

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**RAČUNOVODSKO SPREMLJANJE
FINANCIRANJA CEST – PRIMER DARS, d. d.**

Ljubljana, september 2002

NIKA DRAKULIČ

IZJAVA

Študentka Nika Drakulič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom redne prof. dr. Slavke Kavčič, in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 5. 9. 2002

Nika Drakulič

KAZALO

1	UVOD	1
2	JAVNO PODJETJE	3
2.1	Splošno o javnih podjetjih	3
2.2	Organiziranost in delovanje javnih podjetij pri nas	5
2.3	Financiranje gospodarskih javnih služb	6
2.4	Pravice ustanovitelja	7
3	DRUŽBA ZA AVTOCESTE REPUBLIKE SLOVENIJE – DARS, d. d.	7
4	INFRASTRUKTURA	10
4.1	Pojem infrastrukture	10
4.2	Pomen prometne infrastrukture	13
5	CESTE	16
5.1	Zgodovina in nastanek prvih cest	16
5.2	Avtoceste odkrivajo slovensko zgodovino	17
5.3	Načrtovanje cestnega prostora	17
5.4	Cestno omrežje v Sloveniji	18
5.4.1	Kategorije javnih cest	18
6	AVTOCESTE	20
6.1	Vloga DARS, d. d., pri avtocestah	20
6.2	Pomen avtocest v družbi in prostoru	21
6.3	Zasnova avtocestnega sistema v državi	21
6.4	Nacionalni program izgradnje avtocest	22
6.5	Financiranje programa	24
6.5.1	Bencinski tolar	24
6.5.2	Cestnina	25
6.5.3	Posojila	26
6.5.4	Drugi viri	27
6.6	Prometne obremenitve	27
6.7	Najbolj obremenjene državne ceste	28
6.8	Varstvo okolja graditvi avtocest	29
7	PROBLEMATIKA AMORTIZACIJE	29
7.1	Amortizacija	29
7.2	Vidiki in namen amortiziranja	31
7.2.1	Začetek obračunavanja amortizacije	31
7.2.2	Prenehanje obračunavanja amortizacije	31
7.2.3	Amortizirljiva sredstva	32
7.2.4	Metoda amortiziranja	32
7.3	Problematika amortizacije pri avtocestah	33
7.3.1	Amortizacijska osnova	34
7.3.2	Doba koristnosti	35
7.3.3	Amortizacijske stopnje in metoda amortiziranja v podjetju	37
7.4	Določanje politike amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju in izkazovanja stroškov amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju	39
7.5	Zmanjševanje stroškov gradnje avtocest	39
7.6	Vrednotenje avtocestnih odsekov, predanih v upravljanje ob ustanovitvi DARS-a, d. d. v letu 1994	40
7.7	Pokrivanje stroškov amortizacije	40
8	SKLEP	41
	LITERATURA	43
	VIRI	46

1 UVOD

Učinkovitost gospodarstva ter razvoj ali nazadovanje družbe sta v marsičem odvisna od prometnega sistema, saj promet kot izrazito storitvena dejavnost vpliva na veliko področij življenja. Le če poteka tekoče, je mogoče zagotoviti zadovoljstvo vsakega njegovega uporabnika in izvajalca.

Ni natančno znano, kdo je prvi zgradil cesto, vemo pa, da so cestno omrežje prvi naredili Rimljani. V Sloveniji je cestno omrežje dobro razvejeno, vendar smo začeli graditi avtoceste sorazmerno pozno, šele leta 1970. Naloga Slovenije po osamosvojitvi je, da politično, gospodarsko in kulturno sodeluje v evropskih integracijskih tokovih, to pa je pomenilo, da se mora vključevati tudi prometno. Decembra 1993 je bila ustanovljena delniška družba v stoddostni lasti države, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, s tem pa se je začel oblikovati Nacionalni program za izgradnjo avtocest v Republiki Sloveniji.

Z graditvijo avtocestnega omrežja naj bi dosegli boljšo notranjo povezanost, večjo varnost udeležencev prometa in nižje stroške transporta; tako se povečuje konkurenčna sposobnost gospodarstva, približali se bomo evropskemu gospodarskemu prostoru, to pa je pomembno tudi za gospodarski zagon. Poleg omenjenih strukturnih ciljev pa ima avtocestno omrežje tudi druge naloge, in sicer: zagotavljanje in povečanje neposrednih gospodarskih učinkov, zmanjšanje negativnih prometnih vplivov na okolje, omogočanje širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjanje že zgrajenega avtocestnega omrežja.

Slovenija naj bi z Evropsko unijo povezovala dva »transevropska koridorja«: prometnica sever—jug tako imenovani balkanski koridor, ki bo osrednji del Evropske unije povezal z najjužnejšo članico Grčijo, in cestno-železniška zveza zahod—vzhod, od Barcelone do Kijeva, za Slovenijo pa od italijanske do madžarske meje.

Prometna infrastruktura se navadno gradi v obsegu, ki presega trenutno povpraševanje. Prometne zmogljivosti se lahko tudi monopolizirajo in tako omogočajo izrabljanje uporabnikov prometnih storitev, zato je promet v vseh državah pod strogim državnim nadzorom. Tako imajo gospodarski objekti prometne infrastrukture značilnosti javnih dobrin.

Cilj mojega diplomskega dela je spremljanje financiranja gradnje cest v Republiki Sloveniji z računovodskega vidika. Osredotočim se na problematiko amortizacije v javnih podjetjih, na primeru Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji. Le-tu je poglobitveni problem amortiziranja infrastrukturni objekt avtocesta, ki je v podjetju osnovno sredstvo upravljanja.

Diplomsko delo sem razdelila na osem poglavij. Uvodu sledi poglavje, v katerem so opredeljeni javno podjetje, zakonska podlaga organiziranosti in delovanja javnih podjetij pri nas in financiranje gospodarskih javnih služb, kot predpisuje Zakon o gospodarskih javnih službah ter pravice ustanovitelja. V tretjem poglavju podam opis Družbe za avtoceste – DARS, d. d.

V četrtem poglavju definiram pojem infrastrukture, pri tem ločim infrastrukturno dejavnost od infrastrukturnega objekta in obdelam pomen prometne infrastrukture.

V petem delu obravnavam zgodovino in nastanek cest, načrtovanje cestnega prostora ter opredelim cestno omrežje pri nas: kategorizacijo javnih cest, sestavne dele javne ceste in upravljanje državnih cest.

V naslednjem poglavju opisujem vlogo in pomen avtocest v družbi in prostoru, zasnovano avtocestnega omrežja v državi, njihovo razvrščanje ter podajam nacionalni program izgradnje avtocest. Sledita opis prometnih obremenitev in analiza prometne varnosti, pozornost pa namenjam tudi varstvu okolja pri graditvi avtocest.

Sedmo poglavje zajema samo amortizacijo, njene vidike in vrste ter opis amortizacijske osnove, dobe koristnosti in problematične amortizacijske stopnje pri avtocestah. Vse to obdelam še ob primeru podjetja DARS, d. d., na kratko opišem njegovo vrednotenje avtocestnih odsekov, predanih v upravljanje v letu 1994, ter primerjam pokrivanje stroškov amortizacije pri vodovodnem gospodarstvu in cestah.

2 JAVNO PODJETJE

2.1 Splošno o javnih podjetjih

Javno podjetje predstavlja dvojnost v pomenu *javno* - to poudarja netržna razmerja in zagotavljanje splošno - blaginjskih učinkov, na drugi strani pa beseda *podjetje*, ki izraža nujnost prilagajanja tržnim razmeram in doseganje dobička. Ustanovili naj bi ga za opravljanje gospodarskih javnih služb večjega obsega ali kadar to narekuje narava monopolne dejavnosti.

Javna podjetja sodijo poleg javnih zavodov k subjektom funkcionalnih upravnih sistemov ali javnim službam, ki se organizirajo za zagotavljanje posameznih javnih dobrin. Delovanje javnih podjetij ni usmerjeno v dejavnosti, ki prinašajo čim večji dohodek ali dobiček, ampak naj bi redno, nepretrgoma in nemoteno zagotavljala določene proizvode in storitve (javne dobrine), ki morajo biti na voljo vsem posameznikom in drugim organizacijam v družbi; zaradi splošnega interesa so obvezne, njihovih uporabnikov ni moč individualizirati, njihovi proizvajalci pa so v monopolnem položaju (Janko, 1990, str. 345).

Javna podjetja opravljajo dejavnosti, ki so posebnega družbenega pomena, zato je razumljivo, da je njihov ustanovitelj država oziroma vlada ali lokalna skupnost. Država ali lokalna skupnost je tudi v celoti ali pa večinska lastnica teh podjetij.

Značilnosti javnih podjetij (Mežnar, 1994, str. 6):

- so organizacije, ki imajo status pravne osebe;
- ustanovljena so s posebnim pravnim aktom javnopravne narave, ki določa drugačno ureditev posameznih vprašanj civilnopravne narave (npr. glede statusnih značilnosti, obligacijsko-pravnih vprašanj itn.);
- država ima velike pristojnosti glede finančne kontrole nad poslovanjem teh organizacij.

Zanimivo je, da se mnenja glede veljavne zakonodaje o javnih podjetjih razlikujejo. Prvi avtor zagovarja stališče, da »po veljavni zakonodaji javno podjetje ni več statusno-pravni pojem, temveč je to gospodarska družba po Zakonu o gospodarskih družbah, ki opravlja javne službe« (Tičar, 1994, str. VII). Drugi avtor, Stražišar, ugotavlja, da je pravzaprav »Zakon o gospodarskih javnih službah zatajil«, in to v delu pravne prakse pri ustanavljanju državnih podjetij, kot so Družba za avtoceste republike Slovenije, Slovenske železnice, itn. Pri tem trdi, da »zakon ne rešuje več bistvenih vprašanj, od vprašanja posebnosti stečaja pravno-organizacijske oblike, ki opravlja javno službo, prek vprašanja odnosa do proračuna oziroma javnih financ, do vprašanja delovnih razmerij ter načina reševanja sporov« (Stražišar, 1994, str. 23 - 25). Javna podjetja uresničujejo dogovorjene družbene cilje, neposredno ne glede na to, ali so formalno del državne uprave ali ne.

Javna podjetja ločijo od tržnih oz. zasebnih podjetij tele bistvene značilnosti (Janko, 1990, str. 348):

- a) ne nastajajo spontano: ustanovi jih država ali lokalna skupnost, kjer in kolikor jih potrebuje;
- b) omejena so na območje: območja posameznih organizacij se med seboj ne prekrivajo, zato so organizacije v svojem okolišu monopolistke, in ne morejo delovati zunaj svojega področja;
- c) vezana so na naprej določene naloge in organizacijski status, ki jih same ne smejo spreminjati;
- č) z uporabniki so v javnopravnem razmerju;
- d) vezana so na naloge, zato morajo delati ob enakih pogojih za vse uporabnike in nepretrgoma v skladu z naravo posameznih dejavnosti;
- e) vezana so na določen sistem financiranja ipd.

Od njih se pričakuje da dosegajo stabilnost, rast in dobiček ter delujejo kot inštrument nacionalne politike. Zato morajo upoštevati lastnikova navodila in izpolnjevati družbene cilje, hkrati pa skrbeti za učinkovitost poslovanja. Pridobivanje dobička je večinoma podrejeno družbenim ciljem.

Že iz samega imena in osnovne definicije sta razvidni dve temeljni dimenziji javnih podjetij. Prva je podjetniška; glede na to poslujejo tako kot vsaka druga gospodarska celica v tržnem gospodarstvu, njihov cilj pa je doseči čim boljši poslovni izid. Druga dimenzija je splošno – blaginjska; to pomeni, da mora javno podjetje poslovati tako, da so zagotovljeni temeljni družbeni interesi. Ti dve dimenziji nista skladni – tako podjetje že v izhodišču ne bi moglo opravljati svojega poslanstva, če ne bi v delovanje posegla država. V javnih podjetjih prevladujejo družbeni cilji, zaradi katerih je bilo javno podjetje ustanovljeno, podjetniški pa so po navadi potisnjeni v ozadje (Turk et al., 1999, str. 248). Da se zagotovijo ti interesi, se javno podjetje lahko ustanovi na državni ali lokalni ravni. Država ali lokalna skupnost pa je lahko ali popolna ali večinska lastnica in kot taka določa obseg in dejavnost javnega podjetja, cene proizvodov in storitev, prav tako naložbe v javnem podjetju ali vsaj tiste, ki se nanašajo na razširjeno reprodukcijo, pa tudi poslovni izid javnega podjetja. V tem primeru utegnejo nastati v praksi težave, saj lahko ustanoviteljica odloča o javnih podjetjih in jih ureja enostransko. To omogoča zagotavljanje javnega interesa, ne pa tudi racionalnosti izvajanja javnih služb. Navadno je zato prizadet zasebni kapital – to je kapital izvajalcev javnih služb in tudi kapital, vložen v infrastrukturo. V skladu s tem govorimo o interesni napetosti med državno (občinsko) kapitalsko udeležbo in kapitalsko udeležbo drugih vlagateljev (Pličanič, 1998, str. 75).

Prav tako moramo omeniti pojem izgube v javnem podjetju. Govorimo lahko o dvojnosti izgube v javnih podjetjih. Načrtovana izguba je tista, ki nastane zato, ker država postavi prenizke cene izdelkom in storitvam. Tedaj je lastna cena izdelkov in storitev višja od prodajne cene. Druga vrsta izgube pa nastane zaradi slabega poslovanja in je enaka kot v vseh drugih podjetjih, ki poslujejo po tržnih zakonitostih. Glede na poseben položaj javnih podjetij, ki ga predpisuje Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93), mora tudi tovrstno izgubo poravnati ustanovitelj (Turk et al., 1999, str. 286).

Ne glede na vrste gospodarskih javnih služb, lastništvo, financiranje in ne glede na to, ali so gospodarske javne službe njihova celotna dejavnost ali le njen del, ter ne glede na druge dejavnike, govorimo o naslednjih skupnih značilnostih javnih podjetij (Turk et al., 1999, str. 284):

1. Javno podjetje teži si pri svojem poslovanju prizadeva doseči čim boljši poslovni izid in splošno - blaginjski učinek.
2. Njegova celotna ali vsaj večinska lastnica je država, saj je večinska delničarka in tako tudi v celoti nadzira njegovo delovanje.
3. Ima določeno stopnjo samostojnosti, odvisno od tega, za kakšno vrsto podjetja ali za kakšno panogo dejavnosti gre.
4. Je komercialno dejavno - to se kaže v želji po največjem doseganju dobička in največjem zmanjšanju stroškov ter največjem uresničevanju družbenih interesov.

2.2 Organiziranost in delovanje javnih podjetij pri nas

Ustanovitelj javnega podjetja je po navedenem zakonu (Zakon o gospodarskih javnih službah, 1993) Vlada Republike Slovenije oziroma lokalna skupnost ali pa se ustanovi kot podjetje z vložki zasebnega kapitala, katerega sme v javnem podjetju biti največ 49 odstotkov, če to ni v nasprotju z javnim interesom, zaradi katerega je bilo ustanovljeno.

Javno podjetje se ustanovi za opravljanje tistih gospodarskih javnih služb, proizvodnjo katerih bi lahko država zagotavljala tudi prek trga, pa zaradi javnega interesa organizira zagotavljanje takšnih dobrin oziroma storitev sama, vendar tako, da ima le splošen nadzor nad subjekti (javnimi podjetji), ki takšne dobrine zagotavljajo.

Gospodarske javne službe so republiške ali lokalne in so lahko obvezne ali izbirne. Obvezna gospodarska javna služba se določi z zakonom. Način opravljanja republiške gospodarske javne službe predpiše Vlada Republike Slovenije z uredbo, lokalna skupnost pa z odlokom. Javne dobrine so z zakonom in odlokom dostopne vsakomur. Uporaba javnih dobrin je lahko tudi obvezna, če zakon za posamezne primere ne določa drugače.

Republika oziroma lokalna skupnost zagotavlja gospodarske javne službe po 7. členu tega zakona:

- v režijskem obratu, kadar bi bilo zaradi majhnega obsega ali značilnosti službe neekonomično ali neracionalno ustanoviti javno podjetje ali podeliti koncesijo;
- v javnem gospodarskem zavodu, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb, ki jih zaradi njihove narave ni mogoče opravljati kot dobičkonosne oziroma če to ni njihov cilj;
- v javnem podjetju, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb večjega obsega ali kadar to narekuje narava monopolne dejavnosti, ki je določena

kot gospodarska javna služba, gre pa za dejavnost, ki jo je mogoče opravljati kot pridobitno;

- z dajanjem koncesij osebam zasebnega prava;
- z vlaganjem javnega kapitala v dejavnost oseb zasebnega prava.

Ustanovitelj določi za vsako obliko organizacijsko in prostorsko zasnovo, vrsto in obseg javnih dobrin ter njihovo razporeditev, pogoje za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin, pravice in obveznosti uporabnikov, vire financiranja, vrsto in obseg objektov in naprav in druge elemente, potrebne za opravljanje in razvoj gospodarske javne službe.

2.3 Financiranje gospodarskih javnih služb

Financiranje gospodarskih javnih služb pri nas, med katere spadajo tudi javna podjetja, ureja Zakon o gospodarskih javnih službah (Zakon o gospodarskih javnih službah, 1993), in sicer takole:

1. Financiranje poteka največkrat s ceno javnih dobrin, ki je lahko tudi v obliki tarife, takse, nadomestila ali povračila. Takšna oblika financiranja je možna le takrat, kadar lahko določimo posameznega potrošnika ali skupino potrošnikov in tudi izmerimo njihovo uporabo. Cene se lahko določijo diferencirano po kategoriji uporabnikov in količini porabljenih ali ponujenih javnih dobrin ter rednosti njihove uporabe. Cene se lahko tudi subvencionirajo. To se zgodi takrat, kadar s cenami javnih dobrin ni možno pokriti stroškov za njihovo pridobivanje in se razlika pokrije iz proračunskih sredstev kot subvencija.
2. Proračunsko financiranje, to je zagotavljanje sredstev za javne dobrine, katerih uporabniki niso določljivi ali katerih uporaba ni izmerljiva.
3. Lokalna skupnost lahko za financiranje lokalnih gospodarskih javnih služb predpiše davek v skladu s predpisi, ki urejajo financiranje javne porabe in nalog lokalnih skupnosti.
4. Financiranje s prihodki izvajalcev javnih gospodarskih služb je odvisno od uspešnosti poslovanja in posledično doseženega poslovnega rezultata.
5. Infrastrukturni objekti gospodarskih javnih služb se lahko financirajo iz sredstev, dobljenih s kratkoročnimi ali dolgoročnimi posojili. Posojila najamejo v skladu z zakonom republika ali lokalne skupnosti glede na vrsto gospodarske javne službe.
6. Sredstva za investicijsko izgradnjo objektov in naprav, namenjenih za opravljanje gospodarskih javnih služb, pridobivajo tudi iz sredstev vlaganj tujih oseb in iz sredstev tujih in mednarodnih posojil.
7. Republika in lokalne skupnosti lahko dajo uporabnikom javnih dobrin bone, s katerimi na podlagi lastne izbire plačujejo javne dobrine.

2.4 Pravice ustanovitelja

Zakon o gospodarskih službah je določil okvirno in zelo skopo tudi ustanoviteljeve pravice.

Ustanovitelj ima predvsem pravico določiti posebne pogoje za izvajanje dejavnosti ter za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin, za odločanje o cenah oziroma tarifah za uporabo javnih storitev ter da sprejme poslovno poročilo, obračune in zaključni račun podjetja (26. člen Zakona o gospodarskih javnih službah). Z zakonom je tudi izrecno določeno, da poslovanje in delo javnega podjetja vodi direktor. Imenuje in razrešuje ga ustanovitelj javnega podjetja na podlagi javnega razpisa in pod pogoji, na način in po postopku, določene s statutom. S statutom se določijo direktorjeve pravice, obveznosti in odgovornosti. Spore, nastale v zvezi z imenovanjem in razrešitvijo direktorja, rešuje sodišče, pristojno za upravne spore.

Zakon o gospodarskih javnih službah pove, da ima javno podjetje v kateri koli pojavnosti obliki, tudi npr. v delniški družbi, kot je Družba za avtoceste Republike Slovenije, d. d., individualno upravo.

3 DRUŽBA ZA AVTOCESTE REPUBLIKE SLOVENIJE – DARS, d. d.

DARS, d. d., je javno podjetje v obliki delniške družbe. Edina ustanoviteljica je Republika Slovenija, ki jo zastopa Vlada Republike Slovenije. Ustanovljena je bila z Zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Slovenije (Uradni list RS, št. 57/93), v sodni register pa je bila vpisana 7. 12. 1993. Osnovni kapital družbe je ob ustanovitvi znašal 51 milijonov tolarjev in ga je Republika Slovenija zagotovila iz sredstev, zbranih na podlagi Zakona o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 46/93). Pri spremembi osnovnega kapitala družbe se delež glasov, ki jih ima Republika Slovenija v skupščini družbe, ne sme znižati pod 51 odstotkov.

Družbo upravljajo delničarji družbe glede na vložena sredstva v ustanovnem kapitalu in skladno s Statutom delniške družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji. Letni program dela družbe sprejema skupščina družbe v soglasju z Državnim zborom Republike Slovenije. Finančni načrt, zaključni račun in poslovno poročilo sprejme skupščina družbe po poprejšnjem mnenju nadzornega sveta družbe, potrdi pa ga Vlada Republike Slovenije.

Organi družbe so:

- *Skupščina družbe*, ki ima nalogo, da sprejema spremembe v zvezi s statutom in osnovnim kapitalom družbe, obravnava letno poročilo družbe, določa o uporabi in delitvi dobička ali kritju izgube, sprejme predlog letnega programa graditve avtocest, načrt razvoja in finančni načrt družbe, določa kapitalske udeležbe in drugo. Skupščino imenuje izmed priznanih strokovnjakov finančni in projektni svet.

- *Nadzorni svet* ima v pristojnosti spremljanje in nadzorovanje poslovanje družbe, delo uprave, predsednika in drugih organov družbe, obravnavanje poročila revizije, inventurne komisije in predstavnika uprave, zaključnih računov družbe, razdelitev dobička in kritje izgube, uresničevanje sklepov skupščine in uprave ter drugo. Nadzorni svet ima enajst članov. Šest članov imenuje Državni zbor, pet pa Vlada.
- *Uprava* družbe je sestavljena iz treh članov: predsednika uprave, namestnika predsednika uprave in člana uprave. Imenuje jo Vlada Republike Slovenije za štiriletno obdobje. Uprava vodi poslovanje družbe, odgovarja za zakonitost dela, neomejeno sklepa vse posle, obvešča Vlado RS o prekoračitvah investicijskih programov, zagotavlja likvidnost, imenuje člane strokovnih komisij, sprejema kadrovske odločitve, pooblašča delavce za zastopanje družbe pred sodišči in drugimi organi ter drugo.

Vlada Republike Slovenije je ob imenovanju uprave DARS, d. d., v decembru 2001 določila za redni štiriletni mandat tudi prednostne naloge nove uprave:

- priprava predloga razvojnega programa izgradnje avtocest za obdobje 2002 do 2005,
- priprava strokovnih podlag za posamezne letne načrte razvoja in vzdrževanja avtocest,
- priprava strokovnih podlag za rebalans nacionalnega programa izgradnje avtocest, upoštevajoč pri tem možnosti koncesijske gradnje,
- priprava predloga statusnih sprememb DARS-a, d. d., in Javnega podjetja za vzdrževanje avtocest,
- zagotovitev večje preglednosti javnih razpisov in organizacijski ukrepi, ki bodo povečali učinkovitost uprave.

Po zakonu (Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, 1993) in Programu dela DARS, d. d., (2000, str. 4), družba:

- organizira in vodi pripravljala dela, pripravlja in izdeluje investicijske programe, projektno tehnične dokumentacije ter odkupe zemljišč in nepremičnin za avtocestne odseke;
- organizira in vodi nadaljevanje gradnje avtocestnih odsekov, na katerih so se dela začela v prejšnjih letih, na odsekih, kjer se bodo dela v letu končala, ter novih avtocestnih odsekih;
- organizira in vodi vzdrževanje obstoječih avtocestnih odsekov, ki ga po letni pogodbi z DARS-om, d. d., opravlja Javno podjetje za vzdrževanje avtocest;
- opravlja finančni inženiring in drugo.

Dela organiziranja in vodenja opravlja DARS, d. d., v sedmih sektorjih: organizacija in splošne zadeve; razvoj, plan, analize in mednarodno sodelovanje; tehnična priprava in izvedba del; upravljanje in vzdrževanje; finance in računovodstvo; pravne zadeve ter komuniciranje in razvoj strateškega marketinga.

Republika Slovenija je s posebno pogodbo prenesla na DARS, d. d., upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov in naprav na njih s 1. 1. 1994. Država je tako prenesla na DARS, d. d., do takrat zgrajenih 198,4 km dvopasovnih in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 67,5 km priključkov na njih. S to

pogodbo je DARS, d. d., prevzel tudi obveznost pobiranja cestnine kot pglavitnega vira za upravljanje in vzdrževanje zgrajenih slovenskih avtocest in pomembnega vira za gradnjo novih avtocest.

Vsa potrebna tehnično-strokovna opravila za izpeljavo projekta - inženirskih del v skladu s pogoji po pogodbi z DARS-om, d. d., opravljajo Družba za državne ceste, d. o. o., Univerza v Mariboru, ZIL Inženiring, d. d. in Constructa Inženiring, d. o. o.

DARS, d. d., oddaja dela izvajalcem, na podlagi javnih razpisov, o porabi denarja pa morajo poročati parlamentu, vladi, nadzornemu svetu in finančnemu svetu DARS-a, d. d. Njihov nadzorni organ je tudi računsko sodišče.

DARS, d. d., sodi med naročnike, ki imajo največ javnih naročil v Republiki Sloveniji, tako po številu kot tudi obsegu in vrednosti. Od uveljavitve Zakona o javnih naročilih v letu 1997 je DARS, d. d., izpeljal okoli 900 javnih razpisov za izbiro izvajalca, torej vsako leto povprečno okoli 200 javnih razpisov. V istem obdobju je bilo vloženih 74 zahtevkov za revizijo postopka oddaje javnega naročila.

Pogodbeni partnerji, ki za DARS, d. d., opravljajo strokovna in tehnična opravila za izpeljavo javnih razpisov, morajo od oktobra 2001 upoštevati Navodilo o postopku odpiranja ponudb in v skladu s tem med odpiranjem ponudb vse dele ponudbe tako nedvoumno označiti, da bi se lahko ugotovilo, če bi bili pozneje zamenjani. Za izpeljavo javnih razpisov uprava DARS-a, d. d., še nadalje postopno dopolnjuje in spreminja sestavo razpisne komisije. Hkrati je DARS, d. d., sprejel tudi ukrepe, s katerimi bo jasneje razmejena vloga inženirja, Družbe za državne ceste, ki pripravlja razpisno dokumentacijo ter opravlja vsa potrebna strokovna in tehnična opravila za vodenje javnih razpisov, od dela strokovne komisije.

DARS, d. d., se pripravlja tudi na preoblikovanje v gospodarsko družbo, njen cilj je zagotavljanje dodatnih sredstev, predvsem zasebnega kapitala, za graditev avtocest. O možnostih za tako preobrazbo je bilo izdelanih že nekaj študij različnih institucij, trenutno pa potekajo na DARS-u, d. d., modelne kvantifikacije posameznih različic statusnih sprememb DARS-a, d. d., in s tem njegovo preoblikovanje.

Javno podjetje DARS, d. d., bi bilo treba statusno preoblikovati zato, da bi se omogočilo vključevanje zasebnega kapitala v upravljanje, gradnjo in vzdrževanje avtocest, družbi DARS, d. d., pa razvijanje in trženje storitev (telekomunikacije, gostinstvo idr.) ter poslovanje po načelu dobička in izgube (Interni podatki DARS, d. d.).

4 INFRASTRUKTURA

4.1 Pojem infrastrukture

Pri infrastrukturi moramo razlikovati med pojmom infrastrukturni objekt in infrastrukturna dejavnost.

Infrastruktura je splošno ime za materializirane pogoje razvoja, ki združujejo elemente tehničnih sistemov, nujne za napredek gospodarjenja in dinamiko razvoja gospodarstva. V infrastrukturo sodijo tudi vse tiste objekte, katerih graditev vpliva na civilizacijo prostora in napredek materialne vsebine urbaniziranega življenja.

Kot dejavnik razvoja ima infrastruktura tele značilnosti (Piha, 1973, str. 385):

- zahteva velike naložbe;
- naložbe se ne morejo hitro amortizirati glede na to, da se zmogljivosti dimenzionirajo po dolgoročnih potrebah;
- naložbe posredno povečujejo materialno proizvodnjo;
- zmogljivosti se praviloma povečujejo in rekonstruirajo prej, kot so v celoti izrabljene;
- infrastruktura ima dolgo življenjsko dobo, zato jo je treba večkrat posodabljeti;
- razvoj infrastrukture je skokovit.

Beseda infrastruktura je latinska sestavljenka: *infra* pomeni spodaj, pod zemljo, nizko; *struktura* pa spajanje, zidanje, zgradbo itn. Že sam izvor besede kaže, da pomeni ta izraz določen sistem prizemnih napeljav, ki povezujejo gospodarske enote v bolj ali manj usklajen sistem (Gorišek, 1970, str. 3).

Enotno definicijo, kaj je infrastruktura, bi težko našli. Edina značilnost, glede katere se strinjajo vsi avtorji, je ta, da omogoča in pospešuje hitrejšo gospodarsko rast države ter višjo življenjsko raven prebivalstva.

Infrastrukturna dejavnost se po mnenju slovenskih avtorje pojmuje zelo različno. Mrak (Mrak, 1998, str. 11) meni, naj bi definicija gospodarske infrastrukture zajemala tri sektorje dejavnosti:

- energetiko,
- promet in zveze,
- komunalno infrastrukturo.

Dr. Hrovatinova pravi, da je opredelitev infrastrukture precej široka, saj zajema kar celotne dejavnosti (javnostoritvene panoge). Tako bi lahko vse infrastrukturne dejavnosti poimenovali tudi ekonomska infrastruktura. Širše pojmovanje tega izraza zajema tudi stanovanjske, zdravstvene in šolske objekte ali tako imenovano socialno, družbeno ali negospodarsko infrastrukturo. Najširše pojmovanje pa uvršča med infrastrukturo tudi vrednote, ki jih ni mogoče enostavno ovrednotiti, na primer

izobrazben raven prebivalstva, socialna nagnjenja, industrijske spretnosti, organizacijske sposobnosti itn. (Hrovatin, 1997, str. 94).

V ožjem pomenu pa se v ekonomski literaturi infrastruktura opredeljuje kot tehnično omrežje, ki je potrebno za proizvodnjo, prenos in distribucijo posameznega proizvoda ali dajanja storitve ali pa samo za katero izmed navedenih zaporednih faz (Hrovatin, 1997, str. 94).

Kot pojem bi lahko infrastrukturo razdelili na infrastrukturo:

- v širšem in
- v ožjem pomenu.

Med infrastrukturo v širšem pomenu lahko štejemo vse, kar se »rodi« iz kapitala, vloženega v objekte; s tem mislimo predvsem znanje, izobrazbo, raziskovanje in zdravstvo, med infrastrukturo v ožjem pomenu pa (Vegar, 1981, str. 24):

- promet (ceste, luke, železniški objekti...),
- energijo (elektrarne),
- izobraževanje (šole),
- raziskovanje (raziskovalni laboratoriji),
- zdravstvo (bolnišnice),
- komunalo (kanali, nasipi),
- kulturo (gledališča, parki...).

Infrastruktura sodi med najpomembnejše dejavnike gospodarskega razvoja dežele. Razvitost infrastrukturnih dejavnosti določa uspešnost dežele pri razvoju in diverzifikaciji proizvodnje, širitvi trga in krepitvi mednarodnih povezav, zmanjševanju revščine, izboljšanju ekoloških razmer in z njimi kakovosti življenja ljudi. Razlika med razvitimi in nerazvitimi državami je najvidnejša v sestavi infrastrukture, predvsem v razvitosti transportne in telekomunikacijske infrastrukture. Ločimo:

- temeljno ali gospodarsko infrastrukturo, kot so cestne in železniške prometnice, sredstva za prenos in transformacijo električne energije, plinov in goriva, sistemi za prenos informacij;
- družbeno ali pomožno infrastrukturo, ki obsega objekte za izboljševanje sestave naselja in mesta (stanovanjski prostori, instalacije in sistemi za oskrbo z vodo in kanalizacijo, objekti zdravstva, izobraževanja, športa ipd.).

Sredstva infrastrukture lahko razvrščamo med (Šinkovec, 1989, str. 64):

1. *stvari v splošni rabi*: sem sodijo predvsem ceste, pa tudi vode v naravnih vodotokih, obalno morje, morske in rečne obale in pristanišča, letališča, pa tudi druge stvari, za katere velja posebno pravno pravilo, da niso v pravnem prometu;
2. *naravna bogastva*: so stvari, ki niso nasledek dela, a so lahko predmet gospodarskega izrabljanja. V ekonomskem pomenu štejemo sem zlasti zemljišča, gozdove, vode in vodno silo, rude, nafto, plin, živalski in rastlinski svet. S pravnega vidika je treba pojem zožiti in izločiti zemljišča in gozdove, ker so lahko v zasebni lasti, ter vode, vodotoke in morsko obalo - te uvrščamo med stvari, ki so v splošni rabi.

Zaradi značilnosti infrastrukture, kot so uveljavljanje te dejavnosti na omejenem ali povsem monopolnem trgu, nedeljivost ponudbe, zelo visoke naložbe, težka merljivost in dolgoročnost zunanjih učinkov ter malo možnosti za alternativno uporabo - to pomeni, da je kapital, vložen v infrastrukturo, nepovratno izgubljen za druge namene - mora pri graditvi, upravljanju in njenem vzdrževanju sodelovati država, saj je na tem področju nujno enotno ukrepati.

Po Zakonu za gospodarske javne službe (Zakon o gospodarskih javnih službah, 1993) štejemo med materialne vse dejavnosti:

- posebnega družbenega pomena na področju materialne infrastrukture;
- tiste družbene dejavnosti, ki se opravljajo v okviru gospodarskih dejavnosti;
- druge dejavnosti ali zadeve, katerih financiranje in oblikovanje cen je potekalo po sistemu samoupravnih interesnih skupnosti.

Za Zakon o gospodarskih javnih službah lahko ugotovimo, da napačno opredeljuje naravo proizvodov (storitev), ki jih proizvajajo infrastrukturne dejavnosti proizvajajo. Po zakonu naj bi le-te proizvajale javne dobrine. Javne dobrine se v dveh lastnostih porabe pomembno razlikujejo od zasebnih dobrin. Za njihovo porabo je značilna, prvič, neizključljivost uporabnikov, in drugič netekmovalnost v porabi. Večina infrastrukture (izjema so navadne ceste in cestne signalizacije) po takšni opredelitvi proizvaja dobrine, ki so po svojih temeljnih značilnostih zasebne. Seveda pa se lahko vsaka država odloči, da določen proizvod ali storitev infrastrukturnih panog ponudi tudi kot javno dobrino (Hrovatin, 1997, str. 95).

Infrastrukturni objekti sodijo med osnovna sredstva. Pri konkretnem opredeljevanju nastane težava, katera osnovna sredstva podjetja uvrstiti med infrastrukturne objekte, katera pa med sredstva, ki so potrebna za opravljanje dejavnosti in niso »družbeno akumuliran kapital« (Hrovatin, 1997, str. 95). Stvari iz osnovnih sredstev so tista poslovna sredstva, katerih doba koristnosti je daljša od enega leta, pomenijo večje vrednosti in se pri uporabljanju postopoma (le delno) izrabljajo.

Po Slovenskih računovodskih standardih poznamo dve vrsti osnovnih sredstev:

- opredmetena osnovna sredstva, ki so v obliki stvari,
- neopredmetena dolgoročna sredstva, ki so v obliki pravic.

Opredmeteno osnovno sredstvo je sredstvo v lasti ali finančnem najemu, ki se uporablja pri ustvarjanju proizvodov ali opravljanju storitev oziroma dajanju v najem ali za pisarniške namene ter se bo po pričakovanih uporabljal v več kot enem obračunskem obdobju (Slovenski računovodski standard 1, 2002, str. 27).

Med opredmetena osnovna sredstva sodijo:

- zemljišča,
- zgradbe,
- proizvodjalna oprema,
- druga oprema,
- osnovna čreda,
- večletni nasadi,

- zaloga investicijskega materiala, ki je namenjena za vgrajevanje v druge stvari iz osnovnih sredstev,
- drobni inventar, katerega doba uporabnosti je daljša od enega leta in je večje vrednosti (ne presega 500 evrov).

Neopredmeteno dolgoročno sredstvo je sredstvo, ki ga ima kdo dolgoročno za proizvodnjo ali priskrbovanje proizvodov oziroma opravljanje ali priskrbovanje storitev, dajanje v najem ali pisarniške potrebe, fizično pa ne obstaja (Slovenski računovodski standard 2, 2002, str. 35).

Neopredmetena dolgoročna sredstva zajemajo:

- naložbe v pridobljene dolgoročne pravice do industrijske lastnine (v koncesije, patente, licence, blagovne znamke in podobne pravice),
- dolgoročno odložene stroške,
- naložbe v dobro ime prevzetega podjetja.

Po zakonu (Zakon o gospodarskih javnih službah, 1993) uvrščamo med infrastrukturne objekte vse objekte, naprave, omrežja ter mobilna in druga sredstva, ki so lastnina Republike Slovenije ali posamezne občine in so v skladu s predpisi namenjena izvajanju javnih gospodarskih služb.

Prav tako štejemo mednje tudi vse objekte, ki so se financirali iz sredstev prispevkov ali povračil, iz sredstev samoprispevkov ali sredstev, ki so se obvezno združevala na podlagi zakona, samoupravnega sporazuma ali sredstev solidarnosti in vzajemnosti. Med infrastrukturne objekte tudi vsa tista sredstva, ki so bila neodplačano prenesena v podjetja ali organizacije za izvajanje dejavnosti gospodarske javne službe.

Vendar v svetu velja definicija, naj ne bi med infrastrukturne objekte uvrščali mobilnih transportnih sredstev, kot so vagoni in lokomotive na železnici, letala v letalskem prometu, avtomobili in tovornjaki v cestnem prometu ter druga motorna cestna prevozna sredstva. Pri nas uvrščamo med infrastrukturne objekte in naprave tudi mobilna sredstva, po svetu pa ne (Hrovatin, 1997, str. 95).

4.2 Pomen prometne infrastrukture

Zaradi geografskega položaja je Slovenija pomembno prometno vozlišče v tem delu Evrope, saj se tu križajo prometni tokovi med severom in jugom, med vzhodom in zahodom.

Tabela 1: Pregled dolžine cest v kilometrih v nekaterih državah Evrope

Država	Površina v km ²	Dolžina cest v km	Število prebivalcev v 1000	Km cest na površino	Km cest na 1000 prebivalcev
Slovenija	20.251	14.739	1,995	0,73	0,7
Avstrija	83.850	129.282	8,039	1,5	1,6
Hrvaška	56.538	26.929	4,779	0,48	0,6
Italija	301.311	305.388	56,778	1,02	0,5
Nemčija	357.025	639.805	81,338	1,8	0,8
Madžarska	93.030	158.633	10,245	1,71	1,5

Vir: Ceste in prometna infrastruktura, 2000, str. 4.

Promet in druga področja materialne proizvodnje so že od nekdaj razvojno tesno povezana in odvisna drug od drugega. Razvoj družbenih potreb v prometu je odvisen od razvoja drugih področij proizvodnje oziroma od splošnega gospodarskega razvoja, vendar obstaja odvisnost tudi v obrnjeni smeri. Temeljna naloga transporta v procesu družbene reprodukcije je povezovanje proizvodnje in porabe. Transport je torej nujen pogoj reprodukcije, ker potekata proizvodnja in poraba večinoma na različnih krajih.

Razvita gospodarstva so bolj odvisna od transportnega sistema kakor manj razvita. Zaradi večje družbene delitve dela z večjo specializacijo, kooperacijo, s selitvijo proizvodnje k virom surovin ali porabe tako v nacionalnih kot tudi v mednarodnih okvirih.

Ekonomski pomen transporta v narodnem gospodarstvu vidimo po navadi v tem, da (Ogorelec, 1985, str. 34):

1. opravlja funkcijo materializacije blagovnih tokov,
2. pospešuje družbeno in teritorialno delitev dela,
3. je razvojni dejavnik,
4. je nujen dejavnik prostorskega povezovanja ustvarjalcev proizvodnje,
5. je bistven iniciativni dejavnik gospodarskega razvoja nerazvitih držav oziroma območij.

Potrebe po transportu ljudi in blaga naraščajo iz dneva v dan, posledice pa se kažejo v preobremenjenosti posameznih delov prometnic in v neuravnoteženosti celotne prometne infrastrukture.

Železniški promet je bil dolgo edini pomembnejši način celinskega transporta. Monopolni položaj železnice je trajal nekako od leta 1825 do prve svetovne vojne. Za to obdobje je značilen predvsem ekstenziven razvoj graditve in širjenja železniškega omrežja. V začetku tega stoletja pa so tehnični izumi, predvsem iznajdba motorja z notranjim izgorevanjem, odprli pot konkurenci. Sledila je hitra graditev cestnega omrežja in v tridesetih letih tega stoletja tudi razvoj motornega prometa.

Po drugi svetovni vojni se je proces strukturne transformacije in razvoja trga prometnih storitev nadaljeval še z večjo naglico. Hitremu razvoju cestnega prometa se

je kmalu pridružil še letalski. Železnico in cestni motorni promet sta si obremenitev razdelila. Pojavi v zadnjem času pa spreminjajo odnose med prometnimi vejami. Čedalje hitrejši razvoj in večjo gostoto cestnega prometa spremljajo tudi negativni pojavi, ki jim je treba nameniti precejšnjo pozornost. Med take pojave sodita onesnaženost okolja in ogrožanje varnosti v prometu, pojavi, ki ju je pri izračunu primerjalnih prednosti težko kvalificirati.

V Sloveniji sta pglavitni prometni veji železniški in cestni promet, predvsem zaradi majhne velikosti državnega ozemlja pa manjši še letalski in pomorski promet. Po naših cestah, železnicah, zraku in morju, se opravi več kot dva milijona potniških potovanj na dan in se prepelje več kot 72.000 ton različnega blaga. Javna prevozna sredstva uporablja 370.000 potnikov. Za vse to je potreben celosten prometni sistem, ki ga v Sloveniji sestavlja skoraj 40.000 kilometrov cest s sodobnimi vozišči, 1200 kilometrov železniških prog, letališča za mednarodni potniški in blagovni promet, pristanišče za mednarodni blagovni promet po morju in več manjših pristanišč (Ceste in prometna infrastruktura, 2000, str. 5).

V potniškem prometu v Sloveniji prevladuje uporaba osebnih vozil: kar tri četrtine vseh potovanj se opravi z osebnim avtomobilom in le četrtina z javnimi prevoznimi sredstvi. Vzroki za takšno strukturo prometa so v majhnosti slovenskega ozemlja, evropsko primerljivi stopnji motorizacije, relativno večji mobilnosti pri uporabi osebnih prevoznih sredstev ter drugih posebnih okoliščinah.

Tabela 2: Pregled blagovnega in potniškega prometa v letih 1993–1997

Leto	BLAGOVNI PROMET				JAVNI POTNIŠKI PROMET			
	Cestni mio ton	Pomorski mio ton	Železniški mio ton	Zračni mio ton	Cestni	Pomorski	Železniški	Zračni
1993	5,7	3,0	3,1	4119	130.586	39.000	12.636.000	431.00
1994	5,5	3,2	1,9	3808	125.344	42.000	13.105.000	505.00
1995	4,4	3,1	1,8	3877	121.573	40.000	13.307.000	548.00
1996	4,5	3,3	13,6	3785	113.411	32.000	13.683.000	594.00
1997	4,5	3,3	14,4	3745	109.801	44.000	13.568.000	629.00

Vir: Ceste in prometna infrastruktura, 2000, str. 6.

Večina (90 odstotkov) celotnega notranjega blagovnega prometa poteka po cestah. Notranji blagovni promet po cestah pomeni 81 odstotkov celotnega blaga, prepeljanega po cestah. V primerjavi s cestnim prometom dosega notranji železniški promet le 10 odstotkov. Notranjega kombiniranega prevoza skoraj ni.

Dve tretjini mednarodnega blagovnega prometa sestavlja cestni promet. Mednarodni blagovni promet pomeni 18 odstotkov celotnega blaga, prepeljanega po cestah. Tretjina mednarodnega blagovnega prometa poteka po železnici. V mednarodnem železniškem prometu znaša delež kombiniranega prevoza 8,5 odstotka (Prometna politika za vsakogar, 1998, str. 10).

Struktura cestnega prometa se je v Sloveniji v zadnjih dvajsetih letih zelo spremenila, temu pa ni sledil tudi razvoj, graditev cestnega omrežja (Ceste in prometna infrastruktura, 2000, str. 6).

Slovenija je glede na geoprometno lego že nekdanj pomemben del širšega evropskega prostora; to se izraža v visoki stopnji tranzita, hkrati pa je gospodarski razvoj doslej vplival na dinamiko rasti prometa v Sloveniji. Samo v obdobju med letoma 1970 in 1994 se je motorizacija več kot štirikrat povečala, število vozil na prebivalca se je z 11,4 povečalo na 2,8 vozila, s povečanjem prometa pa se je slabšala tudi varnost v prometu (Ceste in prometna infrastruktura, 2000, str. 7).

Vprašanje je, kakšna je soodvisnost gospodarskega in transportnega sistema neke države ali gospodarskega območja. Po eni strani je dokazano, da brez osnovnih transportnih povezav ni mogoča sodobna proizvodnja, po drugi strani pa velja, da šele določena stopnja razvoja gospodarstva in družbe omogoča razvoj posameznih transportnih sistemov (Župančič, 1998, str. 90).

5 CESTE

5.1 Zgodovina in nastanek prvih cest

Najstarejša pot je tista, ki jo je napravil človek s svojim gibanjem.

O nastanku cest v sodobnem pomenu besede pa lahko govorimo šele s prihodom Rimljanov, ki so na vsem območju imperija zgradili bogato in zahtevno cestno omrežje, ter ga tudi dobro vzdrževali. Najprej so gradili vojaške ceste (via militaris), ki so omogočale hitre premike enot. S širjenjem cestnega omrežja je bilo vse več tudi tako imenovanih javnih cest (via publica), ki so jih zaradi lažjega trgovanja gradili predvsem v imperiju (Borko, 1993, str. 5).

Mogočno rimsko cestno omrežje je danes skoraj povsem zabrisano. Na ostanke pa naletimo pri graditvi avtocest. O obstoju in smereh rimskih cest nam pričajo tudi pisna dokazila in današnje krajevno imenoslovje. Iz antičnih časov so se ohranila imena: Poetovio - Ptuj, Celeia - Celje, Atrans - Trojane, Longatico - Logatec, Carnium - Kranj, Juenna - Podjuna. V bližini nekdanjih rimskih cest ali razvalin starodobnih gradišč (utrjena naselbina na vzpetini) zasledimo tudi druga naselja, ki pa niso povezana z rimsko ali še starejšo preteklostjo.

Rimske ceste (itinireraske in vicinalne ceste), ki so potekale v 2. stoletju po našega štetja po našem ozemlju, lahko razdelimo glede na njihov prometni pomen ter upravno razdelitev in naseljene kraje, na (Rimske ceste, [URL: <http://www.dars.si/menu/zanimivosti-4.html>], 9. 9. 2001):

- **itinireraske ceste**, ki jih omenjajo razni antični pisatelji, zemljevidi, napisi na miljnkih, in tiste, ki jih je mogoče zaslediti v ostankih cest in drugih najdbah,

- **vicinalne ceste** - pokrajinske ceste, ki jih ne omenjajo pisatelji v antiki, so pa izpričane v raznih najdbah; včasih jih dokazujejo tudi zgodnji srednjeveški zapisi in drugi viri, razna tovarniška pota in gospodarske vezi.

5.2 Avtoceste odkrivajo slovensko zgodovino

Območje današnje Slovenije je bilo, kar zadeva promet, zaradi lege med Podonavjem, Alpami, Jadranom in Balkanom že od nekdaj zanimivo. V predrimskem obdobju je bila najzanimivejša tako imenovana jantarska pot, ki je peljala od Baltika prek Moravske in zahodne Madžarske, prek Mure, Drave in Savinje, šla verjetno mimo Vač in naprej čez Savo in mimo Stične; ob izviru Krke je dosegla Notranjsko in se spustila proti Kvarnerskemu zalivu. Nekje v predelu Stične ali pa tudi že Savinjske doline se je odcepila pot proti Vrhniki in vodila prek Krasa v severno Italijo. Noriška pot je povezovala Koroško in Furlanijo (Borko, 1993, str. 5).

Na več kot dvajsetih točkah ob prihodnjih avtocestah odkrivajo arheologi slovensko zgodovino. Zanimivejša arheološka najdišča so prav gotovo v Savinjski dolini, saj so arheologi ob trasi avtoceste Arja vas-Vransko našli kar štiri večja arheološka najdišča: v Ilovici pri Vranskem, Šmatevžu, Trnavi in nad Gotovljami, pri kmetiji Šiman. Čez ozemlje današnje Slovenije so v zgodovini vodile številne poti, med njimi nekatere zelo pomembne. Slovenija, ki leži na obrobju Alp, je bila zato že v davnini križišče poti, ki so vodile od zahoda proti vzhodu, na Balkan in Panonsko nižino (Brumen, 1992, str. 5).

5.3 Načrtovanje cestnega prostora

Za Slovenijo je značilna izjemno raznovrstna in razgibana krajina, ki izhaja iz različnih geoloških, geografskih, podnebnih in kulturnozgodovinskih razmer, ki se prepletajo in ustvarjajo značilne makroregionalne enote (Marušič, 1997, str. 12):

- alpske pokrajine,
- pokrajine predalpskega hribovja,
- subpanonske pokrajine,
- kraške pokrajine notranje Slovenije,
- primorske pokrajine.

Zaradi značilne drobne in raznolike poselitvene in krajinske strukture na razmeroma majhnem prostoru z razgibanim reliefom ima Slovenija kot prostor veliko vrednost tudi v evropskih razmerah in je upoštevanja vredno izhodišče pri načrtovanju daljinskih cest, predvsem pri oblikovanju cestnega prostora.

Položaj Slovenije je posebnost tudi zaradi izredno pomembne prometne lege skoraj v geografskem središču Evrope: s severne strani alpski masiv v svojem najjužnejšem delu ustvarja reliefno oviro, na jugu države pa sega najsevernejši del Sredozemskega

morja globoko v kopni del Evrope. Preostala naravna kopenska ožina je ena izmed redkih točk ali možnosti stika različnih evropskih prometnih poti.

Med dvema skrajnostma – da postane Slovenija poudarjeno mednarodno prometno tranzitno križišče v tem delu Evrope ali pa prometno izolirano območje v srednji Evropi – so pri načrtovanju prometnega omrežja Slovenije prevladala tale načela in cilji (Marušič, 1997, str. 45):

1. Omejiti je treba vpliv prometa na okolje in izgubo naravnih dobrin ter upoštevati značilnosti in omejitve v slovenskem prostoru.
2. Železniško in cestno omrežje Slovenije, povezana s prometnimi vozlišči in drugimi prometnimi omrežji v integralni sistem prometne infrastrukture, morata omogočati in spodbujati skladen in trajno uravnotežen policentrični regionalni razvoj Slovenije.
3. Z oblikovanjem prometnih rešitev je treba pripomoči k zmanjšanju negativnih teženj ekstenzivne urbanizacije ter tako preprečiti preveliko osredotočenost ali preveliko razpršenost poselitve ter družbene in gospodarske infrastrukture v Sloveniji.
4. Zagotoviti je treba ustrezno prometno dostopnost do vseh delov Slovenije in obenem omogočiti dostop do pomembnih javnih storitev.
5. Daljinske ceste in najpomembnejše prometne povezave skozi Slovenijo morajo rabiti predvsem potrebam notranjega (medregionalnega in regionalnega) povezovanja ter interesom Slovenije za mednarodno povezovanje.
6. Pri uveljavljanju interesov Republike Slovenije za boljšo vključitev v evropsko prometno omrežje je treba izrabiti njeno geografsko lego v evropskem prostoru, med Alpami in južno Evropo ter med jugozahodno in vzhodno Evropo.
7. Povečati je treba učinkovitost celotnega prometnega sistema in izboljšati prometno varnost.

Daljinske ceste, ki jih sestavljajo avtoceste in hitre ceste, so značilna nacionalna infrastruktura, ki s svojim namenom, dimenzijami in posledicami spreminja naravo in kakovost nacionalnega in regionalnih prostorov ter drobno prostorsko strukturo v različnih merilih človekovega dožemanja.

5.4 Cestno omrežje v Sloveniji

5.4.1 Kategorije javnih cest

Javne ceste sestavljajo celotno javno cestno omrežje v Republiki Sloveniji. Delimo jih v državne ceste, ki so v lasti Republike Slovenije, in v občinske, ki so v lasti občin. Razdelitev je bila narejena po zgledu evropskih držav. Temelji na pomenu javnih cest za povezovanje in potek prometa v določenem prostoru, in ne na delitvi cest glede na različne upravljavce in/ali vzdrževalce cest, kot je bilo nekoč urejeno pri nas. Celotna dolžina javnega cestnega omrežja Slovenije meri več kot 38.000 kilometrov.

Kategorizacija javnih cest je bila narejena po Uredbi o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97), ki določa, katere javne ceste (JC) so državne ceste (DC), kakšna je njihova kategorija in katerim vrstam cestnega prometa so namenjene. Merila za kategorizacijo javnih cest določi Vlada Republike Slovenije. Po temeljnem načelu kategorizacije javnih cest se javna cesta določene kategorije ne sme priključevati na cesto nižje kategorije, temveč na cesto enake ali višje kategorije.

V Sloveniji je skupaj 6253 km kategoriziranih *državnih cest*. Le-te so po uredbi (Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest, 1997) glede na pomen za promet in povezovalne funkcije v prostoru kategorizirane na:

- **avtoceste** – državne ceste, namenjene daljinskemu prometu motornih vozil; so sestavni del avtocestnih povezav s sosednjimi državami (na dan 3. 1. 2002 je znašala njihova dolžina skupaj 288,2 km in 93,4 km priključkov nanje);
- **hitre ceste** – državne ceste, rezervirane za promet motornih vozil; s prometno-tehničnimi elementi omogočajo hiter potek daljinskega prometa med najpomembnejšimi središči regionalnega pomena, navezujejo pa se na avtoceste v državi in na cestni sistem sosednjih držav (na dan 30. 3. 2000 je znašala njihova dolžina skupaj 132,4 km, 23 km je bilo priključkov nanje). DARS, d. d., upravlja in vzdržuje skupaj 49,9 km hitrih cest (podatki na dan 1. 1. 2002);
- **glavne ceste I. reda** – namenjene so prometnemu povezovanju med pomembnejšimi središči regionalnega pomena; navezujejo se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav (na dan 30.3.2000 je znašala njihova dolžina skupaj 573,8 km). Upravlja jih Direkcija Republike Slovenije za ceste;
- **glavne ceste II. reda** – namenjene so prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije (na dan 30. 3. 2000 je znašala njihova dolžina skupaj 448,8 km). Tudi te upravlja Direkcija Republike Slovenije za ceste;
- **regionalne ceste I. reda** – namenjene so prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije (na dan 30. 3. 2000 je znašala njihova dolžina skupaj 941,31 km);
- **regionalne ceste II. reda** – namenjene so prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije (na dan 30. 3. 2000 je znašala njihova dolžina skupaj 1141,8 km);
- **regionalne ceste III. reda** – državne ceste, namenjene povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste) in obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne dosežejo višje kategorije (na dan 30. 3. 2000 je znašala njihova dolžina skupaj 2640,3 km, od tega 563,4 km turističnih cest).

DARS, d. d., upravlja in vzdržuje skupaj 338,1 km avtocest in hitrih cest ter 111 km priključkov nanje (podatki z dne 3. 1. 2002).

Poleg tega imamo še državne kolesarske poti, ki se kategorizirajo na daljinske kolesarske poti, glavne kolesarske poti in regionalne kolesarske poti.

Kategorije *občinskih cest* so:

- lokalne ceste — s skrajšano oznako LC, namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah ali povezovanju naselij in delov naselja v sami občini, pomembne so za navezovanje prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;
- javne poti (s skrajšano oznako JP) — povezujejo naselja ali dele naselja v občini in ne izpolnjujejo predpisanih meril za lokalno cesto ali pa so namenjene samo nekaterim vrstam udeležencev prometa (krajevne ceste in poti, vaške ceste in poti, poti za pešce, kolesarje, jezdece, gonjače in podobne).

Občinske ceste so ceste javnega cestnega omrežja, ki jih upravljajo občine. Te tudi skrbijo za njihovo graditev in vzdrževanje. Delimo jih v skladu s kategorizacijo občinskih cest, ki jo sprejme občina. Med občinske ceste sodijo lokalne ceste (več kot 13.900 km) in javne poti (več kot 18.200 km).

V to kategorijo uvrščamo še občinske kolesarske poti, ki so kategorizirane kot javne poti za kolesarje (s skrajšano oznako KJ), in so namenjene prometu kolesarjev v občini in med njimi.

Občine lahko lokalne ceste v naseljih, ki imajo vpeljan ulični sistem, razvrstijo na podkategorije, in sicer na (Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest, 1997):

- glavne mestne ceste (s skrajšano oznako LG), ki so kot nadaljevanje državnih cest skozi mesto namenjene prometnemu povezovanju mestnih območij in četrti; skladno s predpisi o varnosti cestnega prometa je na njih lahko dovoljena večja hitrost od splošno omejene hitrosti v naselju;
- zbirne mestne ceste ali zbirne krajevne ceste (s skrajšano oznako LZ), ki so namenjene zbiranju in navezovanju prometnih tokov s posameznih območij ali četrti mest in delov naselij na ceste višje kategorije;
- mestne ceste ali krajevne ceste (s skrajšano oznako LK), ki so kot nadaljevanje cest višje kategorije namenjene dostopu do sklenjenih prostorskih enot (stanovanjske soseske blokovne in individualne gradnje, industrijska območja, nakupovalna in rekreacijska središča ipd.) na posameznih območjih ali četrtih mest in delih naselij.

6 AVTOCESTE

6.1 Vloga DARS, d. d., pri avtocestah

Avtoceste z ustreznimi objekti sodijo med opredmetena osnovna sredstva in so v celoti v državni lasti. Po strukturi sodijo med cestne infrastrukturne objekte in so dane DARS-u, d. d., le v upravljanje.

Republika Slovenija je s posebno pogodbo s 1. 1. 1994 prenesla na DARS, d. d., upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov in naprav na njih. Država je tako prenesla na DARS, d. d., do takrat zgrajenih 198,4 km dvopasovnih in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 67,5 km priključkov na njih. S to pogodbo je DARS, d. d., prevzel tudi obveznost pobiranja cestnine kot glavnega vira za upravljanje in vzdrževanje zgrajenih slovenskih avtocest in pomembnega vira za graditev novih avtocest.

Temeljni cilj ustanovitve DARS-a, d. d., je, da opravlja finančni inženiring, pripravlja, organizira in vodi graditev in vzdrževanje slovenskega avtocestnega omrežja ter upravlja z avtoceste v Republiki Sloveniji (Poslovno poročilo 2001, str. 4).

6.2 Pomen avtocest v družbi in prostoru

Različne vrste prometnih poti imajo različno, vendar natančno določeno vlogo in pomen v družbi. Za normalno življenje potrebujemo vse in preprosto ni mogoče nadomestiti druge z drugo. Avtoceste so tista vrsta povezav, ki omogočajo človeku migracijo na velikih razdaljah, da bi zadovoljil svoje kulturne in gmotne potrebe. Zanesljivo pa ne povezave, po katerih naj bi si izmenjavali najbolj množične tovore. Od tod tudi zmotno mnenje, da gradimo avtoceste predvsem zato, da bi se po njih drug za drugim valili težki tovornjaki. Za to imamo železnice. Ker se železnice prepočasi posodablajo, se večina težkega tovora še vedno usmerja na avtoceste. In če teh ni, na druge, manjše ceste in celo na komaj utrjene cestne površine, kot se dogaja pri nas na primer pred mejo z Madžarsko (Marušič, 1997, str. 87).

Avtoceste so (ali naj bi bile) torej najbolj dodelana vrsta cest in rabijo človekovim individualnim kulturnim in družbenim potrebam ter blagovni menjavi na tistih razdaljah, na katerih železnica kot naslednja prometna stopnja preprosto ne more biti učinkovita.

6.3 Zasnova avtocestnega sistema v državi

Temeljni cilj graditve avtocest v državi je kakovostno, udobno in gospodarsko ustrezno povezovanje urbanih središč v državi. Sistem izhaja torej iz domačih prometnih potreb. Da bi lahko uspešno deloval in obenem prevzel večino mednarodnega tranzita, je navzven navezan na avtocestne sisteme sosednjih držav. Avtoceste naj bi prevzele skoraj ves cestni promet, ki pomeni za posamezna prostorska okolja tranzit, in tako razbremenijo druge cestne mreže. Ker je na avtocestah bistveno bolje zavarovati okolje kot na množici drugih cest, je graditev avtocestnega sistema že sama po sebi znaten in zelo uspešen prispevek k ohranjanju naravnega okolja in izboljšanju bivalnih razmer v naseljih.

Zasnova sistema temelji na velikosti in pomembnosti urbanih in gospodarskih središč v državi, katerih vrednosti so opredeljene v državnih prostorskih razvojnih načrtih. Od

tega je odvisna kategorija posamezne ceste v mreži. Pri tem se uporabi še merilo kontinuiranosti, ki zagotavlja enovit tehnični in prostorski dosežek vzdolž posamezne prometne smeri. Projektiranje avtoceste v posamezni smeri je naslednji korak, pri katerem je treba tehnično primerno rešitev kar najustrezneje včleniti v prostor (Juvanc, 1995, str. 44).

6.4 Nacionalni program izgradnje avtocest

Slovenija gradi avtoceste od leta 1970. Prvi avtocestni odsek, Vrhnika—Postojna, je bil zgrajen v dveh letih in predan prometu 29. 12. 1972. V štiriindvajsetih letih (od 1970 do 1. 1. 1994) je bilo zgrajenih skupaj 198,4 km štiripasovnih in dvopasovnih cest.

V letih 1989 in 1991 je bil izdelan predlog nacionalnega programa avtocest, ki je temeljil na analizi razvojnih možnosti slovenskih državnih cest in na strokovnih podlagah za ukrepe na cestnem omrežju. Bil je podlaga za nacionalni program ter program razvoja in vzdrževanja državnih cest (Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, Uradni list RS, št. 13/96).

V nacionalnem programu so poudarjeni tile pglavitni cilji:

- izboljšanje notranjih transportnih povezav,
- izboljšanje prometne varnosti ob zmanjšanih negativnih vplivih na okolje,
- zagotavljanje ustrežnejših povezav s širšim evropskim prostorom in
- spodbujanje makroekonomskega razvoja ter zagotavljanje in povečanje neposrednih ekonomskih učinkov.

Poleg osnovnih strateških ciljev naj bi z graditvijo avtocestnega omrežja (strukturni cilji):

- zagotovili in povečali neposredne ekonomske učinke,
- zmanjšali negativne prometne vplive na okolje,
- omogočili širše gospodarske, socialne in turistične koristi,
- ohranjali že zgrajeno avtocestno in drugo cestno omrežje.

Te naloge so si pogosto nasprotujoče. Usklajevanje posameznih vplivov in iskanje rešitev, ki dajejo optimalne, uravnotežene učinke, je zahtevna naloga, ki jo morajo z uresničevanjem nacionalnega programa rešiti strokovne službe. Posebno občutljivo je vprašanje vplivov novogradenj oziroma posegov v prostor in okolje (Blatnik, 1998, str. 6).

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji predvideva graditev manjkajočih avtocest in cest ustreznega standarda v dveh smereh:

- vzhod–zahod: od Šentilja do Kopra z odcepi in italijanske meje v dolžini 406 km;
- sever–jug: od predora Karavanke na avstrijski meji do Obrežja na hrvaški meji v dolžini 113 km.

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji predvideva, da bo na navedenih smereh do konca leta 2004 zgrajenih predvidoma:

- 518,6 km avtocest in hitrih cest,
- 35,2 km drugih državnih cest kot navezovalnih cest na avtocestno omrežje,
- obnovljeni 101 km državnih cest zaradi graditve avtocest,
- uresničenih 28 ukrepov na stičnih točkah med železnico in avtocesto.

V nacionalni programu izgradnje avtocest so izjemoma uvrščene tudi rekonstrukcije ali nadgradnje odsekov tistih glavnih in regionalnih cest, ki bodo začasno prevzemale naloge še nezgrajenega avtocestnega omrežja, olajšale priključevanje in navezovanje večjih urbanih območij na avtocestni sistem ter omogočale bolj kakovostno prevoznost V. evropskega koridorja.

Avtocestna smer *zahod - vzhod* je neposredna povezava med slovensko obalo na zahodnem kraku in Lendavo ob madžarski meji na vzhodnem, z odcepi proti Sežani (Italija), Novi Gorici (Italija) in Šentilju (Avstrija). Hkrati pomeni ta smer povezavo s severno Italijo, severno-jadranskimi pristanišči in Panonsko nižino. Cesta povezuje Italijo z njenimi vzhodnimi sosedami (Slovenijo, Madžarsko in Hrvaško), in je tudi pomembna povezava med državami članicami Evropske unije z vzhodnoevropskimi deželami južno od Alp. Slovenska avtocestna smer vzhod - zahod je del evropskega prometnega koridorja številka V. (Trst—Koper— Postojna—Ljubljana—Budimpešta), ki je ena od prednostnih smeri za srednjo in vzhodno Evropo do leta 2010. Ob uresničevanju nacionalnega programa izgradnje avtocest bo treba na smeri vzhod - zahod dograditi skupaj 406 km avtocest. Cestna povezava med slovensko jadransko obalo in Lendavo ob madžarski meji je obenem zveza med severno Italijo in severno-jadranskimi pristanišči ter panonsko nižino. Ta cesta neposredno povezuje Italijo s sosedami na vzhodu (Slovenijo, Madžarsko in Hrvaško), širše pa pomeni ugodno povezavo več držav Evropske unije z vzhodnoevropskimi državami po koridorju, ki poteka južno od Alp. Poleg tranzitnega in širšega evropskega pomena pa je pomembno tudi to, da poteka v tej smeri najdaljša notranja povezovalna os Slovenije, ki je za njen prihodnji razvoj izredno pomembna. Povezuje pristanišče Koper z notranjostjo naše države, osrednji del Slovenije in njeno prestolnico z drugim največjim državnim središčem Mariborom, tega pa spet naprej s skrajnim severovzhodnim delom Slovenije. Na to os se navezujejo tudi vse druge slovenske regije.

Avtocestna smer sever - jug povezuje Gorenjsko z osrednjo Slovenijo oziroma glavnim mestom Ljubljano ter poteka naprej v smeri proti jugovzhodu oziroma Dolenjski. Ta smer je hkrati povezava z Avstrijo (Karavanški predor) na enem kraku in s Hrvaško na drugem (mejni prehod Obrežje) ter je sestavni del X. evropskega prometnega koridorja. Med opravljanjem del bo predvidoma zgrajenih 113 kilometrov manjkajočih odsekov (Nacionalni program izgradnje avtocest, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 15. 2. 2002).

6.5 Financiranje programa

Ocenjena investicijska vrednost celotnega programa 1994—2004 znaša 4,1 milijarde ameriških dolarjev. Za posojila, ki jih najema DARS, d. d., daje soglasja in tudi poročstva Republika Slovenija, ki je lastnica avtocest kot javne dobrine. DARS d. d., pa ima zagotovljen namenski vir za odplačevanje posojil - to so cestnine, ki se zdaj uporabljajo ne le za vzdrževanje in upravljanje, temveč tudi za graditev novih avtocest in odplačilo posojil, najetih za graditev.

Država si zagotovi denar za graditev avtocest s prihodki ali z najemanjem posojil. Lastne tekoče prihodke države sestavljajo davki, prihodki od upravljanja s temi v državi, državne takse, čisti dobiček podjetij javnega sektorja, prihodki od prodaje državnega premoženja in prihodki od obresti (Fox, 1994, str. 42).

DARS, d. d., predvideva, da bodo za izpeljavo Nacionalnega programa izgradnje avtocest predvideva, da bodo na voljo tile viri:

- bencinski tolar,
- cestnine,
- posojila,
- drugi viri.

6.5.1 Bencinski tolar

Po Zakonu o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (spremembe in dopolnitve tega zakona je sprejel Državni zbor februarja 2002), se v proračunu Republike Slovenije namensko zagotavljajo sredstva za graditev državnih cest, in sicer za leto 2003 najmanj v znesku 37 milijard tolarjev in v letih po letu 2003 najmanj v znesku, ki je realno enak znesku za leto 2003. V preteklosti, v letih 1994—2000, je bilo iz naslova "bencinskega tolarja" iz državnega proračuna namenjenega gradnji avtocest le 85,6 odstotka z zakonom zbranih in z Nacionalnim programom izgradnje avtocest predvidenih sredstev "bencinskega tolarja" (Financiranje Nacionalnega programa izgradnje avtocest, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-4.html>], 15. 3. 2002).

6.5.2 Cestnina

Cestnina je namenjena za vzdrževanje in upravljanje avtocest, za financiranje programa gradnje avtocest in za plačila obveznosti iz najetih posojil. V letih 1994—2001 je bila cestnina namenjena za graditev novih avtocest (26 odstotkov), odplačilo obveznosti iz posojil, najetih za gradnjo novih avtocest (20 odstotkov), za redno vzdrževanje avtocest (19 odstotkov), obnovo vozišč, objektov in opreme (12 odstotkov), naložbe v osnovna sredstva avtocest (7 odstotkov), stroške pobiranja cestnine (11 odstotkov) ter upravljanje (razvojne naloge, stiki z javnostjo ipd. – 6 odstotkov).

Vpeljevanje cestnine na slovenskih avtocestah sega v zgodnja sedemdeseta leta, ko sta bila predana prometu dva avtocestna odseka, in sicer med Vrhniko in Postojno ter med Celjem in Mariborom.

Leta 2002 upravlja DARS, d. d., skupaj 338,1 km štiripasovnih cest (288,2 km avtocest in 49,9 km hitrih cest) ter 111 km cestnih priključkov nanje. Od tega je 80 odstotkov cestninskih cest, to je takih, za katerih uporabo se plačuje cestnina. Celotna dolžina cestninskih cest v upravljanju DARS-a, d. d., na dan 1. 1. 2002 je znašala 270,1 km. Cestnina se pobira na skupaj 18 cestninskih postajah, na katerih je 98 cestninskih stez.

Cestninski sistem zagotavlja sodoben, stalen, stabilen in dolgoročen vir financiranja upravljanja in vzdrževanja avtocest ter graditve novih avtocest in odplačevanja najetih posojil.

Z uredbo o cestnini za uporabo določenih cest je Slovenija uskladila način in sistem plačevanja cestnine z usmeritvami Evropske unije, ki izhajajo iz zelene knjige Evropske unije o učinkoviti cenovni transportni politiki in Smernice Evropske unije o dajatvah v prometu.

Doslej je bila cestnina denarno nadomestilo, ki ga uporabnik avtoceste plača za koristi, ki jih ima z vožnjo po avtocesti v primerjavi z necestninsko povezavo.

Cestnina je veljala kot pravično in namensko nadomestilo za višjo raven prometnih storitev. Zadnje čase pa se v svetu vse bolj uveljavlja načelo, naj uporabnik prometa plača čim večji delež stroškov, ki jih povzroči s prevozom ljudi in blaga. Cestnina tako ni več le sredstvo financiranja, temveč tudi pripomoček za usmerjanje prometa (cesta, železnica, drugo), torej pomemben ukrep prometne politike države.

V Evropi je odločitev o vpeljavi cestnine na avtocestah predvsem prometno-politični cilj. Prav zaradi naraščajoče mobilnosti, je treba negativne učinke prometa zmanjšati. Povpraševanje po prometni infrastrukturi narašča, vse več je tudi zahtev po varstvu okolja, prometni varnosti idr. Za vse to je treba odšteti: čedalje več denarja, tega pa ni mogoče dobiti iz zdajšnjih virov in z doslej znanimi sredstvi financiranja. Nobena vrsta transporta ne poravnava v celoti vseh stroškov, ki jih povzroči (pri tem ne mislimo samo na stroške vzdrževanja avtocest, stroške pobiranja cestnine, ipd, temveč tudi vse druge stroške, ki jih prevzema družba z vpeljevanjem posameznih novih prometnih površin: okolje, izraba površin). Posodobitev tehnologije pobiranja je zato

tudi drugje po Evropi pospešila gibanje za vpeljavo cestnine. Danes je v Evropi vsaj 14 držav, v katerih pobirajo cestnino: Avstrija, Belgija, Grčija, Danska in Švedska, Hrvaška, Italija, Francija, Jugoslavija, Madžarska, Norveška, Portugalska, Španija in Slovenija.

Plačevanje cestnine se ne vpeljuje samo na medmestnih cestah z visokim standardom — avtocestah in hitrih cestah, temveč tudi na preobremenjenih urbanih cestnih mrežah (na primer v Singapurju ali Hongkongu). Prehod z ročnega na avtomatsko cestninjenja bo zmanjšal negativne vplive (ustavljanje na cestninskih postajah, zamude vozil, poraba površin za cestninske postaje) in še bolj spodbudil vpeljevanje cestnine tudi drugod. Sistemi za avtomatsko cestninjenje - ADS bodo to omogočali tako, da bo anonimnost uporabnikov zagotovljena.

Vpeljevanje novih tehnologij (DSRC, GPS idr.) je zato tudi po Evropi pospešila vpeljevanje cestnine. Zaželeno je, da cestnine ne bi plačevali samo na medmestnih cestah z visokim standardom — avtocestah in hitrih cestah, temveč tudi na preobremenjenih urbanih cestnih omrežjih, saj bi to zmanjšalo pritisk osebnega motornega prometa na mestna središča. Sistemi za avtomatsko cestninjenje — ADS (Automatic Debiting Systems) bodo to omogočali tako da bosta zagotovljena pravično cestninjenje in popolna anonimnost uporabnikov ob kar najmanj oviranem prometnem toku. Trenutno v Evropski uniji še ni cestninjenja na urbanih cestnih sistemih.

V deželah, kjer poteka t. i. neposredno cestninjenje na avtocestah že več let (Italija, Francija, Španija, Grčija, Norveška, Slovenija idr.), so bili sistemi za avtomatsko cestninjenje vpeljani najprej. Prehod z ročnega cestninjenja na avtomatsko je predvsem povečal zmogljivost stez na elektronsko opremljenih cestninskih postajah, in zmanjšal negativne vplive, povezane s postopkom cestninjenja (ustavljanje na cestninskih postajah, zamude vozil, poraba površin za cestninske postaje). Prednosti avtomatskih sistemov za cestninjenje nedvomno potrjuje tudi izredno naraščanje števila uporabnikov avtocest tako v tujini in tudi v Sloveniji (Cestnina, [URL: <http://www.dars.si/menu/cestnina-4.html>], 1. 12. 2001).

6.5.3 Posojila

Po osamosvojitvi je Slovenija obnovila sodelovanje z Evropsko investicijsko banko (EIB) in začela sodelovati z Evropsko banko za obnovo in razvoj (EBRD). Tako naša država že uporablja posojila, ki sta ji odobrili obe banki, potekajo pa tudi dogovori za dodatna posojila, ki bi jih dobila v prihodnosti za graditev avtocestnega omrežja.

Posojila Evropske investicijske banke so večinoma dopolnilni vir financiranja, saj praviloma posojilo ne sme preseči 50 odstotkov vrednosti projekta. Veljajo za ugodna, saj so navadno dolgoročna, posojilojemalec pa lahko izbira med stalnimi in spremenljivimi obrestnimi merami. Evropska unija je finančno podprla graditev avtocest v Republiki Sloveniji s posojilom Evropske investicijske banke z beneficirano obrestno mero. Spodbuja tudi uporabo dodatnih virov, kot so vlaganje držav članic Evropske zveze iz javnih ali zasebnih skladov v pospešeno graditev avtocestnega omrežja. Slovenija je ob podpisu transportnega sporazuma z Evropsko skupnostjo sklenila tudi protokol o finančnem sodelovanju.

6.5.4 Drugi viri

Za graditev avtocest, ki rešujejo tudi prometno problematiko večjih mest, je predvideno sofinanciranje iz virov lokalnih skupnosti. V drugih virih so upoštevane tudi obresti od depozitov presežka bencinskega tolarja in cestnin v obdobju 1994—1996. Sem sodijo še najemnine za servisne objekte ob avtocestah. Le-te se plačujejo v odstotku od prodajne marže prodanega goriva, za druge servisne objekte pa je znesek določen glede na naravo posla, ki poteka v tem objektu. Plačevanje najemnine za servisne objekte ob avtocestah (bencinske črpalke, trgovine, motel itn.) bo z dograditvijo avtocestne mreže postalo pomemben vir prihodkov DARS-a, d. d.

6.6 Prometne obremenitve

Podatki o prometnih obremenitvah posameznih cestnih odsekov se uporabljajo za analizo prometnih gibanj in so nepogrešljivi pri načrtovanju ukrepov, ki jih je treba izpeljati v cestnem omrežju. Štetje prometa se na slovenskem cestnem omrežju opravlja že od leta 1954.

Podatki o cestnih obremenitvah se zberejo s štetjem prometa na značilnih lokacijah, to je z avtomatskimi števci in na podlagi obdelave cestninskih listkov na avtocestah, kjer je vpeljan cestninski sistem. Prometna obremenitev na posameznem odseku je praviloma prikazana z vrednostjo povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP), ki je izražena s številom vozil.

Poglavitne ugotovitve najnovejše analize prometa na državnem cestnem omrežju v letu 2000 kažejo, da (Prometne obremenitve, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 31. 8. 2001):

- so na državnem cestnem omrežju vsa motorna vozila v letu 2000 skupaj prevozila 9290 milijonov voznih kilometrov, najbolj pa se je leta 2000 povečal promet osebnih vozil;
- se je povečalo število vseh registriranih motornih vozil; najintenzivnejše je naraščanje števila osebnih motornih vozil, ki se je v primerjavi z letom 1999 leta 2000 povečala za 3 odstotke (v letu 1999 v primerjavi z letom 1998 pa za 5 odstotkov). Stopnja motorizacije v Sloveniji že dosega 1 vozilo na 2,3 prebivalca;
- prevzemajo največ prometa avtoceste in glavne ceste v smeri cestnega križa; skoraj 60 odstotkov vsega prometa poteka na teh cestah, ki dosegajo po dolžini približno 15 odstotkov dolžine celotnega državnega cestnega omrežja;
- je povprečni letni dnevni promet na avtocestah leta 2000 znašal 20.693 vozil (leta 1999 pa 20.166 vozil na dan); na nekaterih avtocestnih odsekih povprečni letni dnevni promet presega 60.000 vozil na dan (zahodna ljubljanska obvoznica med Kosezami in Brdom ter severna obvoznica med Tomačevim in

Dunajsko cesto), v posameznih dnevih turistične sezone pa dosežejo obremenitve na primorski in obalni avtocesti tudi do 50.000 vozil;

- po glavnih cestah je leta 2000 povprečno 8000 vozil na dan, na regionalnih pa 2057 vozil.

Izjemno intenzivno naraščanje prometa v zadnjih letih, osebne in težkega tovornega, zlasti v nekaterih smereh (npr. Štajerska) povzročila prometne razmere, ki zaradi neustreznega cestnega omrežja ne omogoča več normalnega pretoka prometa.

Analiza avtocestnih prometnih smeri 2000 kaže, da je povprečni letni dnevni promet leta 2000 znašal:

- na cestninski postaji Ljubljana - Zahod (Log) 31.698 vozil na dan;
- na nekdanji čelni cestninski postaji Razdrto 18.456 vozil na dan;
- na nekdanji cestninski postaji Hoče 22.578 vozil na dan;
- na cestninski postaji Torovo 16.888 vozil na dan;
- na avtocesti v Šmarju - Sap 33.096 vozil na dan;
- na avtocesti v Višnji Gori 23.400 vozil na dan.

6.7 Najbolj obremenjene državne ceste

Zelo obremenjene ceste so tiste, na katerih znaša povprečni letni dnevni promet (PLDP) več kot 50 odstotkov ocenjene zmogljivosti za določeno kategorijo ceste, pri dani urni distribuciji prometa.

Pri cestah, kjer je obseg prometa blizu zmogljivosti ceste, so zelo verjetni zastoji ob prometnih konicah. Analize prometnih obremenitev po posameznih kategorijah cest pokažejo, da so bile tudi v letu 2000 med državnimi cestami najbolj obremenjene avtoceste v okolici Ljubljane (povprečni letni dnevni promet na zahodni ljubljanski obvoznici med Kosezami in Brdom ter na severni obvoznici med Tomačevim in Dunajsko cesto presega 60.000 vozil na dan v celoletnem povprečju), v posameznih dnevih turistične sezone pa tudi primorski avtocestni krak ter obalna avtocesta, in sicer tudi do 50.000 vozil na dan.

Med glavnimi cestami so bile leta 2000 najbolj prometno obremenjene ceste na območju Ljubljane (gorenjska in štajerska vpadnica v Ljubljano, cesta Medvode - Ljubljana in Vransko - Trzin), na Obali sta bili med turistično sezono med glavnimi cestami najbolj obremenjeni cesti Izola - Koper in Kozina - Dekani, na Gorenjskem cesta Lesce - Naklo ter na Štajerskem vpadnice v Maribor (priključek Ptujška cesta) in Celje (Prometne obremenitve, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 9. 9. 2001).

6.8 Varstvo okolja graditvi avtocest

Posebno skrb avtocestam namenjamo že v najzgodnejših fazah načrtovanja njihovega poteka in umeščanja v prostor ter med graditvijo in po predaji avtoceste v promet. Glede na dane možnosti potekajo tudi projekti sanacije čezmernih vplivov, ki so posledica graditve avtocest v preteklosti.

Ob primerjalni študiji različic - potrebni za umestitev avtoceste v prostor, se poleg gradbeno-tehničnih, ekonomskih, prometnih in varnostnih meril, na podlagi obstoječih podatkov za posamezne variantne poteke trase avtoceste vrednotijo tudi vplivi na okolje; pri tem se upoštevajo mogoči vplivi na hrupno obremenjenost naselij, onesnaženost zraka, tal in rastlin, stanje naravne in kulturne dediščine ipd.

Za izbrano različico trase poteka avtoceste se nato izdela poročilo o vplivih na okolje, ki na podlagi obstoječih in z meritvami pridobljenih podatkov opredeli tudi vse potrebne ukrepe za varstvo okolja, ki jih je treba upoštevati v idejnem projektu. Poročilo o vplivih na okolje je sestavni del lokacijskega načrta za posamezen odsek trase avtoceste.

Različni ukrepi za varstvo okolja sestavljajo od 5 odstotkov do 10 odstotkov investicijske vrednosti posameznega avtocestnega odseka (Varstvo okolja, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 9. 9. 2001).

7. PROBLEMATIKA AMORTIZACIJE

7.1 Amortizacija

Amortiziranje je razporejanje vrednosti amortizirljivega sredstva na zneske, ki ga v ocenjeni dobi njegove koristnosti postopoma zapuščajo in praviloma pomenijo stroške.

Pravne osebe morajo ob koncu vsakega poslovnega leta sestaviti končni obračun amortizacije neopredmetenih in opredmetenih osnovnih sredstev. Pri končnem obračunu amortizacije teh sredstev so za leto 2001 upoštevali:

- Zakon o gospodarskih družbah (65. člen) in
- Slovenske računovodske standarde (1 - opredmetena osnovna sredstva, 2 - neopredmetena osnovna sredstva in 13 – amortizacija).

Amortizacija je strošek, ki nastaja zaradi prenašanja nabavne vrednosti amortizljivega sredstva na poslovne učinke ter se obračunava kot zmnožek amortizacijske osnove in amortizacijske stopnje.

Osnovna sredstva, ki jih uporabljamo v poslovnem procesu, se z leti fizično obrabljajo in starajo - zato postajajo s tehničnega vidika manj uporabna, zaradi ekonomskega in

gospodarskega staranja pa z leti izgubljajo tudi na svoji koristnosti in učinkovitosti. Ta proces povzroča zmanjševanje vrednosti osnovnih sredstev, dokler ob koncu svoje življenjske dobe ne izgubijo celotne vrednosti ter jo ohranijo le v vrednosti preostalega materiala. Zato jih moramo amortizirati.

Amortizacija se pojmuje kot strogo dosledno prenašanje vrednosti opredmetenih in neopredmetenih osnovnih sredstev ter se lahko opredeli kot neposredno nastajanje stroškov pri nastajanju posameznih poslovnih učinkov (neposredna amortizacija), čeprav večinoma nima take narave (posredna amortizacija).

Na obračunska obdobja razporejena amortizacija se obravnava kot vračunani strošek, odvisno od metode vrednotenja stroškovnih nosilcev pa je lahko že kar ob nastanku tudi odhodek. Amortizacija se obravnava po izvornih zneskih in dodatno z razlikami, ki izhajajo iz revalorizacije. Pravna oseba ugotovi znesek obračunane amortizacije za poslovno leto s končnim obračunom amortizacije.

Javno podjetje obračunava amortizacijo za vsa sredstva, za katera jo je po SRS 13 treba obračunavati, ne glede na to, ali so kupljena z njegovim denarjem ali brezplačno pridobljena iz proračuna ali od drugih ali pa dobljena v upravljanje (Slovenski računovodski standardi 35, 2002, str. 277).

Javno podjetje izkazuje obračunano amortizacijo in njeno uporabo ločeno za:

- osnovna sredstva v lasti za opravljanje gospodarskih javnih služb,
- osnovna sredstva v lasti za opravljanje drugih dejavnosti in osnovna sredstva v upravljanju.

Popravek vrednost osnovnih sredstev oz. amortizacija se ne opravlja pri (Zupančič, 1996, str. 123—124):

- zemljiščih in drugih naravnih bogastvih,
- opredmetenih osnovnih sredstvih v graditvi ali izdelavi najdlje do usposobitve za uporabo,
- opredmetenih osnovnih sredstvih kulturnega, zgodovinskega ali umetniškega pomena,
- spodnjem ustroju železniških prog, cest, letališč in podobnega,
- opredmetenih osnovnih sredstvih pravne osebe v stečajnem ali likvidacijskem postopku, če v tem času ne opravlja več gospodarskih dejavnosti,
- drugih opredmetenih osnovnih sredstvih, katerih uporaba ni časovno omejena.

Amortizirljiva sredstva so vsa tista (Turk, 2000, str. 110), »ki:

- se uporabljajo v obdobju, daljšem od enega leta,
- imajo omejeno dobo koristnosti,
- so namenjena uporabi pri proizvodnji ali dobavljanju blaga in storitev, se posojajo drugim za plačilo ali se posedujejo iz drugih razlogov«.

7.2 Vidiki in namen amortiziranja

Sredstvu se ne glede na to, ali obratuje ali ne, vrednost nenehno znižuje. Govorimo o amortizacijskem odpisu, ki pomeni razvrednotenje sredstva, ki nastaja zaradi izgube dolgoročne proizvodne moči delovnega sredstva. Ta izguba vrednosti pa ni dejanska izguba ali uničenje vrednosti. Vrednost sredstva postopno prehaja v izdelek, ki se ustvarja s tem sredstvom. Zato je ta amortizacijski odpis strošek, ki kot tak sestavlja enega izmed stroškov, s katerimi izračunamo povprečne stroške (lastno ceno) opazovanega izdelka. Samo če to razvrednotenje delovnih sredstev opredelimo kot strošek, lahko le-tega tudi vračunamo med povprečne stroške in ga upoštevamo pri oblikovanju prodajne cene. Le s prodajno ceno, v kateri je zajet tudi amortizacijski strošek, je namreč mogoče ustvarjati prihodek, s katerim nadomeščamo izgubljeno vrednost. Tako podjetje zbira denar, s katerim bo lahko kupilo nova delovna sredstva takrat, ko bodo stara postala neuporabna (Rebernik, 1994, str. 152).

Amortizacija je torej lahko:

- zmanjševanje vrednosti delovnega sredstva,
- strošek,
- zbiranje denarja.

Pomembno je, da amortizacijo obračunamo v celotni dobi koristnosti. Vsak odmik od tega načela pomeni odmik od temeljnih računovodskih načel. Amortizacijo moramo obračunati ne glede na to, ali se domneva o koristnosti uresniči ali ne, saj nastane obveznost amortizacije takrat, ko je sredstvo pripravljeno za proizvodjalni proces, in ne tedaj, ko ga v proizvodjalni proces uvrstimo. Če tudi osnovnega sredstva ne uporabljamo v proizvodjalnem procesu, nastane obveznost amortizacije, to pa pomeni, da imamo s tem sredstvom le težave.

7.2.1 Začetek obračunavanja amortizacije

Amortizacija opredmetenih osnovnih sredstev se začne obračunavati praviloma prvi dan v naslednjem mesecu po tistem, ko začnemo osnovno sredstvo uporabljati za opravljanje dejavnosti. Po starih SRS pa se je začelo praviloma s prvim dnevom meseca po usposobitvi za uporabo, ne glede na to, ali se že uporabljajo v proizvodjalnem procesu ali ne. Neopredmetena dolgoročna sredstva pa se po novem začne obračunavati, ko je neopredmeteno dolgoročno sredstvo na voljo za uporabo, in ne s prvim dnevom meseca po njihovi vključitvi v poslovanje podjetja.

7.2.2 Prenehanje obračunavanja amortizacije

Po SRS 13 mora pravna oseba v dobi koristnosti posameznega opredmetenega ali neopredmetenega osnovnega sredstva strogo dosledno razporejati njegov amortizirljivi znesek med obračunska obdobja kot tedanjo amortizacijo. Amortizirljivi znesek je izvirna ali revalorizirana nabavna vrednost amortizirljivega sredstva, zmanjšana za ocenjeno preostalo vrednost. Iz tega lahko sklepamo, da se

amortizacija preneha obračunavati, ko je v dobi koristnosti sredstva v celoti nadomeščen njegov amortizirljivi znesek.

7.2.3 Amortizirljiva sredstva

Amortizirljiva sredstva so neopredmetena in opredmetena osnovna sredstva.

Po SRS 2 so neopredmetena dolgoročna sredstva naložbe v pridobitev materialnih pravic ter dolgoročno vračunljivi stroški in izdatki, ki se pojavljajo v zvezi s poslovanjem pravne osebe. Ta standard nam tudi opredeljuje razliko med neopredmetenimi dolgoročnimi sredstvi in neopredmetenimi osnovnimi sredstvi. Neopredmetena osnovna sredstva so le tista neopredmetena dolgoročna sredstva, ki soustvarjajo poslovne zmogljivosti in niso zgolj postavke dolgoročnih časovnih razmejitev (patenti, licence, blagovne znamke idr.).

Kot smo že omenili, so po SRS 1 opredmetena osnovna sredstva zemljišča, zgradbe, (proizvajalna in druga) oprema, osnovna čreda in večletni nasadi. Mednje se šteje še drobni inventar, katerega doba koristnosti je daljša od leta dni. Med opredmetenimi osnovnimi sredstvi izkazuje pravna oseba tudi osnovna sredstva, pridobljena na podlagi finančnega najema, ter objekte in opremo za »skupno porabo«.

7.2.4 Metoda amortiziranja

Pravna oseba se lahko samostojno odloči za metodo amortiziranja in jo mora nato dosledno uporabljati iz enega obračunskega obdobja v drugo; metoda amortiziranja se lahko spremeni samo zaradi drugačnih okoliščin. Tako se zagotavlja primerljivost med obračunskimi obdobji. V obračunskem obdobju, v katerem se spremeni metoda amortiziranja, pa je treba učinke spremembe izmeriti in jih opisati.

Pravna oseba amortizira sredstva po eni izmed naslednjih metod:

a) Časovno amortiziranje je obračunavanje amortizacije glede na dobo koristnosti. Lahko je:

- enakomerno (linearno),
- padajoče (degresivno),
- rastoče (progresivno).

Pri enakomernem časovnem amortiziranju so stopnje enake v vseh letih dobe koristnosti.

Pri padajočem časovnem amortiziranju se stopnje v dobi koristnosti zmanjšujejo (največji znesek amortizacije se obračuna v prvem letu, nato pa se zmanjšuje in je zadnje leto najmanjši). Pri tej metodi se torej upošteva koristnost sredstva, ki je v začetku večja.

Znani sta dve metodi padajočega časovnega amortiziranja: metoda padajoče osnove in metoda vsote letnih števil.

Metoda padajoče osnove upošteva enake letne amortizacijske stopnje, ki se uporabljajo na vsakokratno neodpisano vrednost (amortizacijske stopnje so praviloma dvakrat tolikšne kot pri metodi enakomernega časovnega amortiziranja).

Metoda vsote letnih števil upošteva spremenljive amortizacijske stopnje na amortizirljivi znesek.

Pri rastočem časovnem amortiziranju se stopnje v dobi koristnosti povečujejo. Ta metoda se uporablja pri osnovnih sredstvih, katerih zmogljivosti še niso dovolj izrabljene.

b) Uporabnostno (funkcionalno) amortiziranje je obračunavanje amortizacije glede na dejansko uporabo v posameznem obdobju.

Funkcionalno amortiziranje temelji na fizičnem obrabljanju sredstva, ki je neposredno odvisno od njegove uporabe (obsega proizvodnje ali opravljanja storitev). Zmanjševanje vrednosti je tako treba povezovati z urami njegovega dela ali s količino izdelanih proizvodov ali opravljenih storitev (na primer pri prometnih sredstvih s številom prevoženih kilometrov).

Pravna oseba lahko uporablja za amortiziranje različnih vrst amortizirljivih sredstev različne metode.

Po Zakonu o davku od dobička pravnih oseb je predpisano obračunavanje amortizacije amortizirljivih sredstev z uporabo metode enakomernega časovnega amortiziranja (Zupančič, 2002, str. 82).

Amortizacijska osnova je vrednost, od katere se obračunava amortizacija. Pri enakomernem časovnem amortiziranju je enaka amortizirljivemu znesku, pri padajočem časovnem amortiziranju pa je lahko enaka vsakokratni neodpisani vrednosti (Slovenski računovodski standard 13, 2002, str. 111).

Amortizacijska stopnja je pri enakomernem časovnem amortiziranju razmerje med vrednostjo, ki se v posameznih letih prenaša na poslovne učinke, in amortizacijsko osnovo, pri padajočem časovnem amortiziranju pa je lahko tudi razmerje med preostalo dobo koristnosti in celotno dobo koristnosti (Slovenski računovodski standardi 13, 2002, str. 111).

7.3 Problematika amortizacije pri avtocestah

Povedali smo že, da avtoceste po svoji strukturi sodijo med cestne infrastrukturne objekte, ki so popolnoma v lasti države. Avtoceste z ustreznimi pripadajočimi objekti sodijo med opredmetena osnovna sredstva, dana v upravljanje podjetju DARS, d. d., – Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji. Javna avtocestna infrastruktura je javno dobro in ne sodi med javni promet. To pomeni, da je država brez spremembe Zakona o javnih cestah (Uradni list RS, št. 29/97) ali posebnega zakona, ki bi spremenil ta status za avtoceste, ne sme odtujiti; takšen pravni posel bi bil v neskladju s pravnim

redom in zato ničen (Pravni status in organiziranost DARS – analiza in predlogi, 1999, str. 10).

Obrabljenost avtocest je odvisna od kakovosti pri načrtovanju in še posebno pri sami graditvi avtocest, najpomembnejšo vlogo pa ima njihovo vzdrževanje. Redno in skrbno vzdrževanje poveča dobo koristnosti avtoceste, slabo vzdrževane avtoceste pa ne vzdržijo predpisane dobe koristnosti.

Ko gre za obračunavanje amortizacije infrastrukturnega objekta – avtoceste, je treba najprej:

- določiti amortizacijsko osnovo,
- opredeliti dobo koristnosti,
- ugotovit, kako je s pokrivanjem stroškov amortizacije avtocest.

7.3.1 Amortizacijska osnova

Opredmetena osnovna sredstva so izkazana v izkazu stanja zbirno, po posameznih vrstah teh sredstev, z neodpisano vrednostjo ali kot razlika med nabavno vrednostjo in popravkom vrednosti.

Nabavna vrednost zgrajenih avtocest in avtocest, ki jih gradijo, je sestavljena iz (Interni podatki DARS, d. d.):

- prevrednotene nabavne vrednosti in popravkov vrednosti avtocest, prenesenih v upravljanje ob ustanovitvi družbe,
- fakturne oziroma pogodbene vrednosti ter vseh stroškov, potrebnih za usposobitev za uporabo novih avtocest in avtocest, ki jih gradijo. V nabavno vrednost so vračunani stroški izdelave projektov, odkupi zemljišč, stroški spremembe namembnosti zemljišč, stroški cenitev odškodnin, stroški za pripravo naložb in izpeljave ter stroški financiranja (obresti od prejetih posojil do konca graditve, stroški banke agenta).

Pred graditvijo avtoceste mora država pridobiti potrebna zemljišča. Pridobiva jih z nakupom (na podlagi pravnega posla) ali z razlastitvijo, o kateri odloča nepravdno sodišče. S pravnomočnostjo odločbe o razlastitvi preide lastninska pravica do zemljišča na državo. Problemi, ki so povezani s problematiko zemljišč, še niso povsem rešeni, vendar to ne vpliva na dejstvo, da so avtoceste po zakonu v državni lasti (Pravni status in organiziranost DARS-a – analiza in predlogi, 1999, str. 11).

Amortizirljivi znesek je nabavna vrednost, popravljena pri prevrednotenju sredstva in zmanjšana za ocenjeno preostalo vrednost (Slovenski računovodski standardi 13, 2002, str. 111).

Preostala vrednost je čisti znesek, ki ga je mogoče iztržiti za osnovno sredstvo po končani dobi koristnosti. Povedano preprosteje: preostala vrednost je prodajna cena, zmanjšana za stroške, povezane z odprodajo tega sredstva. V tem primeru namesto z amortizacijo pokrijemo ta del nabavne vrednosti osnovnega sredstva z izkupičkom za prodajo - po končani dobi koristnosti, posledica tega pa je nižja amortizacija v prodajni

ceni (ne pri avtocestah). Če podjetje, ki sicer proda to sredstvo ob koncu dobe koristnosti, amortizacijske osnove ne zmanjša, preveč obremeni uporabnike storitev. Preostalo vrednost dobi torej povrnjeno dvakratno - enkrat z izkupičkom za prodano osnovno sredstvo in enkrat z amortizacijo, ki jo pokrije s prodajno ceno (Kavčič et al., 1999, str. 14).

Vendar se pri določanju nabavne vrednosti postavlja problem: sama graditev zahteva tudi dela, ki obsegajo nujne stroške objektov, povezanih z graditvijo avtoceste (vodovod, plinovod...), ki niso v pristojnosti upravljavca avtoceste, torej DARS-a, d. d., temveč so v pristojnosti podjetij, ki se s tem ukvarjajo (Vodovod, Komunala ipd.).

V prihodnosti se bo torej treba odločiti, ali naj se vrednost posameznega objekta prenese v upravljanje pristojnim upravljavcem, ki naj tudi skrbijo za njegovo vzdrževanje in amortiziranje. V nasprotnem primeru ostaja objekt v upravljanju, vzdrževanju in obračunavanju amortizacije pri DARS-u, d. d., ki ni pristojen za to. To poveča stroške za graditev avtocest, temu pa sledi povečanje nabavne vrednosti avtoceste, od katere se obračunava amortizacija.

Ko obračunavamo amortizacijo celotnega avtocestnega odseka, najprej odsek razdelimo na posamezna osnovna sredstva. Za vsako osnovno sredstvo določimo nabavno vrednost in tudi vse z njim povezane stroške. Tako dobimo amortizacijsko osnovo vsakega posameznega osnovnega sredstva. Za obračun amortizacije pa so pomembne še amortizacijske stopnje, ki izhajajo iz predvidene dobe koristnosti tega sredstva.

7.3.2 Doba koristnosti

Doba koristnosti posameznega opredmetenega osnovnega sredstva ali neopredmetenega dolgoročnega sredstva je odvisna od (Zupančič, 2002, str. 82):

- pričakovanega fizičnega izrabljanja,
- pričakovanega tehničnega staranja,
- pričakovanega ekonomskega staranja,
- pričakovanih zakonskih ali drugih omejitev uporabe.

Doba koristnosti avtocest je odvisna od njene dvojne obrabe (Gorišek, 1979, str. 33—53):

- fizična obraba je posledica normalne uporabe, ko se le-ta postopno izrablja. Intenzivnost obrabe je odvisna predvsem od tehnoloških lastnosti materialov, načina obremenitve uporabe, funkcije in razmer, v katerih se uporablja;
- materialna ali ekonomska obraba (zastaranje) avtocest pa je posledica tehničnega napredka. Nastajajo nove vrste osnovnih materialov, ki so popolnejši od starih, ki so produktivnejši in bolj kakovostni. Ekonomska obraba manj vpliva na gradbene objekte in bolj na strojno opremo.

Po različnih dobah koristnosti lahko avtoceste razdelimo na:

- a) spodnji ustroj avtoceste,
- b) gradbene objekte,

- c) opremo za promet in zveze,
- d) specialno in univerzalno orodje in opremo.

a) Spodnji ustroj

Je cestno telo, ki je izoblikovano kot usek, zasek ali nasip in zgrajeno iz zemlje, peska, gramoza in raznih vrst kamna, odvisno od vrste terena, kjer je cestno telo. Sem sodi tudi urbanizem terena z vsemi posebnostmi (komunalne prestavitve in objekti).

Za spodnji ustroj lahko rečemo, da je naložba z več ciklusi osnovnih sredstev (tudi več kot 100 let), ki je le malo odvisna od obremenitve avtocest in združuje več ciklusov zamenjave ter investicijskega vzdrževanja drugih skupin naložb v avtoceste. Ekonomsko zastaranje je minimalno, če izvzamemo potrebne rekonstrukcije glede na krivine, vzpone in podobno.

b) Gradbeni objekti

Delimo jih na zgradbe in druge gradbene objekte.

Zgradbe delimo na:

- upravne in poslovne stavbe,
- hotele, motele, restavracije ter druge objekte za opravljanje gostinske in turistične dejavnosti,
- tovarniške dvorane ter druge gradbene objekte za opravljanje dejavnosti s področja industrije in gradbeništva.

Sem sodijo avtocestne vzdrževalne baze – stavbe in drugi gradbeni objekti za vozila cestnega prometa ter skladišča za posipne materiale in vzdrževalno opremo z vsemi potrebnimi komunalnimi napeljavami. Pomembno je tudi, iz kakšnega materiala so te zgradbe, ali so iz trdega materiala (beton, kamen, opeka idr.), kovin, lesa ali kakega drugega materiala.

Med druge gradbene objekte uvrščamo zgornji ustroj cest in druge zgrajene cestne površine ter objekte na cestah. Zajema vsa dela na zgornjem ustroju s horizontalno signalizacijo vred (označitev cestišča), kompletno odvajanje vode (segmentni jarki ali mulde, koritnice), lovilnike olj itn.

Sem sodijo še avtomobilske ceste, ceste za javni promet (vse dostopne nekategorizirane ceste in poti, ki niso predane drugim upravljavcem cest in rabijo za dostope, potrebne avtocestam), ceste, ki niso kategorizirane, cestne steze in druge zgrajene površine (npr. servisni platoji in počivališča, ki niso predana drugim upravljavcem), mostovi, viadukti ter predori in galerije na cestah ter objekti za varstvo in urejanje prometa na cestah in drugih cestnih površinah. Mednje štejemo vertikalno signalizacijo (prometni znaki), svetlobno signalizacijo, javno razsvetljavo, odbojne in varovalne ograje ter cestninske postaje.

Pri tem se že poraja problem. DARS, d. d., ima v pristojnosti le avtoceste in hitre ceste, vendar mora imeti tudi nekatere regionalne ceste, ki jih potrebuje, dokler ne zgradi avtoceste.

Težave povzročajo cestninske postaje, brez katerih avtocestni promet ni mogoč. Računovodsko jih uvrščamo pod zgradbe, vendar bi bilo boljše, če bi jih vodili posebej. To velja tudi za dovozne poti in parkirišča ob avtocestah, ki sodijo pod zgornji ustroj, vendar bi jih morali ločiti, kajti na parkiriščih je obrabljenost veliko manjša kakor na sami avtocesti.

Analitično bi bilo treba razgraditi zgornji ustroj ter napraviti in sestaviti register osnovnih sredstev, v katerega bi vpisali natančno vsebino, zgodovino in vrednost vsakega osnovnega sredstva.

c) Oprema za promet in zveze

Med to sodijo transportna sredstva, oprema za poštni promet z vsemi potrebnimi objekti, antenskimi sistemi, kabelsko kanalizacijo, nakladalniki, dvigalnimi napravami in drugo mehanizacijo.

d) Specialno in univerzalno orodje in oprema

V ta sklop uvrščamo računalnike in drugo opremo za krmiljenje posameznih delovnih procesov in tudi sistem ABC. Rešitev bi bila lahko trženje sistema klica v sili in sistema ABC, kajti sistemi olajšajo vožnjo, stroški za vgraditev pa so bili veliki. Ena izmed rešitev je podelitev koncesije.

DARS, d. d., ima računovodsko razdeljeno tudi opremo, in sicer na: opremo za ogrevanje, ventilacijo in vzdrževanje prostorov, pisarniško, obratovalno ter drugo opremo za pisarniško delo ter opremo za gradbeništvo (gradbena mehanizacija). Letna amortizacijska stopnja tovrstne opreme se določi za vsak kos posebej po Navodilu o načinu in stopnjah rednega odpisa neopredmetenih dolgoročnih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev – last Republike Slovenije. Vse to je bilo sproti preneseno na Javno podjetje za vzdrževanje avtocest za opravljanje njihove dejavnosti.

7.3.3 Amortizacijske stopnje in metoda amortiziranja v podjetju

Zakon o davku od dobička pravnih oseb (Uradni list RS, št. 72/93) nam določa višino amortizacijskih stopenj. Za podjetje je priporočljivo da, teh stopenj ne prekorači, ker sicer to vpliva na finančni izid podjetja.

Tabela 3: Višina letnih amortizacijskih stopenj (%)

Amortizacijske skupine	Najvišje letne amortizacijske stopnje (v %)
1. Gradbeni objekti	10
1.1. Stavbe	5
1.1.1. Ceste, komunalni objekti, zgornji ustroj železniških prog	14,3
2. Oprema, vozila, mehanizacija...	33,3
2.1. Oprema za opravljanje dejavnosti rudnikov ter za raziskovanje, pridobivanje in prenos nafte in plina	20
2.2. Oprema za vodno gospodarstvo, vodovod in kanalizacijo	14,3
2.3. Oprema za gojitev, varstvo in izkoriščanje gozdov ter gojitev in lov divjadi	50
2.4. Računalniki in računalniška oprema	50
3. Večletni nasadi	14,3
3.1. Maline, robide in ribez	33,3
3.2. Hitro rastoče drevje	33,3
4. Osnovna čreda	50
5. Druga vlaganja	33,3
5.1. Dobro ime	20

Vir: Hieng, 2002, str. 131.

Ob tej preglednici se zastavlja vprašanje, kako upoštevati stopnje v posameznih amortizacijskih skupinah, na primer, kaj pomeni stopnja 5 odstotkov pri stavbah v amortizacijski skupini gradbenih objektov, za katere je predpisana stopnja 10 odstotkov. Zadevo lahko pojasnimo le tako, da znaša splošna amortizacijska stopnja v skupini gradbenih objektov 10 odstotkov, vendar pa se pri posebnih objektih uporabljajo drugačne stopnje; pri stavbah torej 5 odstotkov, pri cestah in komunalnih objektih pa 14,3 odstotka (Hieng, 2002, str. 131).

Letne amortizacijske stopnje so stopnje nadomeščanja amortizirljive vrednosti v breme stroškov. Določijo se na podlagi predvidene dobe koristnosti.

Za avtoceste je glede na upoštevanje dobe koristnosti, ki vpliva na izbiro najustreznejše amortizacijske metode, značilno tole (Gorišek, 1979, str. 51—52):

- Fizične naprave so stalno krajevno nameščene na prostem in na videz večinoma izpostavljene časovnemu propadanju (rjavenju, trohnenju, mehanskim poškodbam...). Od celotnega ustroja opreme cest se le nekateri sestavni deli obrabljajo močnejše ali skoraj samo zaradi prometa na njih. Vendar se tudi za te dele (obrabna plast na cesti) ob predvideni obremenitvi da oceniti življenjska doba. Zato je za prometno infrastrukturo primerna časovna metoda amortiziranja;

- Pri najsodobnejši opremi se zaradi prometnega dela obrabljajo le nekateri sestavni deli naprav. Pri večini naprav je življenjska doba sorazmerno natančno določena, število operacij v tej dobi pa je težko predvideti. Signalne naprave so stalno v rabi, njihova življenjska doba pa je zelo odvisna od stopnje zanesljivosti. Vse to govori v prid časovni metodi amortiziranja;
- Vse cestne stabilne naprave so dolgoročne narave. Pri graditvi novih objektov je zanje težko napovedati celotno količino dela, ki ga bodo zmožne opraviti. Lažje ocenimo njihovo življenjsko dobo. Izjema so posamezni deli zgornjega stroja, pri katerih je vpeljan način postopnega zamenjevanja in obnavljanja elementov po preteku njihove življenjske dobe.

Te značilnosti so bile podlaga za sprejetje časovne metode amortiziranja v podjetju.

7.4 Določanje politike amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju in izkazovanja stroškov amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju

Podala bom primer poslovnega razmerja med občino in javnim podjetjem. Le-to poteka na relaciji: lastnik osnovnih sredstev infrastrukture – upravljavec, naročnik – izvajalec del, občina pa tudi vlogo neposredno nadzira pri oblikovanju cen storitve javnega podjetja. Posledično občina neposredno vpliva na poslovni izid javnega podjetja.

Osnovna sredstva po navadi upravlja javno podjetje. Zmanjševanje vrednosti teh sredstev se izkazuje kot strošek podjetja, tj. kot strošek amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju. To omogoča zbiranje sredstev s ceno storitev javnih podjetij za enostavno reprodukcijo infrastrukture. Zaradi omejevanja rasti cen storitev javnih podjetij se zgodi, da prihodki ne zadoščajo za poravnavo vseh stroškov, torej tudi ne stroškov amortizacije. Tedaj se lahko lastniki osnovnih sredstev v upravljanju odločijo, da javno podjetje del obračunskega popravka vrednosti ne izkaže med stroški amortizacije osnovnih sredstev v upravljanju, temveč kot zmanjšanje obveznosti do lastnika teh sredstev. Tako se lahko znižujejo stroški javnega podjetja in se izboljšuje poslovni izid. Odločitev o prenosu popravka vrednosti pa temelji na odločitvi lastnika infrastrukturnih objektov oziroma na dogovoru med lastnikom in upravljavcem (Jereb, 1999, str. 74).

7.5 Zmanjševanje stroškov gradnje avtocest

Eno temeljnih vodil uprave DARS-a, d. d., je z načrtno in sistematično racionalizacijo in zmanjševanjem stroškov glede na sredstva, ki so na voljo, zgraditi čim več avtocest: poiskati vse mogoče notranje rezerve v programu tako, da se nadaljuje graditev s čim nižjimi stroški, ter nadalje zniževati stroške in racionalizirati izpeljavo programa graditve avtocest v vseh fazah. Čim zgodnejša je faza, tem večji je vpliv na stroške graditve in nasprotno.

Na stroške graditve vplivajo tudi cene gradbenih del, dosežene na javnih razpisih, torej na trgu. Ena poglavitnih ugotovitev teh analiz o gibanju realnih cen po posameznih letih za standardizirane postavke cestogradbenih del in za premostitvene objekte (mostovi, viadukti, nadvozi...) je, da so cene gradbenih del v prvih letih uresničevanja nacionalnega programa realno naraščale, po letu 1996 in 1997 so se začele povprečno realno zniževati, leta 2000 pa so se izrazito znižale, to je predvsem posledica konkurence pri pridobivanju del na trgu.

7.6 Vrednotenje avtocestnih odsekov, predanih v upravljanje ob ustanovitvi DARS-a, d. d. v letu 1994

Z Zakonom o javnih cestah iz leta 1981 (Uradni list RS, št. 38/81) so bile javne ceste določene kot osnovna sredstva cestnih podjetij, ki so te ceste redno vzdrževale. Za potrebe prenosa javnih cest med osnovna sredstva cestnih podjetij je bila leta 1983 prvič opravljena ocenitev vrednosti cest. Vse ceste so se vrednotile po enakih povprečnih cenah in v soodvisnosti od tistih sestavnih delov, ki bistveno vplivajo na vrednost ceste kot objekta. Ni pa bila na primer upoštevana različnost izoblikovanosti tal, ki pomembno vpliva na stroške graditve cest.

Javne ceste so leta 1981 torej postale in ostale osnovno sredstvo njihovih vzdrževalcev, ki bi po tej ureditvi morali imeti o njih vse predpisane vrednostne podatke in jih spremljati vse do sprejetja Zakona o gospodarskih javnih službah v letu 1993. Po določbi 76. člena tega zakona so namreč javne ceste, odvisno od njihove kategorije, prešle v last republike ali občin. Prenos je bil opravljen v postopku lastninjenja cestnih podjetij, ob katerem se je posebej ugotavljala vrednost javnih cest kot infrastrukturnih objektov. Realnost izkazanih vrednosti tega dela premoženja cestnih podjetij se tedaj ni posebej preverjala, ampak se je upoštevalo in prevzelo njihove bilančne podatke, ki so bili na voljo.

Tako primerjava podatkov o nabavni vrednosti posameznih odsekov avtocest iz leta 1983 in iz temeljnice 1994, ki so oziroma bi morali biti medsebojno primerljivi, kaže na izredno velike razlike, iz katerih lahko sklepamo, da so bile nekatere nabavne vrednosti podcenjene ali pa ne vključujejo vseh odsekov. Tako bo treba oceniti še nabavne vrednosti odsekov, prevzetih leta 1994. Pretekla vlaganja v avtoceste po posameznih odsekih se bodo tako v celoti revalorizirala na cene s 1. 1. 1994, za posamezne odseke pa se posebej obračuna vrednost trase (vozišča) in objektov po povprečnih cenah.

7.7 Pokrivanje stroškov amortizacije

Zanimivo je primerjati dejavnost vodovodnega gospodarstva z dejavnostjo graditve in vzdrževanja avtocest.

Pri vodovodnem gospodarstvu zaračunajo dobavo vode porabnikom. Znana sta torej količina porabljene vode in porabnik. Amortizacija se všteje med stroške dobave vode

in se s ceno dobave prenese na porabnika. S ceno storitve se tako zagotavlja vzdrževanje obstoječih vodovodov.

Pri uporabi cest pa je drugače. Ne poznamo namreč uporabnika ceste, za katero se plačuje cestnina, vendar se ta prihodek uporablja predvsem za vlaganje v nove avtoceste, del za poravnavo stroškov upravljanja in vzdrževanja ter za odplačevanje obveznosti iz naslova najetih posojil za graditev avtocest. Amortizacija se v tem primeru obračunava, vendar uporabniki ne pokrivajo stroškov amortiziranja avtoceste.

Slovenski računovodski standard 35 določa: če stroškov amortizacije ni mogoče vračunati v ceno proizvoda oziroma storitve, država ali občina pa ne zagotovi dotacije iz proračuna za pokrivanje teh stroškov, se vsakoletni stroški amortizacije nadomestijo v breme izrednih prihodkov zaradi ustreznega zmanjšanja dolgoročne obveznosti do države ali občine (Slovenski računovodski standard 35, 2002, str. 277).

8 SKLEP

Med pomembnejšimi pogoji za napredek gospodarstva in družbe v celoti sta usklajen razvoj ter medsebojna povezanost prometne infrastrukture in tudi prometnih dejavnosti, ki omogočajo gospodaren, varen in okolju prijazen promet: pretok ljudi, blaga in informacij.

Spremembe v gospodarski in politični ureditvi, kot je bila državna samostojnost, so pomembno vplivale na razvoj in položaj Republike Slovenije. Z osamosvojitvijo se je spremenil geostrateški položaj Slovenije, hkrati pa so se spremenile tudi njene usmeritve v povezovanju v širšem gospodarskem in političnem prostoru Evrope. Pomembno pa te spremembe vplivajo tudi na njen prostorski razvoj, predvsem na razvoj njene prometne infrastrukture. Položaj Slovenije tako zahteva okrepljene notranje prometne povezave, predvsem med regijami, in izoblikovanje prometnega in drugih omrežij, ki bodo omogočila normalen potek gospodarskih in drugih procesov, predvsem tako, da se bo povečevala dostopnost v prostoru.

Zelo pomembno je avtocestno omrežje, saj omogoča učinkovitejši pretok blaga in ljudi, zagotavlja povezavo s širšim evropskim prostorom, izboljšuje prometno varnost ter s pospešenim vlaganjem v prometno infrastrukturo spodbuja gospodarsko rast.

DARS, d. d., je javno podjetje v obliki delniške družbe, katere temeljna dejavnost obsega graditev, vzdrževanje avtocest in finančni inženiring. DARS, d. d., poleg tega, da vodi in organizira graditev in vzdrževanje slovenskih avtocest, uporabnikom avtocest omogoča, da poteka promet varno in kar se da prijetno. In če Slovenija gradi avtoceste, jo DARS, d. d., povezuje.

Lahko bi rekli da je Slovenija začela uresničevati zelo zahteven program pospešene graditve avtocest. Vendar se treba zavedati, da bosta za uspešno nadaljevanje in dokončanje programa potrebna poleg velikega skupnega truda vseh, ki pri tem neposredno sodelujejo, tudi podpora in razumevanje najširše slovenske javnosti.

V Sloveniji doslej še nismo imeli izkušenj z vključevanjem zasebnega sektorja v graditev in financiranje drugih infrastrukturnih objektov, vendar se lahko zgodi, da se bo položaj glede tega spremenil.

Računovodstvo DARS-a, d. d., je zahtevno zaradi številnih posebnosti, v katerih poslujejo. Večji del se opira na Slovenski računovodski standard – Računovodske rešitve v javnih podjetjih. Zapleteno je tudi zaradi dodatnih zahtev, ki jih je prinesla nova računovodska zakonodaja glede vodenja infrastrukturnih objektov v upravljanju in v lasti podjetja. Ločeno izkazovanje sredstev, ki jih ima podjetje v upravljanju (last države), je potrebno predvsem zato, da je iz računovodskih izkazov razvidno razmejevanje med sredstvi, ki so last javnega podjetja, in tistimi, ki so last države.

Amortizacija, ki jo opredeljuje Slovenski računovodski standard 13, se pri avtocestah kot strošek za obnovo in vzdrževanje osnovnega sredstva sploh ne odvaja. Zato se moramo vprašati, ali je pri avtocestah smiselno obračunavati amortizacijo? Amortizacija je posledica uporabe osnovnega sredstva, zato moramo vzrok zanjo iskati v uporabi osnovnega sredstva, pri tem pa upoštevati zastaranje in skladnost z drugimi osnovnimi sredstvi. Pri avtocestah gre za državno premoženje, kjer se za znesek stroškov amortizacije zmanjšajo obveznosti podjetja do države, ki ta sredstva samo upravlja. Prav gotovo bi neobračunavanje amortizacije pripomoglo k nižjim cestninam, nižjemu davku na uporabo cest ali nižjim cenam goriva.

Vsekakor pa se amortizacija mora obračunavati, vendar bo treba veliko stvari še dodelati: določiti amortizacijsko stopnjo, dodelati vsebino osnovnih sredstev, prenesti zadeve na druge upravljavce idr. Tako bi lažje dobili natančnejše zneske amortizacije in izračunali ceno uporabe avtocest.

LITERATURA

1. Blatnik Matjaž: Rebalans Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 46 str.
2. Borko Andrej: Gorenjska avtocesta. Odsek Hrušica – Vrba. Ljubljana: Pegaz, 1993. 96 str.
3. Brumen Nevenka: Dolenjska avtocesta. Odsek Malence – Šmarje Sap. Ljubljana: Pegaz, 1992. 71 str.
4. Ceste in prometna infrastruktura. Ljubljana: Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2000. 31 str.
5. Fox William F.: Strategic Options for Urban Infrastructure Management. Washington D. C.: The World Bank, 1994. 253 str.
6. Gorišek Jurij: Financiranje in učinki infrastrukturnih investicij. Magistrsko delo. Ljubljana: Inštitut za ekonomska raziskovanja v Ljubljani, 1970. 147 str.
7. Gorišek Jurij: Analiza stroškov pri uporabi ceste in železnice. Ljubljana: Prometni inštitut, 1979. 222 str.
8. Hieng Romana: Obračun davka od dobička pravnih oseb za leto 2001. Revija za računovodstvo in finance, Ljubljana, 2002, 1-2, str. 115 – 131.
9. Hrovatin Nevenka: Prestrukturiranje infrastrukturnih dejavnosti. Zbornik referatov. Ekonomska politika proti letu 2000. Ljubljana: Zveza ekonomistov Slovenije, 1997, 5, str. 93 – 114.
10. Janko Lojze: Javna podjetja. Revija Podjetje in delo, Ljubljana, XVI (1990), 5, str. 345 – 351.
11. Jereb Samo: Razporejanje stroškov amortizacije po občinah. Računovodstvo v javnih podjetjih. Zbornik referatov. Ljubljana: Lm Veritas, podjetje za računovodsko svetovanje d.o.o., 1999, str. 63 – 81.
12. Juvanc Alojz: Osnove za projektiranje avtocest. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, 1995, str. 43 –51.
13. Kavčič Slavka et al.:Obstoječi način obračunavanja stroškov amortizacije kot kalkulativenega elementa veljavne cene po posameznih občinah, za obvezno lokalno javno službo ravnanja s komunalnimi odpadki in odlaganja ostankov komunalnih odpadkov in izdelava predlogov o najprimernejših stopnjah amortizacije, z ozirom na pridobljene podatke. Poročilo o raziskovalni nalogi. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1999. 26 str.

14. Marušič Janez: Urejanje občestne krajine. Ljubljana: Ministrstvo z aokolje in prostor, 1997. 127 str.
15. Mežnar Drago: Ustanavljanje, poslovanje in lastninjenje javnih podjetij. Sinhronizacija top managementa PTT podjetja Slovenije. Ljubljana: World Trade Center, 1994. 28 str.
16. Mrak Mojmir: Naložbe v slovensko gospodarsko infrastrukturo. Bančni vestnik, Ljubljana, 1998, 2 – 3, str. 10 – 15.
17. Ogorelec Anton: Logistika. Maribor: VEKŠ, 1985. 380 str.
18. Piha Branislav: Osnove prostornog planiranja. I. izdaja. Beograd: IŠRO Privredno finansijski vodič, 1973. 631 str.
19. Pličanič Senko: Ustanoviteljske pravice in upraviteljska upravičenja glede javnih podjetij. Zbornik referatov o upravljanju in vodenju izvajalcev gospodarskih javnih služb in varstva okolja Slovenije, 1998, str. 63 – 79.
20. Prometna politika za vsakogar. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, 1998. 30 str.
21. Rebernik Miroslav: Ekonomika podjetja. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1994. 298 str.
22. Slovenski računovodski standardi. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2002. 310 str.
23. Slovenski računovodski standard 1. Opredmetena osnovna sredstva. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2002, str. 27 – 34.
24. Slovenski računovodski standard 2. Neopredmetena osnovna sredstva. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2002, str. 35 – 41.
25. Slovenski računovodski standard 13. Amortizacija. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2002, str. 108 – 111.
26. Slovenski računovodski standard 35. Računovodske rešitve v javnih podjetjih. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2002, str. 275 – 282.
27. Stražišar Borut: Razmislek in pripombe ob zapisu Statusnopravni okvir javnih gospodarskih in negospodarskih organizacij. Pravna praksa, Ljubljana, 13 (1994), 16, str. 23 – 27.
28. Šinkovec Janez: Javno podjetje (II). Gospodarski vestnik, Ljubljana, 38 (1989), 36, str. 62 – 66.

29. Tičar Bojan: Statusnopravni okvir javnih gospodarskih in negospodarskih organizacij. Pravna praksa, Ljubljana, 13 (1994), 15, str. III – VII.
30. Turk Ivan et al.: Finančno računovodstvo. Ljubljana: Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 1999. 841 str.
31. Turk Ivan et al.: Slovenski računovodski standard 13 (2001): Stroški amortizacije. Revija za računovodstvo in finance, Ljubljana, 2000, 7, str. 107 – 111.
32. Vegar Branko: Prometna infrastruktura. Zagreb: OOUR Institut prometnih znanosti, 1981. 186 str.
33. Zupančič Vera: Končni obračun amortizacije osnovnih sredstev. Revija za računovodstvo in finance, Ljubljana, 2002, 1 – 2, str. 80 – 87.
34. Zupančič Vera: Končni obračun amortizacije neopredmetenih in opredmetenih osnovnih sredstev. Revija za računovodstvo in finance, Ljubljana, 1996, 3 –4, str. 121 – 141.
35. Župančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

VIRI

1. Cestnina. [URL: <http://www.dars.si/menu/cestnina-4.html>], 1. 12. 2001.
2. Financiranje Nacionalnega programa izgradnje avtocest. [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-4.html>], 15. 3. 2002.
3. Interni podatki DARS, d. d.
4. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96).
5. Nacionalni program izgradnje avtocest, [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 15. 2. 2002.
6. Poslovno poročilo DARS, d. d., za leto 2001.
7. Program dela Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d., za leto 2000.
8. Prometne obremenitve. [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 31. 8. 2001.
9. Prometne obremenitve. [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 9. 9. 2001.
10. Pravni status in organiziranost Dars – analiza in predlogi. Ljubljana: Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 1999. 87 str.
11. Rimske ceste. [URL: <http://www.dars.si/menu/zanimivosti-4.html>], 9. 9. 2001.
12. Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97).
13. Varstvo okolja. [URL: <http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>], 9. 9. 2001.
14. Zakon o davku od dobička pravnih oseb (Uradni list RS, št. 72/93).
15. Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/93).
16. Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93).
17. Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 38/81).
18. Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 29/97).
19. Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 46/93).