipment), v primeru, da so časovno konkurenčne. Tako je lahko določen terminal res bliže točki razklada/naklada od na primer sosednjega terminala, vendar je zaradi neustrezne vlakovne povezave popolnoma neuporaben in s tega vidika neustrezen.
- Določeno podjetje ima poslovno enoto oz. opremo za izvajanje dovoza in odvoza le ob določenih terminalih. V primeru dveh terminalov, ki sta blizu skupaj, se zakonsko

gledano radij preseka, saj postane najbližji terminal za določeno smer dovoza in odvoza sosednji terminal, ki je lahko oddaljen le nekaj deset kilometrov.

Direktiva, ki jo je sprejel Evropski svet (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992), se nanaša na operacije kombiniranega prevoza. V prvem členu je kombinirani prevoz definiran kot prevoz blaga med državami članicami, pri katerem je cestno tovorno vozilo, priklopnik, polpriklopnik z vlačilcem ali brez njega, zamenljivo tovarišče ali zabojnik velikosti najmanj 20 čevljev, začetni ali končni del poti prepeljan po cesti, vmesni del poti, katerega delež mora presegati razdaljo zračne črte 100 km, pa poteka po železnici, kopenskih plovnih poteh ali po morju.

Začetni in končni del poti sta definirana sledeče:

- začetni del poti je med točko, kjer je blago naloženo, in najbližjo primerno železniško pretovorno postajo; končni del poti pa med najbližjo primerno železniško pretovorno postajo in točko, kjer je blago razloženo, ali
- naklad in razklad sta znotraj zračne črte največ 150 km od pristanišča kopenske plovne poti oziroma morskega pristanišča.

Prvi člen direktive (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992):

#### Article 1

*"For the purposes of this Directive, 'combined transport' means the transport of goods between Member States where the lorry, trailer, semi-trailer, with or without tractor unit, swap body or container of 20 feet or more uses the road on the initial or final leg of the journey and, on the other leg, rail or inland waterway or maritime services where this section exceeds 100 km as the crow flies and make the initial or final road transport leg of the journey;*

- *between the point where the goods are loaded and the nearest suitable rail loading station for the initial leg, and between the nearest suitable rail unloading station and the point where the goods are unloaded for the final leg, or;*
- *within a radius not exceeding 150 km as the crow flies from the inland waterway port or seaport of loading or unloading."*

Direktiva predlaga najohlapnejšo definicijo dovoza in odvoza. Najbližja primerna železniška postaja ni omejena z radijem, termin primerna pa lahko zajema različne dejavnike, ki naj bi jih zajemala ustrezna železniška postaja. Nenatančna definicija omogoča državam članicam, da si jo interpretirajo po svoje, zato predstavlja prihodnji izziv



pri načrtovani spremembi definicije in evalvaciji celotne direktive o kombiniranem prevozu, do česar pa bi naj prišlo že v bližnji prihodnosti (European Commission, 2014).

#### **4.1.1 Definicija kombiniranega prevoza v Nemčiji**

Kombinirani prevoz, kot ga opredeljuje prvi člen zakona Dreiundfünfzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (BGBI Deutschland, 1997, I S. 1665, s spremembami, v nadaljevanju StVZO Ausn V 53), predstavlja prevoz blaga, pri katerem priklopnik, priklopno vozilo, polpriklopnik v kombinaciji z vlačilcem ali brez njega, zamenljivo tovarišče ali zabojnik velikosti najmanj 20 čevljev opravijo dovoz in odvoz po cesti, prevladujoč del poti pa se opravi po železnici, notranjih plovnih poteh ali po morju. Za kombinirani promet pa se štejejo:

1. kombinacija prevoza po železnici in cesti, dovoz pa poteka med mestom naklada/razklada in najbližjo primerno železniško postajo; pri spremljanem kombiniranem prevozu (RoLa ali potujoča avtocesta) dovoz poteka med mestom naklada/razklada, vendar znotraj oddaljenosti največ 150 km zračne linije od primerne železniške postaje;
2. kombinacija prevoza po celinski vodni plovni poti (rečni plovni poti) in cesti, med mestom naklada ali razklada in znotraj radija največ 150 km zračne črte oddaljenega celinskega pristanišča;
3. kombinacija prevoza po morju in cesti, z morsko potjo, daljšo kot 100 km zračne linije, med mestom naklada in razklada in znotraj radija največ 150 km zračne linije okoli pristanišča.

Nemški zakon podrobneje definira tudi čezmejni kombinirani prevoz v 13. členu uredbe o mednarodnem prevozu blaga in kabotaži (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr, BGBI Deutschland, 2012, I S. 42), v katerem podrobneje opredeli tudi pojem najbližje primerne železniške postaje. Za čezmejni kombinirani prevoz se tako šteje prevoz blaga, pri katerem:

1. motorno vozilo, priklopnik, tovorna nadgradnja, zamenljivo tovarišče ali zabojnik najmanjše dolžine 6 m opravi del poti po cesti in drugi del poti po železnici ali po celinski plovni poti ali po morju (z morsko potjo, daljšo kot 100 km zračne linije);
2. skupna pot poteka deloma v Nemčiji in deloma v tujini;
3. prevoz po cesti v Nemčiji poteka le med mestom naklada ali razklada in med:
  - najbližjo primerno železniško postajo
  - morskim/celinskim pristaniščem, ki je znotraj radija 150 km zračne linije.

V 14. členu istega zakona podrobneje opredelijo termin najbližja primerna železniška postaja. To je vsaka postaja:

- ki razpolaga z ustrezno opremo, potrebno za manipulacije v kombiniranem prevozu;
- na kateri se izvaja reden kombinirani promet z ustrezno tehnologijo in smerjo prevoza;
- ki ima najkrajšo normalno cestno povezavo z mestom naklada ali razklada.

Po nalogu podjetnika lahko Zvezna agencija ne glede na prej navedene pogoje določi drugo železniško postajo kot najbližjo primerno železniško postajo, če gre za spodbujanje kombiniranega prometa. Zvezni urad se lahko pred svojo odločitvijo posvetuje z obravnavanima postajama oz. terminaloma (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr, BGBl Deutschland, 2012, I S. 42).

Nemški zakon podobno kot evropska direktiva predpisuje, da dovoz in odvoz potekata na razdalji do najbližje primerne železniške postaje, prav tako pa tudi podrobneje opredeli sam termin najbližja primerna železniška postaja. Ob predpisanih pogojih, ki določajo primerno postajo, pri katerih je vključen tudi dejavnik ustrezne smeri prevoza, pa omogočajo možnost izjemam, ob predpostavki, da je cilj spodbujanje kombiniranega prometa.

Menim, da je nemški zakon pisan tako, ker se zavedajo problematike omejevanja termina najbližja primerna železniška postaja in dejavnikov, ki vplivajo na to. Tako tudi zakonsko omogočajo določena odstopanja od predpisanega, da se lahko kombinirani prevoz v praksi izvaja kar se da nemoteno in v čim večjem obsegu.

#### **4.1.2 Definicija kombiniranega prevoza v Avstriji**

Definicija kombiniranega prevoza, kot ga definira avstrijski zakon o motornih vozilih Kraftfahrzeuggesetz (*BGBl Österreich*, št. 267/1967, 26/2014). Kombinirani prevoz blaga je:

- a) dovoz: s tovornim vozilom po cesti od pošiljatelja do najbližje tehnično ustrezne nakladalne postaje;
- b) od nakladalne postaje do razkladalne postaje se z vlakom prevaža ali tovorno vozilo, prikolica ali zamenljivo tovarišče (Huckepackverkehr) ali zabojnik velikosti najmanj 6 m;
- c) odvoz: od najbližje tehnično ustrezne razkladalne postaje do prejemnika s tovornim vozilom po cesti.

Prevoz blaga po cesti mora biti pri odvozu in dovozu opravljen po najkrajši ustrezni, prevozno gospodarsko razumni in zakonsko dovoljeni in predpisani poti, prav tako pa mora biti nakladalna oziroma razkladalna postaja v Avstriji. Enako se nanaša tudi na

prevoz blaga s tovornimi vozili do/od pristanišča. Vključuje tudi prevoz praznih intermodalnih enot.

Avstrijski zakon predpisuje dovoz in odvoz do najbližje tehnično ustrezne nakladalne postaje, ki upošteva prevozno gospodarsko razumnost in se izvede po najkrajši ustrezni poti. Nikjer ne definira samega pomena najbližje tehnično ustrezne nakladalne postaje oziroma pomena prevozne gospodarske razumnosti.

#### **4.1.3 Definicija kombiniranega prevoza v Hrvaški**

Hrvaška je leta 2009 sprejela Zakon o kombiniranem prometu (Narodne novine Hrvatska, št. 124/2009), ki kombinirani prevoz v šesti točki drugega odstavka drugega člena opredeljuje kot:

- prevoz blaga, pri katerem se tovorno vozilo, priklopnik, sedlasti polpriklopnik z vlečno enoto ali brez nje, zamenljivo tovarišče ali zabojnik dolžine najmanj 20 čevljev (6,096 m), prevaža v železniškem prometu, po celinski plovni poti ali pomorskem prometu, pri čemer se začetni in končni del poti opravi po cesti, in sicer pri dovozu od točke naklada blaga do najbližjega terminala za kombinirani prevoz ali do najbližje železniške prekladne postaje in pri odvozu od najbližjega terminala za kombinirani prevoz oz. najbližje železniške prekladne postaje do mesta razlaganja.

Četrty člen istega zakona opredeljuje oddaljenosti v kombiniranem prometu:

- odsek poti, na katerem je v uporabi železnica ali celinska plovna pot ali pomorski prevoz, mora biti daljša od 100 km zračne linije;
- dovoz ali odvoz do ali od pristanišča celinske plovne poti ali obmorskega pristanišča, kjer se opravi naklad ali razklad, mora biti znotraj polmera največ 100 km zračne linije od tega pristanišča;
- dovoz ali odvoz do ali od železniškega terminala za kombinirani prevoz ali železniške prekladne postaje je znotraj polmera največ 60 km zračne linije od tega terminala oz. te prekladne postaje.

Hrvaška zakonodaja v definiciji kombiniranega prevoza ne vsebuje termina primerne železniške prekladne postaje oz. terminala, prav tako pa je radij dovoza in odvoza omejen na polmer 60 km zračne linije od terminala oz. prekladne postaje.

#### **4.1.4 Definicija kombiniranega prevoza v Sloveniji**

V Sloveniji Uredba o kombiniranem prevozu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) definira izraz kombinirani prevoz v prvi točki prvega odstavka drugega člena sledeče:

- kombinirani prevoz pomeni prevoz blaga, pri katerem se zabojnik dolžine najmanj 20 čevljev (6,1 m), zamenljivo tovarišče, tovorna prikolica, sedlasti polpriklopnik z vlečno enoto ali brez nje in cestno tovorno vozilo prevažajo v železniškem prometu ali po vodni plovni poti, pri čemer se dovoz in odvoz intermodalnih prevoznih enot z nakladališč ali razkladališč do najbližjega terminala za kombinirani prevoz oziroma pristanišča RO-RO opravita s cestnim prevozom.

V tretjem členu Uredba o kombiniranem prevozu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) določa razdaljo v dovozu in odvozu:

(1) Prevoz se šteje za kombinirani prevoz, če je:

1. glavni del prevoza opravljen po železnici, dovoz in odvoz pa na razdalji do najbližjega terminala oziroma železniške prekladalne postaje;
2. glavni del prevoza opravljen po vodni plovni poti, razdalja v dovozu in odvozu pa ni daljša od 100 km v zračni črti od pristanišča RO-RO.

(2) Terminali oziroma železniške prekladalne postaje v Sloveniji so:

1. terminal v pristanišču Koper, ki je obenem tudi pristanišče RO-RO,
2. terminal Ljubljana,
3. terminal Maribor,
4. terminal Sežana,
5. prekladalna postaja Celje in
6. prekladalna postaja Novo mesto.

Enako definicijo kombiniranega prevoza zasledimo v prvem odstavku 5. člena Zakona o železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 11/2011, 63/2013). V drugem odstavku tega člena je pojasnjeno, da vlada z uredbo (o kombiniranem prevozu) določi razdaljo dovoza in odvoza po cestnem omrežju, potrebno dokumentacijo, takse in druge pristojbine, ki jih mora plačevati prevoznik za dovoz in odvoz, ter morebitne oprostitev plačila taks in pristojbin skladno z zakonom in druga vprašanja, povezana z operativnim izvajanjem dovoza in odvoza.

Slovenska zakonodaja opisuje kombinirani prevoz podobno kot druge države, medtem ko je definicija dovoza in odvoza drugačna. Evropska direktiva (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992) narekuje, da je dovoz in odvoz med nakladom oz. razkladom in najbližjo primerno (angl. *suitable*) železniško postajo, slovenska uredba pa določa, da morata biti dovoz in odvoz opravljena na razdalji do najbližjega terminala oziroma železniške prekladalne postaje, ki so tudi poimensko določene in navedene. Kar bi pomenilo, da če se naklad

opravi v Celju, je dovoz do terminala (da se šteje kot kombinirani prevoz) lahko opravljen le na relaciji do prekladalne postaje Celje. Kar le še dodatno omejuje izvajanje kombiniranega prevoza. Če je evropska direktiva s terminom primerne železniške postaje dokaj ohlapna in ni popolnoma definirana ter na tak način omogoča vključitev različnih dejavnikov primernosti, pa na drugi strani slovenska zakonodaja jasno opredeli, katera je nedvoumno najbližja železniška prekladna postaja ali terminal.

Takšna opredelitev še dodatno zapleta problematiko najbližje primerne železniške postaje v praksi, še posebej če prevoznik opravlja stalne prevoze v kombiniranem prevozu iz terminala v Ljubljani, kjer ima pogodbeno zakupljene vlakovne prevoze na eni izmed direktnih vlakovnih povezav, ki se izvajajo med Ljubljano in Nemčijo. V tem primeru bi bil edini ustrezen, konkurenčen in ekonomsko upravičen terminal v Ljubljani, četudi bi bil tovor natovorjen v Celju.

Definicija dovoza in odvoza je pomembna zaradi samega uvrščanja prevoza pod kombinirani prevoz – če je zaradi upoštevanja zakonskih določitev, ki jih narekuje kombinirani prevoz, vozilo upravičeno do olajšav s strani dajatev in ostalih ugodnosti ali je upravičeno do vožnje v času zapor in praznikov, kot to opredeljujejo zakoni o kombiniranem prevozu. Prav tako velja dovoljena povečana skupna masa vozil (opisana v naslednjem poglavju) le na razdalji odvoza in dovoza v kombiniranem prevozu, kar pomeni, da če ima vozilo skupno maso 44 ton, sam dovoz oz. odvoz pa se zaradi katerega dejavnika ne prizna kot v kombiniranem prevozu ustrezen, je takšno vozilo takoj v hujšem prekršku.

Treba bi bilo napisati zakonodajo, ki ne bi omejevala kombiniranega prevoza, hkrati pa bi bila dovolj specifična. Najprej bi v slovenski zakonodaji morali sprejeti termin primerne železniške postaje oz. terminala, znotraj katerega bi se upoštevala tudi ustreznost vlakovne linijske povezave. Tako bi lahko npr. interpretirali, da je pod določenimi pogoji, katerih namen je pospeševanje kombiniranega prevoza, tudi npr. železniški terminal v Ljubljani primeren za tovor, ki se naloži v Celju in ki potuje za destinacije, ki jih neposredno povezuje ljubljanski terminal. Z evropskega vidika pa so potrebne korenitejšje spremembe.

Za doseganje zastavljenih ciljev iz Bele knjige bi bilo, kot ugotavljajo v Nizozemskem združenju za transport in logistiko, treba popraviti Direktivo Sveta 92/106/EEC iz leta 1992, saj je zastarela in ne izpolnjuje današnjih zahtev za izvajanje kombiniranega prevoza (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 1). Kot pravijo, je definicija kombiniranega transporta dvoumna in dopušča fleksibilne interpretacije, kar v praksi povzroča zaplete, saj si jo različne države različno razlagajo. Problem vidijo tudi v tem, kako oblasti aplicirajo definicije najbližjega primerne terminala oz. železniške prekladne postaje. Kot ugotavljajo, prihaja tukaj do nasprotij med oblastmi in izvajalci prevozov, saj

se pojavlja vprašanje, s katerega stališča se železniška prekladna postaja šteje kot primerna (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 2). Kot pojasnijo v članku, je treba pri izbiri najbližje primerne železniške prekladne postaje upoštevati temeljna načela strank, ki sodelujejo v kombiniranem prevozu (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 2). Cestni prevozniki, ki uporabljajo kombinirani prevoz, imajo pogosto dolgoročne sporazume s svojimi intermodalnimi operaterji. Ti raziskujejo najboljše možnosti za vzpostavitev linije kombiniranega prevoza, ki se sklada z zahtevami cestnih prevoznikov. Intermodalni operater pogosto ponudi dve oz. tri možne povezave do in z destinacije. Razlog za to je zadostna količina tovora, ki je ključnega pomena, da lahko intermodalni operater vzpostavi in vzdržuje povezavo. Prav tako dobijo cestni prevozniki na zagotovljeno letno količino prepeljanega tovora popust pri operaterju, kar poceni intermodalni prevoz ter daje prednost obema strankama, saj ima operater zagotovljene potrebne količine, prevoznik pa rabat. Posledica tega je v praksi omejeno število intermodalnih povezav. To pomeni, da je lahko tehnično na voljo večkrat več najbližjih primernih prekladnih postaj ali terminalov v državi članici, v praksi pa lahko cestni operater uporabi le dve ali tri prekladne postaje ali terminale. Obvezujoče dolgoročne pogodbe in kvote imajo poleg že omenjenih tudi operaterji terminalov, vlakovni izvajalci in sami lastniki železnic, ki skupaj tvorijo intermodalno verigo, ki jo je treba vsekakor upoštevati. Ob kvantitativnih dejavnikih so tukaj še kvalitativni standardi, ki se razlikujejo od terminala do terminala, kar je še dodaten argument, da ni vsak terminal, tudi na primer tisti, ki je najbližje mesta naklada oz. razklada, primeren terminal (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 2). Ob vsem tem je treba upoštevati tudi geografsko velikost države in število terminalov v državi.

Nizozemsko združenje predlaga spremembo definicije prvega člena Direktive Sveta 92/106/EEC iz leta 1992. Kombinirani prevoz je definiran kot (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 3) prevoz blaga v države članice in med njimi, pri katerem je cestno tovorno vozilo, priklopnik, polpriklopnik z vlačilcem ali brez njega, zamenljivo tovarišče ali zabojnik, prepeljana po cesti začetni in/ali končni del celotne poti; vmesni oz. večinski del poti poteka po železnici, kopenskih plovnih poteh ali po morju. Večinski del poti je definiran sledeče: od skupne prevozne razdalje, od mesta naklada do mesta razklada blaga, mora biti po železnici, kopenskih plovnih poteh ali po morju odpeljana vsaj dve tretjini skupne transportne poti in po cesti največ tretjina. Tretjina poti, ki poteka po cesti, se lahko izvrši pri dovozu ali pri odvozu ali pri obojem, vendar skupna razdalja prevoza po cesti ne sme presežati tretjine skupne razdalje.

Menim, da bi takšna definicija dokaj dobro rešila problematiko "najbližje" primerne železniške prekladne postaje. S tem ko narašča skupna razdalja poti, narašča tudi delež poti, prepeljan po železnici in cesti. Večja razdalja v dovozu in odvozu pa omogoča potencialno večjo količino tovora. Prav tako pomeni, da na daljših razdaljah, prevoženih z

vlakom, omogoča tudi daljšo razdaljo v dovozu in odvozu ter obratno, česar pa definicija, ki omejuje dovoz in odvoz od terminala z določenim radijem, npr. 100 km okoli terminala, ne omogoča. V tem scenariju je na primer pri kombiniranem prevozu, pri katerem potuje intermodalna enota po železnici le 300 km, radij dovoza in odvoza 100 km od prekladnih postaj dokaj velik. Pri kombiniranem prevozu, pri katerem potuje intermodalna enota po železnici 1000 km, je radij dovoza in odvoza 100 km od prekladnih postaj relativno majhen. Še posebej dokler se ne razvije celotno železniško intermodalno omrežje.

## **4.2 Finančne olajšave v kombiniranem prevozu**

Eden od ključnih dejavnikov za zagon, spodbujanje in prestrukturiranje na področje kombiniranega prevoza so finančne olajšave. Finančne olajšave v kombiniranem prevozu so večinoma povezane s plačilom letne dajatve za uporabo cest. Države različno določajo oprostitve od plačila oz. povračilo dajatev za uporabo cest. V tem poglavju bom predstavil, kako je to področje zakonsko urejeno po državah, kakšne so razlike in kakšna je evropska direktiva na tem področju

### **4.2.1 Direktiva Evropskega sveta**

Direktiva Sveta 92/106/EEC s 7. decembra 1992 o uvedbi skupnih pravil za določene tipe kombiniranega transporta blaga med državami članicami v svojem 6. členu jasno narekuje, katere ukrepe morajo sprejeti države članice.

Države članice sprejmejo ukrepe, ki bodo zagotovili, da bodo za cestna vozila (motorna vozila, priklopnike, vlačilce, polpriklopnike), ki se uporabljajo v kombiniranem transportu, določeni davki zmanjšani ali povrnjeni ali za standardni znesek ali v sorazmerju s številom voženj, narejenih po železnici, znotraj omejitev in v skladu s postopki in pravili, ki jih članice same določijo po posvetovanju s Komisijo.

Davke, na katere se nanaša ta člen, Komisija v tretjem odstavku te uredbe poimensko navede za vsako državo posebej; v tem odstavku je pod oznako A2 navedena Slovenija, zraven pa je v slovenščini zapisano: letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila. Po spremembi slovenske zakonodaje se to sedaj imenuje letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu.

Kot nadaljujejo v uredbi, so znižanja ali povračila letnih dajatev na podlagi železniških prevozov, izvedenih znotraj države, v pristojnosti države, v kateri je vozilo registrirano. Prav tako pa lahko države članice dovolijo znižanja ali povračila na podlagi železniških prevozov, ki so se odvila delno ali v celoti zunaj države članice, v kateri je vozilo registrirano. V primeru, da so komercialna vozila na ravni skupnosti, ki se uporabljajo

zgolj za cestni prevoz v storitvah "feeder" ali končni dostavi v kombiniranem prevozu, se lahko ta vozila izvzamejo iz prej omenjenih davčnih olajšav v primeru, da za ta vozila že veljajo posebna pravila obdavčitve (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992).

#### **4.2.2 Nemška zakonodaja**

Nemška zakonodaja določa dva načina davčnih oziroma dajatvenih ugodnosti v kombiniranem prevozu, in sicer se pri prvem dajatve ne plačujejo, pri drugem pa se določen znesek dajatve povrne.

Prvi način določa tretji člen nemškega Zakona o obdavčitvah in letnih dajatvah za uporabo vozil, Kraftfahrzeugsteuergesetz (BGBl Deutschland, 2002, I S. 3818, 2012, I S. 2431, v nadaljevanju KraftStG), ki določa vozila, za katera se davek oziroma nam primerljiva letna dajatev za uporabo vozil ne plačuje. Deveti odstavek opredeljuje oprostitev od plačila letne dajatve za:

Vozila, ki se uporabljajo izključno za dovoz in odvoz zabojnikov velikosti 5 ali več kubičnih metrov, zamenljivih tovarišč ali (pol)prikolic pri dovozu ali odvozu v kombiniranem prevozu, prepeljana pod sledečimi pogoji:

1. po železnici/cesti: med mestom naklada ali razklada in najbližjo primerno železniško postajo;
2. po celinski vodni plovni poti (rečni plovni poti)/cesti: med mestom naklada ali razklada in znotraj radija največ 150 km zračne črte oddaljenega celinskega pristanišča;
3. po morju/cesti: z morsko potjo, daljšo kot 100 km zračne linije med mestom naklada in razklada, in znotraj radija največ 150 km zračne linije okoli pristanišča.

Pod pogojem, da so vozila posebej označena samo za to namembnost.

Drugi način opredeljuje četrti člen nemškega zakona KraftStG, in sicer gre za vračilo davka (oz. slovenski zakonodaji primerljive letne dajatve za uporabo vozil) v primeru transporta vozil z železnico.

Zakon določa:

Davek se lahko povrne na pisno zahtevo za obdobje dvanajstih mesecev od začetka plačilnega obdobja, ob pogoju, da je vozilo v tem obdobju ali naloženo ali prazno opravilo več kot 124 voženj, pri katerih je bilo vozilo na vsaki od teh voženj poljuben del razdalje poti prepeljana po železnici.



Če število voženj iz 1. odstavka ni doseženih, so pogoji povrnitve sledeči:

1. pri več kot 93 vožnjah se povrne 75 % letne dajatve;
2. pri manj kot 94, ampak več kot 62 vožnjah se povrne 50 % letne dajatve;
3. pri manj kot 63, ampak več kot 31 vožnjah se povrne 25 % letne dajatve.

Če je razdalja, ki jo je vozilo opravilo po železnici, daljša od 400 km, se takšna vožnja šteje dvojno, če je razdalja, ki jo je vozilo opravilo po železnici, daljša od 800 km, se takšna vožnja šteje trojno.

- (2) Kot dokazilo, da so izpolnjeni pogoji za povrnitev letne dajatve, je treba za vsako vozilo predložiti stalne evidence železniškega prevoza, ustreznost vsake poti pa se preveri.

Omenjeni zakon se primarno nanaša na vozila (priklopnike in polpriklopnike), ki uporabljajo metodo spremljanega kombiniranega prevoza. Torej za metodo potujoče avtoceste ali RoLa, pri kateri na vlaku potuje celotno tovorno vozilo s (pol)prikolico. Vendar pa se lahko od pristojnega davčnega urada zahteva povračilo letne dajatve tudi za polprikolice, ki sodelujejo v nespremljanem kombiniranem prevozu, saj se ta zakon navezuje tudi na njih, kot pojasnjujejo na spletni strani Kombiverkehr (Kombiverkehr – Vorteile 2014).

#### **4.2.3 Avstrijska zakonodaja**

V avstrijskem zakonu Kraftfahrzeugsteuer (BGBl Österreich, št. 449/1992, 13/2014) so po 14. točki prvega odstavka drugega člena plačila cestne dajatve oproščena vozila (priklopniki in polpriklopniki), registrirana v Avstriji, katerih skupna masa presega 3,5 tone in ki v koledarskem mesecu (Avstrija obračunava letno dajatev v mesečnih intervalih) opravljajo prevoze izključno v dovozu in odvozu zabojnikov velikosti najmanj 20 čevljev, zamenljivih tovarišč in železniških polprikolic v kombiniranem prevozu cesta/železnica. Za kombinirani prevoz se šteje le, če sta dovoz in odvoz opravljena na razdalji do najbližje tehnične primerne nakladalno razkladalne postaje v Avstriji.

Prav tako tretji odstavek drugega člena določa, da za vozila (priklopnike in polpriklopnike), registrirana v Avstriji, katerih skupna masa presega 3,5 tone in ki so natovorjeni ali prazni v Avstriji prepeljani s tehnologijo Huckepack, velja, da se jim ob zahtevi za zmanjšanje cestne dajatve za vsako takšno vožnjo zmanjša znesek dajatve za 15 % mesečnega zneska, največ do celotnega 100-odstotnega zneska dajatve, ki bi ga to vozilo plačalo v celotnem letu (BGBl Österreich, št. 449/1992, 13/2014). Kot pojasnjuje Avstrijsko ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2013a), velja zmanjšanje cestne dajatve tako za

tovorna kot priklopna vozila, ki se poslužujejo tehnologije RoLa znotraj Avstrije, kot tudi za nespremljani kombinirani prevoz polprikolic. Ta primer olajšave pa se lahko ob izpolnjenih določenih pogojih prenese tudi na drugo vozilo.

#### **4.2.4 Hrvaška zakonodaja**

V četrtem poglavju zakona o kombiniranem prometu (Narodne novine Hrvatska, št. 124/2009), naslovljenem Spodbuda kombiniranemu prometu, so jasno opredeljeni pogoji za oprostitvev plačila "godišnje naknade za uporabo javnih cest" oziroma nam primerljive letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. V 7. členu zakona piše, da se motorno in priključno vozilo, registrirano v Republiki Hrvaški, ki je v obdobju dvanajstih mesecev od zadnje overitve tehnične izpravnosti vozila opravilo najmanj 80 predhodnih ali naknadnih prevozov do ali od železniškega terminala za kombinirani prevoz ali pretovornega terminala, izvzema iz obveze plačevanja letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, ki se plača pri registraciji vozil in ki je odrejena s posebnim zakonom.

#### **4.2.5 Slovenska zakonodaja**

V Sloveniji je z vidika dajatvenih ugodnosti, ki bi bile primerljive z zgoraj naštetimi ukrepi držav in ki so namenjene pospeševanju kombiniranega prevoza, slabo poskrbljeno. Slovenska uredba o kombiniranem prevozu v 6. členu določa oprostitvev plačila cestne pristojbine za tuje vozilo (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013). Člen se glasi tako:

"Oprostitev plačila cestne pristojbine za tuje vozilo, ki vozi po cestah v Republiki Sloveniji v kombiniranem prevozu, je določena v uredbi o cestni pristojbini za tuje vozilo, ki vozi po cestah v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 29/93, 16/95 in 28/95), razen kadar je z dvostranskim sporazumom med Republiko Slovenijo in državo, v kateri je registrirano cestno tovorno vozilo ali vlečna enota, določeno drugače."

Ta ukrep ne spodbuja domačih prevoznikov k uporabi kombiniranega prevoza, saj se nanaša zgolj na tuja vozila, prav tako pa je bila leta 2004 izdana Uredba o prenehanju veljavnosti Uredbe o cestni taksi za motorna in priklopna vozila, registrirana zunaj Slovenije, s katerimi se opravlja prevoz potnikov in blaga po javnih cestah v Sloveniji (Ur. l. RS, št. 46/2004).

Slovenija podobnih ukrepov za spodbujanje kombiniranega prevoza, kot jih imajo Nemčija, Avstrija in Hrvaška, trenutno še nima. To so ukrepi za povračilo oziroma oprostitvev plačevanja letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Zakon o letni dajlatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 57/2008) sicer v 6. členu opredeljuje vozila, za katera se letna dajatev ne plačuje ali se plačuje nižja letna dajatev,

vendar vozila, ki sodelujejo v kombiniranem prevozu oz. opravljanju dovoza in odvoza, v tem členu in tudi drugje v zakonu niso omenjena. Enako je z Uredbo o načinu določanja in višini letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 59/2013).

Slovenija še nima popolnoma usklajene zakonodaje na tem področju. Po Evropski direktivi (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992) bi bilo treba dopolniti Uredbo o kombiniranem prometu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) ali Zakon o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 57/2008) ter ga dopolniti po smernicah Direktive oziroma na podoben način, kot imajo to urejeno Nemčija, Avstrija ali Hrvaška.

Primerjava prikaže, da obstajajo določene razlike pri olajšavah oziroma povračilih letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Nemčija in Avstrija imata uveljavljena dva načina. Pri prvem ukrepu je vozilo oproščeno plačila letne dajatve, ob predpostavki, da opravlja vožnje zgolj na relacijah dovoza in odvoza v kombiniranem prevozu. Ta ukrep je namenjen predvsem nespremljanemu kombiniranemu prevozu. Drugi ukrep se nanaša na povračila letne dajatve, pod določenimi pogoji, ko je vozilo sodelovalo v kombiniranem prevozu. Primarno je tak ukrep namenjen spremljanemu kombiniranemu prevozu, ko se celotno tovorno vozilo prevaža z vlakom. Vendar, kot zapišejo, velja povračilo letne dajatve za polprikolice tudi v primeru nespremljanega kombiniranega prevoza polprikolic z vlakom.

Pri metodi povračila letne dajatve moramo upoštevati tudi način določanja letne dajatve za uporabo vozil, saj se metodologija obdavčitve po državah spreminja. Avstrija in Nemčija imata možnost ločenega plačila letne dajatve za vlačilec in za polprikolico, lahko pa je letna dajatev za polprikolico plačana skupaj z letno dajatvijo vlačilca. Hrvaška zakonodaja narekuje, da se letna dajatev plača posebej za vlačilec in posebej za polprikolico. Slovenija ima določeno, da je letna dajatev za polprikolico (polpriklopnik) vključena pri dajatvi vlečnih vozil in se ne plačuje posebej (Ur. l. RS, št. 59/2013). Tako bi bil ukrep, pri katerem bi se povrnila letna dajatev za polprikolice, ki bi sodelovale v spremljanem ali nespremljanem kombiniranem prevozu, nesmiseln. Menim, da bi bila dobra rešitev, če bi se uvedla povrnitev letne dajatve za vse skupine vozil, ki sodelujejo v nespremljanem kombiniranem prevozu, na podlagi števila opravljenih dovozov in odvozov v kombiniranem prevozu v enem letu, kot ima to urejeno Hrvaška. Lestvica števila odvozov in dovozov bi lahko bila progresivna in bi ob naraščanju le teh, delež povrnitve letne dajatve naraščal. Za spremljani kombinirani prevoz bi bilo smotno povzeti nemško zakonodajo glede povračila letne dajatve na podlagi števila voženj. Zaradi različnih načinov obračunavanja letne dajatve za uporabo cest po državah ne obstajajo neki standardni ukrepi komisije. Tako bi bilo treba prilagoditi olajšave slovenskim razmeram in ukrepati na tem področju.

Menim, da bi bila dobra rešitev, če bi se pri plačevanju cestne dajatve za tovorna vozila uvedli obe naslednji olajšavi:

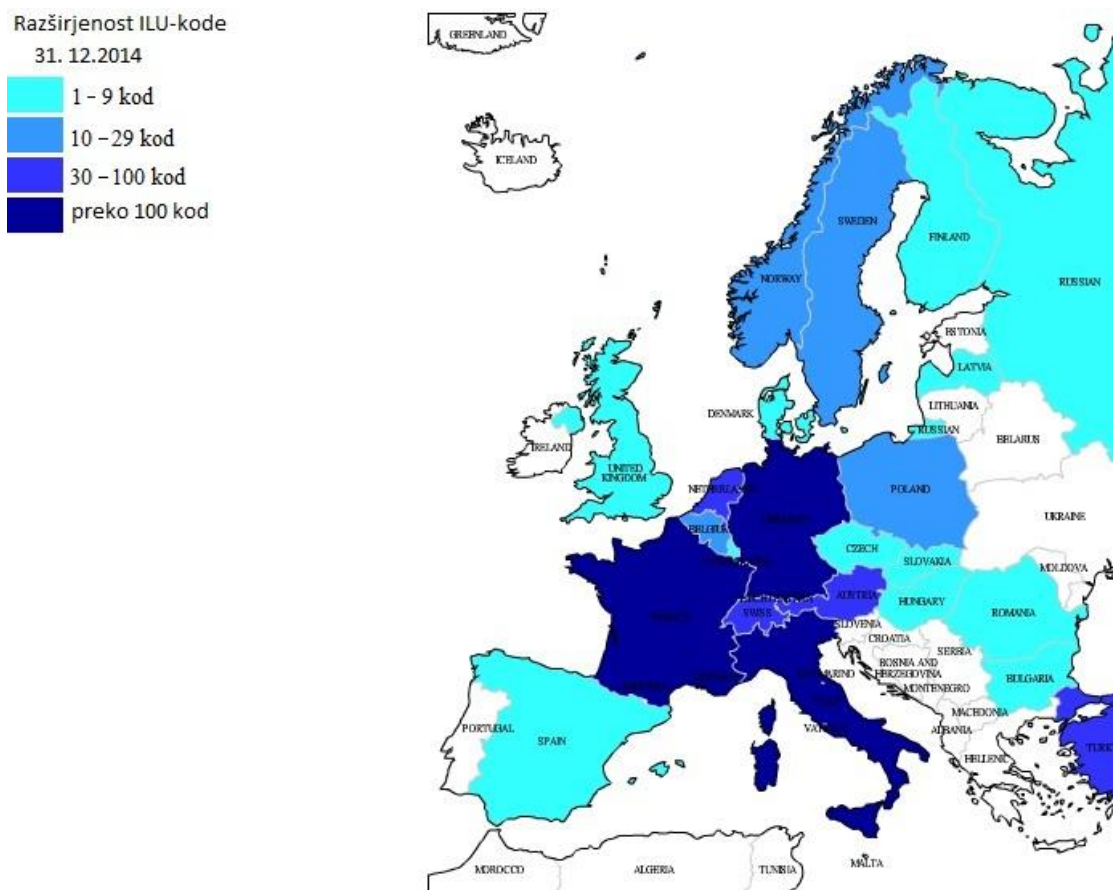
- (1) povračilo cestne dajatve za tovorna vozila (priklopnike in polpriklopnike), registrirana v Sloveniji, katerih skupna masa presega 3,5 tone, na pisno zahtevo za obdobje enega leta od zadnje overitve tehničnega pregleda, ob pogoju, da je vozilo v tem obdobju ali naloženo ali prazno opravilo najmanj 80 dovozov ali odvozov zabojnikov velikosti najmanj 20 čevljev, zamenljivih tovarišč ali železniških polprikolic v kombiniranem prevozu cesta/železnica do ali od železniškega terminala za kombinirani prevoz ali pretovornega terminala;
- (2) oprostitev plačila cestne dajatve za vozila (priklopnike in polpriklopnike), registrirana v Sloveniji, katerih skupna masa presega 3,5 tone in ki v obdobju enega leta od zadnje overitve tehničnega pregleda opravljajo prevoze izključno v dovozu in odvozu zabojnikov velikosti najmanj 20 čevljev, zamenljivih tovarišč ali železniških polprikolic v kombiniranem prevozu cesta/železnica.

Pri kombiniranem prevozu je namen povračila oziroma oprostitve plačila cestnih dajatev spodbujanje in širitev izvajanja te vrste prevoza. Za prehod s cestnega na kombinirani prevoz menim, da je treba zakon oblikovati tako, da je mogoče povračilo letne dajatve v primeru izvajanja kombiniranega prevoza, in ne samo na način, da si oproščen plačila letne dajatve, če vozilo uporabljaš zgolj za namene kombiniranega prevoza. Zaradi narave dela se lahko zgodi, da mora določeno vozilo opraviti kakšen prevoz, ki ne spada pod dovoz oz. odvoz od terminala, za kar pa mu avtomatsko ne pripada več oprostitev plačila. Prav tako obstaja možnost, da med na primer odvozom iz terminala in razkladom ter naslednjim nakladom in dovozom do terminala opravi vmesni prevoz, kar ga zopet izključuje iz oprostitve, kljub temu da aktivno sodeluje v kombiniranem prevozu. Lahko pride tudi do primera, ko bi moralo vozilo zaradi spleta okoliščin (npr. izredne odpovedi vlaka, zamude na terminal in nujnosti razklada po terminu) namesto dovoza do terminala opraviti celoten prevoz, kar bi ga izključilo iz oprostitve plačila cestne dajatve za celotno leto. Tako bi bila odločitev za povračilo letne dajatve za uporabo cest, zaradi katere bi po določenem številu dovozov in odvozov v kombiniranem prevozu prevoznik dobil povrnjeno letno cestno dajatev za vlačilec ali pa za priklopnik s prikolico, dober ukrep za spodbujanje domačega kombiniranega prevoza.

S takšnimi finančnimi (ne)ukrepi ne spodbujamo kombiniranega prevoza domačih prevoznikov. Z nespodbujanjem kombiniranega prevoza in posledično z njegovim nerazvijanjem omogočamo sosednjim državam veliko konkurenčno prednost, saj te nato dejansko izvajajo in širijo kombinirani promet tudi v Sloveniji. Kombinirani prevoz predvsem zamenljivih tovarišč in železniških polprikolic je zelo dobro razvit v Nemčiji in

v Avstriji. Posledično izvajajo avstrijska podjetja kombinirani prevoz s polprikolicami in zamenljivimi tovarišči tudi pri nas. Avstrija, ki ima med omenjanimi državami najvišje cestnine za tovorna vozila in ki že dolga leta velja za izrazito zeleno usmerjeno, že vrsto let močno finančno spodbuja kombinirani prevoz s sredstvi iz programov Marco Polo, z urejeno zakonodajo na tem področju, s finančnimi spodbudami in s sistemom povrnitve oziroma oprostitve plačila letne dajatve za uporabo cest. Tako je v teh pogledih v prednosti pred Slovenijo, morebitna povišanja cestnin, ki naj bi vsebovala vse eksterne stroške, kot to načrtuje EU, in povišanja cen nafte pa dajejo državam z razvitim kombiniranim prometom veliko konkurenčno prednost, saj bodo lahko na določenih relacijah opravljala prevoz ceneje, kot pa ga bo možno opraviti z navadnim cestnim prevozom, in tako prevzela posel. Do oktobra 2015 še ni imelo nobeno slovensko podjetje registrirane ILU-kode (ILU Code Register, 2015), s katero morajo biti po 1. 7. 2014 označena vsa zamenljiva tovarišča in polprikolice, če želijo sodelovati v železniškem kombiniranem prevozu, medtem ko je registriranih ostalih evropskih podjetij po državah že precej (Slika 5).

*Slika 5: Razširjenost ILU-kode po državah na dan 31. 12. 2014*



Vir: UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport, *Combined transport in Brief Q4.2014, 2014a, str.7.*

### **4.3 Dovoljena skupna masa vozil v kombiniranem prometu**

V večini evropskih držav (v Avstriji, Nemčiji, Sloveniji, Hrvaški) velja, da je največja skupna dovoljena masa skupine vozil omejena na 40 ton. Ker pa v kombiniranem prevozu zabojnik predstavlja tovorno enoto, v kateri se prevaža blago, njegova lastna teža pa je slabe 4 tone (zabojnik velikosti 40 čevljev ima nekje 3600 kg), to pomeni, da če bo ta zabojnik potoval po cesti, se mora skupna količina tovora v primerjavi z navadnim prevozom zmanjšati za 4 tone zaradi teže zabojnika in upoštevanja 40 ton skupne teže. Enako je z vidika zamenljivih tovarišč. Iz tega razloga so se v zakonih uveljavile izjeme, ki dovoljujejo skupno maso 44 ton za prevoze v kombiniranem prometu. Zakonodaja, ki opredeljuje, pod kakšnimi pogoji in kakšna skupina vozil lahko vozi 44 ton, pa se razlikuje od države do države.

#### **4.3.1 Nemška zakonodaja**

V letu 2013 je v Nemškem uradnem listu izdana uredba o izjemah v predpisih zakona o cestnem prometu StVZO Ausn V 53 (BGBI Deutschland, 1997, I S. 1665, 2013, I S. 2803), ki se nanaša na 34. člen o osnih obremenitvah in skupni teži. Največja skupna dovoljena masa skupine vozil (polpriklopniki ali priklopniki) z več kot štirimi osmi ob upoštevanju predpisov o osnih obremenitvah ne sme presegati 44 ton. Ta uredba o največji skupni dovoljeni teži velja le za prevoze v kombiniranem prometu. Za kombinirani promet pa se štejejo:

1. kombinacija prevoza po železnici in cesti, dovoz pa poteka med mestom naklada/razklada in najbližjo primerno železniško postajo; pri spremljanem kombiniranem prevozu (RoLa ali potujoča avtocesta) dovoz poteka med mestom naklada/razklada, vendar znotraj oddaljenosti največ 150 km zračne linije od primerne železniške postaje;
2. kombinacija prevoza po celinski vodni plovni poti (rečni plovni poti) in cesti, med mestom naklada ali razklada in znotraj radija največ 150 km zračne črte oddaljenega celinskega pristanišča;
3. kombinacija prevoza po morju in cesti, z morsko potjo, daljšo kot 100 km zračne linije, med mestom naklada in razklada in znotraj radija največ 150 km zračne linije okoli pristanišča.

Kombinirani prevoz, kot ga opredeljuje 1. člen StVZO Ausn V 53, predstavlja prevoz blaga, pri katerem priklopnik, priklopno vozilo, polpriklopnik v kombinaciji z vlačilcem ali brez njega, zamenljivo tovarišče ali zabojnik velikosti najmanj 20 čevljev opravijo dovoz in odvoz po cesti, prevladujoč del poti pa se opravi po železnici, notranjih plovnih poteh ali po morju.

Pri izvajanju kombiniranega prevoza, kot ga opredeljuje 1. člen StVZOAusn V 53, je pri dovozu na terminal treba imeti v vozilu potrdilo o rezervaciji, kot ga opredeljuje zakon (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr BGBl Deutschland, 2012, I S. 42), pri odvozu iz terminala pa je treba imeti s strani železnice potrjen tovorni list ali železniško prevozno listino oziroma potrdilo o ladijskem prevozu, ki ga je treba predložiti pristojni osebi ob morebitni zahtevi.

#### **4.3.2 Avstrijska zakonodaja**

Avstrijski zakon o motornih vozilih Kraftfahrgesetz (BGBl. Österreich. št. 267/1967, 26/2014) definira tudi skupne teže in osne obremenitve tovornih in priklopnih vozil. V četrtem členu v odstavku 7a zapišejo, da je pri motornih vozilih s prikolicami največja dovoljena skupna masa, kot tudi največja dovoljena skupna vsota osnih obremenitev 40.000 kg, pri dovozu in odvozu (v kombiniranem prevozu) pa 44.000 kg. Kot pojasnjuje avstrijsko ministrstvo, to velja tako za spremljani kot nespremljani kombinirani promet (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2007).

#### **4.3.3 Slovenska zakonodaja**

V Sloveniji največjo dovoljeno skupno maso vozil določa istoimenska priloga, ki je sestavni del pravilnika o delih in opremi vozil (Pravilnik o delih in opremi vozil, Ur. l. RS, št. 44/2013). Zakon definira:

##### **2.2 Skupine vozil**

###### **2.2.1 Skupina vozil (motorno vozilo in priklopnik) s petimi ali šestimi osmi:**

- a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnikom 40 ton (44 ton – samo na odseku avtoceste A3 Terminal Sežana–Terminal Fernetiči, št. odseka 0372);
- b) triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim priklopnikom 40 ton (44 ton – samo na odseku avtoceste A3 Terminal Sežana–Terminal Fernetiči, št. odseka 0372).

###### **2.2.2 Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi:**

- a) dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom 40 ton (44 ton – samo na odseku avtoceste A3 Terminal Sežana–Terminal Fernetiči, št. odseka 0372);

b) triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom 40 ton (44 ton – samo na odseku avtoceste A3 Terminal Sežana–Terminal Fernetiči, št. odseka 0372);

c) triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom v kombiniranem prevozu,

- ki prevaža zabojnik(e) 44 ton

- če je polpriklopnik ojačen za prevoze v nespremljanem prevozu 44 ton

- če je polpriklopnik prilagojen prevozu zamenljivih tovarišč 44 ton.

Pravilnik določa največje dovoljene mase za različne skupine vozil. Za različne kombinacije skupin vozil (tako za motorno vozilo s priklopnikom kot za sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) velja največja skupna obremenitev 40 ton. Zanimivo je, da je med terminaloma Sežana in Fernetiči dovoljena skupna masa 44 ton za vse kombinacije skupin vozil in za vse vrste prevoza, med katerimi najverjetneje prevladujejo prevozi, neposredno povezani s kombiniranim prevozom. Medtem ko morata biti za kombinirani prevoz triosni vlačilec in dvo- ali triosni polpriklopnik.

Dovoljeno skupno maso vozil za dovoz in odvoz ureja tudi Uredba o kombiniranem prometu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) v 5. členu. Od pravilnika o delih in opremi vozil se razlikuje po tem, da ima dodaten odstavek.

Za cestna tovorna vozila, ki opravljajo dovoz in odvoz na razdalji, določeni z uredbo o kombiniranem prevozu, je dovoljena skupna masa do vključno 44 ton, če je to:

1. triosno vlečno vozilo z dvoosnim ali triosnim sedlastim polpriklopnikom:

- če prevaža intermodalno prevozno enoto ali

- če je sedlasti polpriklopnik ojačen za prevoze v nespremljanem kombiniranem prevozu in

2. skupina vozil s petimi ali več osmi, prilagojena prevozu zamenljivih tovarišč

"Skupina vozil" je med seboj povezana skupina najmanj enega vlečnega vozila in najmanj enega priklopnega vozila, ki so v cestnem prometu udeleženi kot celota, Ur. l. RS, št. 44/2013.

Podobno morata biti tudi v tem primeru triosno vlečno vozilo in dvo- ali triosni sedlasti polpriklopnik. Dodana izjema je skupina vozil s petimi ali več osmi, ki pa je namenjena zgolj prevozu zamenljivih tovarišč. Če torej predvidevamo, da skupina vozil s petimi ali več osmi, ki ji je dovoljena skupna masa do vključno 44 ton, zajema tudi dvoosno vlečno vozilo s triosnim sedlastim polpriklopnikom, lahko kljub temu prevaža zgolj zamenljiva tovarišča (ki so načeloma zaradi večjih dolžin namenjena priklopnikom). V tem primeru pa ne more prevažati ostalih intermodalnih prevoznih enot, npr. zabojnikov ali sedlastega



polpriklopnika, ojačanega za prevoze v nespremljanem kombiniranem prometu. Prav tako ne more tovorno vozilo s priklopnikom prevažati ostalih intermodalnih prevoznih enot, npr. dveh 20-čeveljskih zabojnikov.

#### **4.3.4 Hrvaška zakonodaja**

V Hrvaški predpisuje dovoljene skupne teže Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (Narodne novine Hrvatska, št. 51/10, 140/13), ta določa, da je najvišja skupna masa 44 ton dovoljena za triosni vlačilec, z dvo- ali triosnim sedlastim polpriklopnikom, ko prevažata 40-čeveljski zabojnik kot kombinirano prevozno operacijo (enoto).

#### **4.3.5 Pomen uskladitve skupne dovoljene mase 44 ton za različne skupine vozil**

Če primerjamo nemško in avstrijsko zakonodajo, v katerih je za kombinirani promet največja skupna dovoljena masa skupine vozil (polpriklopnikov ali priklopnikov) z več kot štirimi osmi ob upoštevanju predpisov o osnih obremenitvah največ 44 ton, s slovensko, vidimo, da je ključna razlika v dodatnih zahtevah in določitvah, s kakšno kompozicijo se lahko to izvede. Tako je pri nas določeno, da mora biti vlečno vozilo triosno, polprikolica pa je lahko dvo- ali triosna.

Z uskladitvijo skupne dovoljene mase 44 ton za različne tipe skupin vozil bi dosegli, da bi na ta način v kombiniranem prevozu do 44 ton lahko sodelovali navadni dvoosni sedlasti vlačilci, ki so dosti bolj standardni in razširjeni, prehod na kombinirani transport pa ne bi zahteval korenitejših sprememb z vidika voznega parka, saj podjetjem v veliki večini ne bi bilo treba menjati vlačilcev, temveč bi lahko uporabljali že obstoječe. Tako za prehod ne bi bila potrebna investicija iz tega naslova in bi bile za kombinirani prevoz skupne teže 44 ton potrebne le polprikolice, prilagojene višji skupni teži, kar pa polprikolice, namenjene kombiniranemu prevozu, že same po sebi so. Večina novejših polprikolic, namenjenih prevozom intermodalnih enot, in polprikolic za železniški prevoz ima povečano medosno razdaljo triosnega sklopa, kar jim (po zakonodaji, tehnično pa že prej) omogoča skupno obremenitev triosnega sklopa za 3 tone več, namesto 24 ton 27 ton. Tudi tej tehnični rešitvi sta se Avstrija in Nemčija zakonsko prilagodili, medtem ko je glede na odgovor, ki sem ga dobil iz Agencije za varnost prometa RS, pri nas pri povečani medosni razdalji triosnega sklopa polprikolice (1310 mm + 1410 mm) treba upoštevati slabši (varnejši) primer triosnega sklopa, kar znaša 24 ton.

Z ustrežno prilagoditvijo zakona bi se omogočil prevoz skupne teže 44 ton v skladu z zakonsko dovoljenimi osnimi obremenitvami. S tem bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji, kot jih imata Avstrija in Nemčija, in pospešilo širjenje kombiniranega prevoza.

Triosni vlačilec ima zraven dražjega vzdrževanja tudi večjo lastno težo kot navaden dvoosni vlačilec, kar prispeva k povečanju skupne mase vozila in zmanjšani nosilnosti koristnega tovora.

Nizozemsko združenje za transport in logistiko predlaga celo dvig največje skupne dovoljene mase v kombiniranem prevozu (ob upoštevanju tehničnih zahtev) s 44 ton na 46 ton z namenom, da bi postal kombinirani prevoz še privlačnejši. Prav tako pa navajajo, da bi bilo treba omogočiti prevoz 46 ton skupne teže s kompozicijo dvoosnega vlačilca in dvo- ali troosne polprikolice ob upoštevanju tehničnih značilnosti tovornih vozil (Dutch Association For Transport And Logistics, 2012, str. 3). Prevoz povečane skupne mase v kombiniranem prevozu pri dovozu in odvozu bi moral biti dovoljen tudi v čezmejnem prevozu.

#### **4.4 Upravičenost do vožnje v času prepovedi vožnje**

Dodatna izjema, ki so jo države sprejele za olajšano delovanje kombiniranega prevoza, je upravičenost do vožnje v času zakonskih prepovedi vožnje za tovorna vozila. Te prepovedi veljajo v času praznikov, ob nedeljah in sobotah ter v času turističnih sezon. Predvsem zaradi terminov in rezervacij na rednih linijah, ki jih vozila, ki sodelujejo v kombiniranem prevozu imajo in jih morajo upoštevati, ter zaradi praznikov, ki se razlikujejo po državah, imajo vožnje v kombiniranem prevozu določene izjeme. Evropska Direktiva Sveta (92/106/EEC, 1992) v tem primeru ne ureja tega področja, kljub temu pa države v svojih zakonodajah opredeljujejo, pod kakšnimi pogoji so vozila, ki izvajajo kombinirani prevoz, upravičena do vožnje v času prepovedi. Tudi tukaj se pojavljajo razlike med samimi državami.

##### **4.4.1 Nemška zakonodaja**

Nemška zakonodaja v 30. členu zakona Straßenverkehrs-Ordnung (BGBI Deutschland, 1970, I S. 1565, 2014, I S. 1635) določa, da velja ob nedeljah in praznikih prepoved vožnje za tovorna vozila skupne mase nad 7,5 tone med polnočjo in 22. uro. Prepoved pa ne velja za:

- kombinirani prevoz železnica-cesta od pošiljatelja do najbližje primerne železniške postaje ali od najbližje primerne železniške postaje do prejemnika, vendar le do razdalje 200 km;
- kombinirani prevoz pristanišče-cesta med nakladom ali razkladom, vendar znotraj oddaljenosti 150 km zračne linije od pristanišča (velja za dovoz in odvoz).

Z uredbo Verordnung zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs auf der Straße – FerReiseV (BGBl Deutschland, 1985, I S. 774, 2013, I S. 1577), ki ureja sobotne prepovedi vožnje za tovorna vozila v času poletnih počitnic med 1. 6. in 31. 8. na določenih zveznih cestah in avtocestah, prepoved prav tako ne velja za:

- kombinirani prevoz cesta-železnica od pošiljatelja do najbližje železniške postaje ali od najbližje železniške postaje do prejemnika;
- kombinirani prevoz pristanišče-cesta med nakladom ali razkladom, vendar znotraj oddaljenosti 150 km zračne linije od pristanišča (velja za dovoz in odvoz).

#### **4.4.2 Avstrijska zakonodaja**

Avstrijski zakon Straßenverkehrsordnung (BGBl Österreich, št. 159/1960, 88/2014) določa prepoved vožnje ob sobotah od 15. ure do nedelje do 22. ure za tovorna vozila s prikolicami skupne teže nad 3,5 tone. V odstavku 2a določa, da so iz prepovedi izvzeta tudi vozila, katerih prevoz se šteje pod kombinirani prevoz, vendar znotraj radija 65 km od strani ministrstva določenih prekladnih postaj ali pristanišč.

Podobno kot v nemškem zakonu, avstrijski Straßenverkehrsordnung (BGBl Österreich, št. 159/1960, 88/2014), ki ureja sobotne prepovedi vožnje od 8. do 15. ure v času poletnih počitnic, iz prepovedi izključuje vožnjo v kombiniranem prevozu železnica-cesta od pošiljatelja do najbližje tehnično ustrezne nakladalne postaje ali od najbližje tehnično ustrezne nakladalne postaje do prejemnika in nazaj do naslednje železniške postaje ob predložitvi ustrezne dokumentacije, ki to potrjuje. Enako velja za kombinirani prevoz voda-cesta.

#### **4.4.3 Hrvaška zakonodaja**

Hrvaška zakonodaja v devetem členu uredbe o kombiniranem prevozu (Narodne novine Hrvatska, št. 124/2009) določa, da se prepovedi vožnje, ki so odrejene s posebnim predpisom, ne nanašajo na dovoz in odvoz v kombiniranem prometu.

#### **4.4.4 Slovenska zakonodaja**

Slovenska zakonodaja v odredbi o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS, št. 75/2011) prepoveduje promet za tovorna vozila nad 7,5 tone ob nedeljah in dela prostih dnevih od 8. do 21. ure. Prepoved velja tudi ob sobotah v času turistične sezone od 8. do 13. ure oziroma na določenih cestah še dlje. Za turistično sezono se šteje čas od vključno zadnjega konca tedna v juniju do vključno prvega konca tedna v septembru.

Omejitev prometa ne velja v primeru opravljanja cestnega prevoza, kombiniranega z železniškim ali ladijskim, in sicer:

- do železniškega oziroma trajektnega terminala, če nadaljujejo vožnjo z oprtnim vlakom ali trajektom, in bi sicer ne prispela pravočasno, kar dokaže voznik z ustrezno dokumentacijo;
- od trajektnega ali železniškega terminala do najbližjega mejnega prehoda, če so prispela s trajektom ali oprtnim vlakom in če bodo v tujini lahko nadaljevala vožnjo do cilja, kar dokaže voznik z ustrezno dokumentacijo.

V Uredbi o kombiniranem prometu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) ne najdemo člena, ki bi zajemal to področje. Slovenska zakonodaja je tako v primerjavi z ostalimi primerjanimi zakonodajami namenjena zgolj spremljanemu kombiniranemu prevozu z oprtnim vlakom ali trajektom. Ta zakonodaja ostalim intermodalnim enotam in kombiniranemu prevozu ne omogoča vožnje v času prepovedi, kot to omogočajo ostale. Zato bi bilo treba tudi tukaj urediti zakonodajo na podoben način, kot imata to urejeno Nemčija in Avstrija.

#### **4.5 Liberalizacija dovoza in odvoza**

Ker odvoza iz terminala do razklada, ki ga opravi tuje vozilo znotraj Nemčije (na primer slovensko), in prav tako dovoza od naklada do terminala znotraj Nemčije ne moremo opredeliti kot klasičen mednarodni prevoz niti kot kabotažo, države posebej opredeljujejo to specifikko v kombiniranem prevozu. Tudi to področje zajema direktiva Evropskega sveta, ki narekuje tako liberalizacijo kombiniranega transporta kot tudi liberalizacijo samega dovoza in odvoza (Direktiva Sveta 92/106/EEC, 1992). V četrtem členu pravi, da imajo vsi prevozniki, ustanovljeni v eni izmed držav članic, ki posedujejo licenco skupnosti za dejavnost prevoza in izpolnjujejo pogoje za dostop do trga cestnega prevoza blaga med državami članicami, pravico izvajati dovoz in odvoz v sklopu operacij kombiniranega prevoza med državami članicami. Dovož in odvoz lahko vključuje tudi prehod preko meje. Podobne definicije se držijo tudi že prej omenjane države.

Nemška uredba o mednarodnem prevozu blaga in kabotaži Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (BGBl Deutschland, 2012, I S. 42) dovoljenje za dovoz in odvoz pri mednarodnem komercialnem kombiniranem prometu opredeljuje sledeče: podjetje, ki ima sedež v eni izmed članic EU ali v kateri drugi državi pogodbenici sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, lahko opravlja dovoze in odvoze znotraj Nemčije ob upoštevanju določil o mednarodnem kombiniranem prometu. Pogoj za to je posedovanje licence skupnosti za dejavnost prevoza in izpolnjevanje pogojev za dostop do trga cestnega prevoza blaga med državami

članicami. Ti dokumenti se morajo nahajati v vozilu in se ob zahtevi za pregled predati pooblaščenemu inšpektorju.

Podobno je tudi Avstrija sprejela uredbo *Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befreiung des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs von Bewilligungen* (BGBl Österreich, št. 399/1997), po kateri za prevoz v kombiniranem prometu niso bile potrebne dovolilnice. Prav tako, kot pojasnjuje Avstrijsko ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2013b), velja, da je dovoz in odvoz od terminalov v čezmejnem kombiniranem prevozu liberaliziran za vozila, registrirana v članicah Evropske gospodarske skupnosti, ki posedujejo licenco skupnosti za dejavnost prevoza in izpolnjujejo pogoje za dostop do trga cestnega prevoza blaga med državami članicami ter upoštevajo ustrezne predpise EU.

Hrvaški Zakon o kombiniranom prometu (Narodne novine Hrvatska, št. 51/10, 140/13) določa, da imajo pravico izvajanja dovoza in odvoza s prehodom državne meje domači prevozniki, prevozniki, ki imajo poslovno enoto v državi članici Evropske unije in posedujejo licenco Skupnosti za izvajanje prevoza blaga, in tudi prevozniki iz tretjih držav, če je tako določeno z mednarodnim sporazumom. Pravico izvajanja dovoza in odvoza brez prehoda državne meje pa imajo domači prevozniki in prevozniki iz držav članic Evropske unije, ki posedujejo licenco Skupnosti za izvajanje prevoza blaga in ki imajo pravico za izvajanje kabotaže po načelu vzajemnosti.

Opravljanje dovoza in odvoza opredeljuje tudi slovenska zakonodaja. Uredba o kombiniranem prometu (Ur. l. RS, št. 4/2001, 49/2013) v četrtem členu dodeljuje pravico opravljanja prevoza v dovozu in/ali odvozu (vključno z možnostjo prečkanja meje) vsem prevoznikom, ki so registrirani za opravljanje prevoza blaga v cestnem prometu v Republiki Sloveniji in Evropski uniji, ter prevoznikom, registriranim za opravljanje prevoza blaga v cestnem prometu v drugih državah, če je ta pravica opredeljena v mednarodnem sporazumu, ki obvezuje Republiko Slovenijo.

Prav tako veljajo za kombinirane prevoze v dovozu in odvozu (na razdalji, ki jo določa ta uredba) ugodnosti za kvote in dovoljenja, določene v mednarodnih in dvostranskih sporazumih. Eden takšnih je leta 2000 sprejet Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o mednarodnem kombiniranem prometu (Ur. l. RS, št. 10/00), v katerem sta se pogodbenici sporazumeli, da prevoz v terminal kombiniranega prometa ali iz njega 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. Ker v tistem času nobena od pogodbenic ni bila članica Evropske unije, sta pogodbenici v 5. točki tretjega člena (Ur. l. RS, št. 10/00) sklenili, da se cestno

vozilo, uporabljeno pri prevozu v terminal za kombinirani promet ali iz njega v nespremljanem kombiniranem prometu lahko shrani na območju terminala za kombinirani promet ali na parkiriščih v neposredni sosesčini terminala za kombinirani promet in tudi na zasebnih površinah na podlagi dovoljenja pristojnih organov in v skladu s predpisi vsake države pogodbenice, na katere ozemlju je terminal za kombinirani promet. Ta bilateralni sporazum je bil pomemben predvsem, preden sta obe državi postali polnopravni članici Evropske unije.

Liberalizacija dovoza in odvoza po posameznih državah in njena zakonska podlaga sta pomembni predvsem z vidika organizacije samega kombiniranega prevoza. Zaradi specifik dovoz in odvoz ne predstavljata klasičnega mednarodnega transporta, prav tako pa ju ne moremo šteti pod kabotažo. Predpostavimo, da imamo podjetje s sedežem v Sloveniji, ki se ukvarja z organiziranjem mednarodnega kombiniranega prevoza in ima tovorno vozilo v določenem mestu v Nemčiji, kjer izvaja zgolj dejavnost odvoza in dovoza na terminal. Sama dovoz in odvoz bi bila v primeru brez posebne zakonske opredelitve tega opredeljena kot kabotaža, za izvajanje katere pa ima vozilo strogo omejeno število nakladov in razkladov ter kratko časovno omejitev, do kdaj mora opraviti naslednji mednarodni prevoz.

Tako je za manjša podjetja, ki niso s podružnicami razširjena po več državah, rešitev, da lastno vozilo opravlja dovoz in odvoz v tuji državi (v določenih časovnih intervalih), najoptimalnejša.

## **SKLEP**

V Evropi in tudi v Sloveniji si države prizadevajo za vzpostavitev konkurenčnega in z viri gospodarnejšega prometnega sektorja. Strokovnjaki napovedujejo povečano dejavnost prometa in s tem povezane povečane stopnje zastojev, emisij in ostalih eksternih stroškov. Iz tega razloga so dolgoročno napovedane spremembe v prometnem sektorju, kjer bi se doseglo zmanjšanje emisij, hkrati pa bi se delež tovora preusmeril na multimodalne rešitve. Ena ključnih strategij je tudi intermodalni prevoz z železnico, kar potrjujejo na eni strani načrtovana ogromna vlaganja v železniško infrastrukturo in vzpostavitev funkcionalnega in multimodalnega TEN-T-omrežja ter na drugi strani v cestnem prometu načrtovan popoln premik k načeloma "uporabnik plača" in "onesnaževalec plača" in tudi uporaba diferenciranih cestnin. S tem bi se zagotovil enak konkurenčni položaj z železniškim prevozom, ki vse te dejavnike že upošteva. Modalni preskok bi prinesel bistvene prednosti, kot so 70-odstotni prihranki izpustov CO<sub>2</sub>, 35-odstotna boljša energetska učinkovitost, 25-krat večja varnost kot pri navadnem cestnem prevozu, kar pomeni manj zastojev in posledično manj nesreč.

Slovenija si je že leta 2006 v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije zelo ambiciozno zastavila cilje, da železniški prevoz tovora prevzame večinski delež prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem cestnem prometu tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov, k čemur bodo prispevali na področju tovarnega prometa sprejeti ukrepi fiskalne politike in ostali ukrepi za spodbujanje intermodalnosti. Kljub resoluciji in raznim študijam pa na tem področju že z vidika zakonodaje, ki predstavlja temelj za uspešno delovanje, ni ustrezno poskrbljeno.

V praksi se izkazuje, da večina tovora v Sloveniji, ki je posledica blagovne menjave domačih podjetij z evropskimi državami, potuje po cesti. Tako trenutni intermodalni prevoz v večini sestavljajo kontejnerji, ki so namenjeni iz Luke Koper in v njo, ter nekaj domačega kontejnerskega prometa.

Skrb vzbujajoče je, da pri pregledu statističnih podatkov po intermodalnih enotah zasledimo, da glavni železniški operater v Sloveniji ni prepeljal niti ene cestne polprikolice, namenjene kombiniranemu prevozu, tako v notranjem kot mednarodnem prometu ali tranzitu med letoma 2009 in 2013. Natančneje cestne polprikolice, namenjene vertikalnemu premiku na žepaste vagone, za katere so v študiji ugotovili, da je in bo ekonomsko najbolj upravičena metoda nesprenjlanega kombiniranega prevoza. Enako skrb vzbujajoče je, da ni imelo nobeno slovensko podjetje registrirane ILU-kode prvo leto po njeni uvedbi. Po nemških statističnih podatkih je bilo v letu 2013 v Nemčiji s polprikolicami v notranjem, mednarodnem prometu in tranzitu prepeljanih 479.043 polprikolic, ta številka pa je v letu 2014 narasla na 673.706 prepeljanih polprikolic. Promet s polprikolicami beleži konstantno rast.

Za uspešen razvoj kombiniranega prevoza v skladu z evropskimi načrti morajo kombinirani prevoz uspešno podpirati tudi državne zakonodaje. Zaradi določenih specifik so potrebne določene izjeme in dodatne ureditve zakonodaje, ki urejajo področje kombiniranega prevoza. V Evropski uniji velja na področju kombiniranega prevoza Direktiva Sveta 92/106/EEC, ki so jo države bolj ali manj uspešno sprejele. Kot predlagajo razna združenja za kombinirani prevoz, bi bilo treba samo direktivo v določenih točkah popraviti, kar naj bi se zgodilo že v bližnji prihodnosti. Ob direktivi imajo različne države zakonodajo različno prilagojeno kombiniranemu prevozu, kar pa predstavlja problem pri čezmejnem kombiniranem prevozu, ki je zaradi ekonomike razdalj v kombiniranem prevozu tudi najpogostejši.

Znotraj zakonodaje ima vsaka država definiran kombinirani prevoz in njegove elemente. Definicija dovoza in odvoza je pomembna zaradi samega uvrščanja prevoza pod kombinirani prevoz: če je zaradi upoštevanja zakonskih določitev, ki jih narekuje kombinirani prevoz, vozilo upravičeno do olajšav s strani dajatev in ostalih ugodnosti ali je

upravičeno do vožnje v času zapor in praznikov, kot to opredeljujejo zakoni o kombiniranem prevozu. Prav tako velja dovoljena povečana skupna masa vozil na 44 ton le na razdalji odvoza in dovoza v kombiniranem prevozu. Takšne zakonske ureditve služijo tudi kot spodbuda za širšo uporabo cestno-železniškega kombiniranega prevoza.

Slovenska zakonodaja opisuje kombinirani prevoz podobno kot ostale države, medtem ko je definicija dovoza in odvoza drugačna. Evropska direktiva narekuje, da sta dovoz in odvoz med nakladom oz. razkladom in najbližjo primerno (angl. *suitable*) železniško postajo, slovenska uredba pa določa, da morata biti dovoz in odvoz opravljena na razdalji do najbližjega terminala oziroma železniške prekladalne postaje, ki so tudi poimensko določene in navedene. Če je evropska direktiva s terminom "primerne" železniške postaje dokaj ohlapna in ni popolnoma definirana ter na tak način omogoča vključitev različnih dejavnikov primernosti železniške postaje, pa na drugi strani slovenska zakonodaja jasno opredeli, katera je nedvoumno najbližja železniška prekladna postaja ali terminal. Potrebna bi bila zakonodaja, ki ne bi omejevala kombiniranega prevoza, hkrati pa bi bila dovolj specifična. Najprej bi v slovenski zakonodaji morali sprejeti termin "primerne" železniške postaje oz. terminala, znotraj katerega bi se upoštevala tudi ustrezna vlakovna linijska povezava. Dolgoročno pa bi bilo treba na ravni direktive urediti razdaljo v dovozu in odvozu. Predlagam rešitev, kot jo ponuja Nizozemsko združenje za transport in logistiko, ki določa, da mora biti od skupne prevozne razdalje od mesta naklada do mesta razklada blaga po železnici, kopenskih plovnih poteh ali po morju odpeljano vsaj 2/3 skupne transportne poti, po cesti pa največ tretjina. Tretjina poti, ki poteka po cesti, se lahko izvrši pri dovozu ali pri odvozu ali pri obojem. Menim, da bi takšna definicija dokaj dobro rešila problematiko "najbližje" primerne železniške prekladne postaje. S tem ko narašča skupna razdalja poti, narašča tudi delež poti, prepeljan po železnici in cesti, kar pomeni, da se hkrati sorazmerno večja tudi radij dovoza in odvoza okoli terminala.

Drugi pomembni vidik so finančne olajšave v kombiniranem prevozu, ki so večinoma povezane s plačilom letne dajatve za uporabo cest. Kljub temu da prihaja med državami do razlik v načinu obračunavanja letne dajatve za uporabo cest glede na vozila, veljata dva načela finančnih olajšav. Eno je oprostitev plačila, drugo pa povračilo. Direktiva narekuje, da morajo države članice sprejeti ukrepe, ki bodo zagotovili, da bodo za cestna vozila (motorna vozila, priklopnike, vlačilce, polpriklopnike), ki se uporabljajo v kombiniranem transportu, določeni davki zmanjšani ali povrnjeni ali za standardni znesek ali v sorazmerju s številom voženj, narejenih po železnici, znotraj omejitev in v skladu s postopki in pravili, ki jih članice same določijo po posvetovanju s Komisijo. Države tako različno določajo oprostitev od plačila oz. povračilo dajatev za uporabo cest. Kljub temu pa v nasprotju z ostalimi primerjanimi državami v Sloveniji vozila, ki sodelujejo v kombiniranem prevozu, trenutno nimajo olajšav pri dajatvi za uporabo cest. Menim, da bi bila dobra rešitev uvedba tako povračila cestne dajatve za tovorna vozila (priklopnike in polpriklopnike), registrirana



v Sloveniji, ki v obdobju enega leta od zadnje overitve tehničnega pregleda, ali naložena ali prazna opravijo najmanj 80 dovozov ali odvozov v kombiniranem prevozu; kot tudi oprostitvev plačila cestne dajatve za vozila (priklopnike in polpriklopnike), registrirana v Sloveniji, ki v obdobju enega leta od zadnje overitve tehničnega pregleda opravljajo prevoze izključno v dovozu in odvozu v kombiniranem prevozu po cesti/železnici.

V večini evropskih držav (v Avstriji, Nemčiji, Sloveniji in Hrvaški) velja, da je največja skupna dovoljena masa skupine vozil omejena na 40 ton. V primeru kombiniranega prevoza se le ta poveča na 44 ton. Vendar pa se zakonodaja, ki opredeljuje, pod kakšnimi pogoji in kakšna skupina vozil lahko vozi 44 ton, razlikuje od države do države. V Nemčiji in Avstriji lahko skupna masa dvoosnega vlačilca s triosnim polpriklopnikom, namenjenim kombiniranemu prevozu, znaša 44 ton, medtem ko mora biti v Sloveniji vlačilec triosni. Z ustrezno prilagoditvijo zakona bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji, kot jih imata Avstrija in Nemčija, s tem pa bi se pospešilo širjenje kombiniranega prevoza. Dosti lažji bi bil tudi prehod na kombinirani prevoz, saj bi ga bilo mogoče opravljati s standardnimi dvoosnimi vlačilci.

Zakonodajo bi bilo treba prilagoditi tudi glede upravičenosti do vožnje v času prepovedi po vzoru nemške zakonodaje, ki dopušča dovoz in odvoz v času sobotnih prepovedi, turističnih sezon ter ob nedeljah in praznikih. Slovenska zakonodaja je trenutno namenjena zgolj spremljanemu kombiniranemu prometu.

Na področju liberalizacije izvajanja dovoza in odvoza je slovenska zakonodaja ustrezno urejena in primerljiva z drugimi primerjanimi državami. Tukaj Uredba o kombiniranem prometu v četrtem členu dodeljuje pravico opravljanja prevoza v dovozu in/ali odvozu (vključno z možnostjo prečkanja meje), tako kot to ureja Evropska direktiva.

Da bi se uresničili načrti na področju kombiniranega prevoza, je treba na tem področju dejansko nekaj ukreniti. Načrte mora podpirati tudi zakonodaja, ki pa marsikdaj ne dohaja razvoja v tujini in v praksi. Kombinirani prevoz, tisti, s katerim bi se naj preusmeril prevoza blaga s cest na železnico, ni zgolj v strategiji zapisan cilj z določenim deležem preusmeritve, temveč stoji za tem tudi celoten koncept prilagajanja in sprememb cestnih prevoznikov, ki trenutno opravljajo prevoze na navaden cestni način. Prehod na kombinirani način lahko z vidika cestnih prevoznikov upraviči le ekonomska stroškovna učinkovitost. K temu bi morala z zakonskimi ureditvami na podoben način, kot jih ima Nemčija, spodbujati kombinirani prevoz tudi slovenska zakonodaja: s povračilom letne dajatve za uporabo cest, z zakonsko ureditvijo dovoza in odvoza, ki ne bi omejeval, temveč bi spodbujal čim širšo uporabo kombiniranega prevoza in znotraj katerega bi se 44 ton skupne teže lahko prepeljalo z dvoosnim vlačilcem in posebej prilagojeno polprikolico,

namenjeno za kombinirani prevoz. Tako bi se tovor, ki se trenutno nalaga oz. razlaga v Sloveniji in se prevaža po cesti, lahko preusmeril na intermodalni prevoz.

Za prehod na kombiniran promet je potrebna reorganizacija sistema poslovanja cestnih prevoznih podjetij. Zakonodaja bi morala biti ob vseh organizacijskih izzivih, ki jih predstavlja prehod na kombinirani prevoz, najmanjši problem, ne pa da še dodatno otežuje zadeve. Zato bi morala Slovenija konkretnije delovati na področju kombiniranega prevoza tako s finančnimi spodbudami kot z ustrezno zakonsko podlago. Trenutno sta kombinirani prevoz in navaden prevoz cenovno še enakovredna (tukaj velik dejavnik predstavljajo same destinacije prevozov), vendar bi se ob morebitnem popolnem vključenju eksternih stroškov v cestnem prevozu tehtnica prevesila v prid kombiniranega prevoza. Nemčija in Avstrija, ki imata zakonodajno področje ustrezno urejeno, že zelo dobro izvajata kombinirani prevoz, prav tako pa sta z različnimi načrti in skozi prakso postavili ustrezne infrastrukturne in zakonske temelje. Podjetja skupaj z državo razvijajo kombinirani prevoz, hkrati pa se s svojim znanjem širijo tudi v Slovenijo. Avstrijska podjetja že danes izvajajo kombinirani prevoz v Sloveniji in prevzemajo prevoze, ki so bili prej prepeljani po cesti, kar pomeni, da je ob dobri organizaciji in ustrezni zakonski ureditvi kombinirani prevoz že konkurenčen navadnemu cestnemu prevozu. Seveda pa se tak dovoz in odvoz sedaj opravita tudi od naklada v Celju do terminala v Ljubljani s skupno maso 44 ton z dvoosnim vlačilcem in triosno polprikolico, namenjeno prevozu v kombiniranem prometu.

## LITERATURA IN VIRI

1. *Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Bundesländer, Jahre, Länder, Statistisches Bundesamt.* Najdeno 15. aprila 2015 na spletnem naslovu [https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;jsessionid=439E3C06B0C179F0A83A012175431FB8.tomcat\\_GO\\_1\\_2?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=51000-0032&levelindex=1&levelid=1447527810584&index=1](https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;jsessionid=439E3C06B0C179F0A83A012175431FB8.tomcat_GO_1_2?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=51000-0032&levelindex=1&levelid=1447527810584&index=1)
2. *Beförderte Güter, Beförderungsleistung, Ladeeinheiten, Container (Eisenbahngüterverkehr): Deutschland, Jahre, Hauptverkehrsbeziehungen, Art der Ladeeinheit, Ladezustand, Statistisches Bundesamt.* Najdeno 18. 4. 2015 na spletnem naslovu: [https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;jsessionid=439E3C06B0C179F0A83A012175431FB8.tomcat\\_GO\\_1\\_2?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=46131-0013&levelindex=1&levelid=1447528292739&index=13](https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;jsessionid=439E3C06B0C179F0A83A012175431FB8.tomcat_GO_1_2?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=46131-0013&levelindex=1&levelid=1447528292739&index=13)
3. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2007). Betreff: Anfrage WKÖ; § 4 Abs. 7a KFG – Kombiniertes Verkehr . Najdeno 19. maja 2014 na spletnem naslovu [https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/Karosseriebautechniker--Karosserielackierer-und-Wagner/Normen-Gesetze/Einzelabfertigung-mit-Logo\\_31\\_10\\_2007.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/Karosseriebautechniker--Karosserielackierer-und-Wagner/Normen-Gesetze/Einzelabfertigung-mit-Logo_31_10_2007.pdf)
4. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013a). Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich – Steuerliche Maßnahmen. Najdeno 19. maja 2014 na spletnem naslovu [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/ford\\_steu\\_er2013.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/ford_steu_er2013.pdf)
5. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013b). Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr in Österreich – Ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs. Najdeno 19. maja 2014 na spletnem naslovu [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/foerd\\_ord\\_nung\\_201308.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/foerd_ord_nung_201308.pdf)
6. *Cestni blagovni prevoz Slovenija - Nemčija.* Najdeno 26. aprila 2015 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2207713S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22\\_transport/02\\_22212\\_cestni\\_transport/03\\_22077\\_blagovni\\_prevoz/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2207713S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/&lang=2)
7. *Dars – Izračun cestnine med cestninskimi postajami.* Najdeno 20. junija 2015 na spletnem naslovu: [https://www.dars.si/Vsebina/Cestnine.aspx?id\\_menu=44](https://www.dars.si/Vsebina/Cestnine.aspx?id_menu=44)

8. Direktiva Sveta 92/106/EEC (1992). *O uvedbi skupnih pravil za določene tipe kombiniranega transporta blaga med državami članicami* (Council Directive 92/106/EEC (1992). *Council Directive on the establishment of common rules for certain types of combined transport of good between Member States*). EUR-Lex.
9. Direktiva Sveta 1999/62/ES (2001). *O cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila*. EUR-Lex.
10. Direktiva Sveta 2011/76/EU (2011). *O spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila*. EUR-Lex.
11. Dutch Association For Transport And Logistics - TLN. (2012). *Voorstellen intermodaal vervoerwetgeving*. Najdeno 1. 4. 2015 na spletnem naslovu [http://www.tln.nl/~media/Files/Gedeelde-inhoud/Publicaties/Overige%20bestanden%20website/3\\_Logistiek%20en%20Ondernemerschap/Logistiek/TLN-voorstellen-intermodaal-vervoerwetgeving-docx.aspx](http://www.tln.nl/~media/Files/Gedeelde-inhoud/Publicaties/Overige%20bestanden%20website/3_Logistiek%20en%20Ondernemerschap/Logistiek/TLN-voorstellen-intermodaal-vervoerwetgeving-docx.aspx)
12. European Commission. (2011). *WHITE PAPER: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. Bruxelles: European Commission.
13. European Commission. (2014). *Combined transport acquis*. Najdeno 22. aprila 2015 na spletnem naslovu [http://www.seio.gov.rs/upload/documents/skrining/eksplanatorni/prezentacije/pg14\\_21/pg14\\_17.pdf](http://www.seio.gov.rs/upload/documents/skrining/eksplanatorni/prezentacije/pg14_21/pg14_17.pdf)
14. *ILU-Code Register*. Najdeno 13. aprila 2015 na spletnem naslovu <http://ilu-code.eu/en/consult-the-ilu-code-register>
15. Kraftfahrzeuggesetz. *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich* Nr. 267/1967 Fassung vom BGBl. I Nr. 26/2014.
16. Kraftfahrzeugsteuer. *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich* Nr.449/1992 zuletzt geändert durch Nr. 13/2014.
17. Kraftfahrzeugsteuergesetz. *Bundesgesetzblatt Deutschland* 2002 I S. 3818 zuletzt geändert BGBl. 2012 I S. 2431.
18. KombiConsult GmbH (2013). *COSMOS Project, Intermodal Road Map Slovenia*. Najdeno 10. decembra 2013 na spletnem naslovu [http://www.intermodal-cosmos.eu/content/e4/e291/e42/e288/COSMOS\\_RoundtableSlovenia-2013-05-31-finalcorrected\\_eng.pdf](http://www.intermodal-cosmos.eu/content/e4/e291/e42/e288/COSMOS_RoundtableSlovenia-2013-05-31-finalcorrected_eng.pdf)
19. *Kombiverkehr - Vorteile*. Najdeno 15. maja 2014 na spletnem naslovu [http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter\\_Verkehr/Vorteile/](http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter_Verkehr/Vorteile/)

20. Mertel, R., Petri, K., & Sondermann, K-U. (2012). *Study on unaccompanied combined transport of semitrailers through Switzerland*. Frankfurt am Main: KombiConsult GmbH.
21. Odredba o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji. *Uradni list RS*, št. 75/2011.
22. Pravilnik o delih in opremi vozil. *Uradni list RS*, št. 44/2013.
23. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama. *Narodne novine Hrvatska*, br. 51/10, 84/10, 145/11 i 140/13.
24. *Prometne povezave*. Najdeno 8. marca 2015 na spletnem naslovu: <http://www.luka-kp.si/slo/pristaniski-prirocnik/prometne-povezave#zelezniskepovezave>
25. Prometni institut Ljubljana d.o.o. (2010). *Študija razvoja oprtnega prevoza v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Prometni institut Ljubljana d.o.o.
26. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije – RePPRS (Intermodalnost: čas za sinergijo). *Uradni list RS*, št. 58/2006.
27. Straßenverkehrsordnung (StVO). *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich* Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch I Nr. 88/2014.
28. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). *Bundesgesetzblatt Deutschland* 1970 I S. 1565, 1971 I S. 38 zuletzt geändert 2014 I S. 1635.
29. StVZO Ausn V 53 – Dreiundfünfzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (53. Ausnahmeverordnung zur StVZO). *Bundesgesetzblatt Deutschland* 1997 I S. 1665 zuletzt geändert 2013 I S. 2803.
30. Seidelmann Christoph. (2010). *40 years of Road-Rail Combined Transport in Europe; From piggyback traffic to the Intermodal transport system*. Bruxelles: International Union of combined Road-Rail transport companies UIRR.
31. UIC – International Union of Railways. (2007). *DIOMIS International Combined Transport Production Systems including long and heavy trains*. Paris: International Union of Railways (UIC).
32. UIC – International Union of Railways. (2009). *DIOMIS Evolution of intermodal rail/road traffic in Central and Eastern European Countries by 2020 (Slovenija)*. Paris: International Union of Railways (UIC).
33. UIC – International Union of Railways (2012). *Report on Combined Transport in Europe*. Paris, UIC International Union of Railways.
34. UIC – International Union of Railways - Combined transport. Najdeno 25. maja 2014 na spletnem naslovu <http://www.uic.org/spip.php?rubrique1711>

35. UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport. (2013). *UIRR's Combined Transport Roadmap 2050 - Position paper*. Najdeno 11. aprila 2014 na spletnem naslovu <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2014/mediacentre/564-uirr-ct-roadmap-2050.html>. Brussels. Publisher UIRR s.c.r.l.
36. UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport. (2013b). *European Road-Rail Combined Transport. 2013. UIRR Report 2012-13*. Brussels. Publisher UIRR s.c.r.l.
37. UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport. (2014). *European Road-Rail Combined Transport. 2014. UIRR Report 2013-14* Brussels. Publisher UIRR s.c.r.l.
38. UIRR - International Union For Road-Rail Combined Transport. (2014a). *Combined transport in Brief. Q4.2014*. Brussels. Publisher UIRR s.c.r.l.
39. *UIRR – International Union For Road-Rail Combined Transport. Road-Rail CT Definition*. Najdeno 25. maja 2014 na spletnem naslovu <http://www.uirr.com/en/road-rail-ct.html>
40. Uredba o cestni pristojbini za tuje vozilo, ki vozi po cestah v Republiki Sloveniji *Uradni list RS*, št. 29/93, 16/95 in 28/95.
41. Uredba o kombiniranem prevozu. *Uradni list RS*. št. 4/2001 spremenjena 49/2013.
42. Uredba o načinu določanja in višini letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 59/2013.
43. Uredba o prenehanju veljavnosti Uredbe o cestni taksi za motorna in priklopna vozila registrirana izven Republike Slovenije, s katerimi se opravlja prevoz potnikov in blaga po javnih cestah v Republiki Sloveniji. *Uradni list RS*. št. 46/2004.
44. Uredba Evropskega parlamenta in Sveta 561/2006 (2006). Uredba o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85. EUR-Lex
45. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befreiung des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs von Bewilligungen; Kombifreistellungs – Verordnung. *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich II* Nr. 399/1997.
46. Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGGrKabotageV). *Bundesgesetzblatt Deutschland 2012 I S. 42* zuletzt geändert BGBl I S. 243.

47. Verordnung zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs auf der Straße (Ferienreiseverordnung) FerReiseV (1985). *Bundesgesetzblatt Deutschland* 1985. I S. 774 zuletzt geändert BGBl, 2013, I S. 1577.
48. Zakon o kombiniranom prometu. *Narodne novine Hrvatska*, br. 124/2009.
49. Zakon o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (ZLDUVCP). *Uradni list RS*, št. 57/2008.
50. Zakon o ratifikaciji Sporazuma med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške o mednarodnem kombiniranem prometu. *Uradni list RS – Mednarodne pogodbe*, št. 10/00.
51. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih /ZDCOPMD-E/. *Uradni list RS* št. 110/2013.
52. Zakon o železniškem prometu. *Uradni list RS*, št. 11/2011 - 63/2013.
53. *Železniški blagovni prevoz v intermodalnih transportnih enotah (ITE) po: notranji / mednarodni prevoz, intermodalna transportna enota (ite), leto, meritve, nacionalni železniški operater*. Najdeno 20. aprila 2015 na spletnem naslovu [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221808s&ti=&path=./Database/Ekonomsko/22\\_transport/03\\_22215\\_zelezniski\\_transport/22218\\_blagovni\\_prevoz/&lang=2](http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221808s&ti=&path=./Database/Ekonomsko/22_transport/03_22215_zelezniski_transport/22218_blagovni_prevoz/&lang=2)





## **PRILOGE**



## PRILOGA

Tabela 1: Seznam kratic

<b>Kratika</b>	<b>Pomen</b>
<b>BGBI</b>	Bundesgesetzblatt
<b>COSMOS</b>	Cooperative Solutions for Managing Optimized Services
<b>CO<sub>2</sub></b>	Ogljikov dioksid
<b>CMR</b>	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz tovora po cesti – tovorni list)
<b>DIOMIS</b>	Developing Infrastructure & Operating Model for Intermodal Shift
<b>ECMT</b>	Evropska konferenca evropskih ministrov za promet
<b>EEC</b>	Evropska gospodarska skupnost
<b>ES</b>	Evropska skupnost
<b>EU</b>	Evropska unija
<b>EUR</b>	Evro
<b>ERTMS</b>	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa
<b>ICA</b>	Intercontainer Austria
<b>ITE</b>	Intermodalna transportna enota
<b>KraftStG</b>	Kraftfahrzeugsteuergesetz
<b>P385</b>	Oznaka profila polprikolice skupne višine 3,85 m
<b>P400</b>	Oznaka profila polprikolice skupne višine 4 m
<b>RCA</b>	Rail Cargo Austria
<b>RePPRS</b>	Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo)
<b>RoLa</b>	Rolende Landstrase – potujoča avtocesta
<b>RO-RO</b>	Roll-on/Roll-off – horizontalni sistem vkrcanja in izkrcanja za transportiranje tovora na kolesih
<b>StVZO Ausn V 53</b>	Dreiundfünfzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
<b>SURS</b>	Statistični urad Republike Slovenije
<b>TEN-T</b>	Vseevropsko prometno omrežje
<b>TEU</b>	Twenty-foot Equivalent Unit. Standardna enota, ki temelji na ISO-kontejnerju velikosti 20 čevljev.

se nadaljuje

nadaljevanje

<b>tkm</b>	Tonski kilometer
<b>UN/ECE</b>	Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo
<b>UCT</b>	Nespremljani kombinirani prevoz
<b>UIC</b>	Mednarodna železniška zveza
<b>UIRR</b>	Mednarodno združenje družb za kombinirani promet železnica-cesta