

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ANALIZA GIBANJA STROŠKOV V CESTNEM TOVORNEM
PROMETU V ČASU GOSPODARSKE KRIZE**

Ljubljana, julij 2014

MARTINA ŠMID

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Martina Šmid, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica diplomskega dela z naslovom Analiza gibanja stroškov v cestnem tovornem prometu v času gospodarske krize, pripravljenega v sodelovanju s svetovalko dr. Barbaro Mörec.

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

S svojim podpisom zagotavljam, da

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

V Ljubljani, dne _____

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD	1
1 FINANČNA IN GOSPODARSKA KRIZA V EVROPI IN SLOVENIJI	2
2 VPLIV KRIZE NA PREVOZNIŠKO DEJAVNOST.....	3
3 OPREDELITEV IN PREDSTAVITEV GLAVNIH POSLOVNIH PRVIN PREVOZNIŠKEGA PODJETJA.....	5
3.1 Pogonsko gorivo	6
3.1.1 Cena dizelskega goriva v Sloveniji.....	6
3.1.1.1 Trošarina	8
3.1.1.2 Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	10
3.1.1.3 Taksa CO2	11
3.1.2 Cene dizelskega goriva v Avstriji, Nemčiji in na Nizozemskem	11
3.2 Cestnina	12
3.2.1 Cestnina v Sloveniji	12
3.2.2 Cestnina v Nemčiji.....	14
3.2.3 Cestnina v Avstriji	16
3.2.4 Cestnina na Nizozemskem.....	17
4 ANALIZA STROŠKOV PREVOZA NA KONKRETNEM PRIMERU.....	18
4.1 Opis podjetja.....	18
4.2 Gibanje stroškov prevoza izbranega podjetja	19
4.2.1 Amortizacija vozila.....	20
4.2.2 Strošek goriva	20
4.2.3 Strošek cestnine	22
4.2.4 Zavarovanje tovornega vozila.....	23
4.2.5 Strošek voznika.....	24
4.2.6 Strošek pnevmatik.....	26
5 ANALIZA STROŠKOV.....	26
6 CENE PREVOZNIH STORITEV	32
SKLEP	34
LITERATURA IN VIRI	36
PRILOGE	

KAZALO SLIK

Slika 1: Gibanje drobnoprodajne cene dizelskega goriva in njenih komponent v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013 (v EUR za liter).....	7
Slika 2: Struktura maloprodajne cene dizelskega goriva od leta 2007 do leta 2013.....	8
Slika 3: Gibanje višine povračila trošarine za 1.000 litrov dizelskega goriva od julija 2009 do decembra 2013 (v EUR)	10
Slika 4: Gibanje maloprodajne cene dizelskega goriva v EUR za liter v državah Slovenija, Avstrija, Nemčija in Nizozemska od leta 2006 do leta 2013.....	11

Slika 5: Gibanje stroška goriva za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR)	22
Slika 6: Gibanje stroška cestnin za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posamezne države po letih (v EUR).....	23
Slika 7: Gibanje skupnega stroška voznika (fiksni in variabilni del skupaj) za posamezno državo po letih (v EUR).....	26
Slika 8: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posameznih držav po letih (v EUR).....	28
Slika 9: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Slovenije po letih (v EUR)	30
Slika 10: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Avstrije po letih (v EUR).....	31
Slika 11: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Nemčije po letih (v EUR).....	31
Slika 12: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Nizozemske po letih (v EUR).....	32
Slika 13: Četrtnoletno gibanje indeksa cene prevoznih storitev od leta 2008 do leta 2013 ...	33
Slika 14: Gibanje indeksa cen prevoznih storitev na opravljen kilometer in indeksi celotnih stroškov po posameznih državah po letih	33

KAZALO TABEL

Tabela 1: Gospodarska aktivnost Slovenije od leta 2006 do leta 2013.....	2
Tabela 2: Izvoz republike Slovenije od leta 2006 do leta 2012 (v mio EUR)	3
Tabela 3: Kazalniki aktivnosti v mednarodnem cestnem tovornem prevozu, letno v Sloveniji za obdobje od leta 2006 do leta 2012.....	4
Tabela 4: Cestnina za relacijo Ljubljana – Kozina za 4 cestninski razred od leta 2006 do danes v EUR.....	14
Tabela 5: Sprememba višine cestnine V EUR za prevožen kilometer v Nemčiji od leta 2005 do danes	15
Tabela 6: Sprememba višine cestnine v EUR za prevožen kilometer v Avstriji od leta 2006 do danes	17
Tabela 7: Cena letne, mesečne in tedenske evrovinjete v EUR od leta 2002 do danes ...	18
Tabela 8: Primerjava cene za prevožen kilometer v EUR v Nemčiji, Sloveniji ter Avstriji leta 2009 in leta 2013 za vozila emisijskega razreda Euro 5 s 4 ali več osmi v primerjavi z dnevno evrovinjeto	18
Tabela 9: Cena dizelskega goriva, ki jo plača slovenski prevoznik po posameznih državah od leta 2006 do leta 2013 (v EUR/l)	21
Tabela 10: Strošek goriva za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR)	21
Tabela 11: Strošek cestnine po posameznih državah po letih (v EUR/km)	22

Tabela 12: Strošek cestnin za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR).....	23
Tabela 13: Strošek zavarovanja po letih za tovorno vozilo in strošek zavarovanja za analizirano vožnjo (v EUR)	24
Tabela 14: Bruto mesečna plača in bruto letni regres voznika po letih (v EUR)	25
Tabela 15: Strošek voznika za 1.200 km dolgo vožnjo po letih (v EUR)	25
Tabela 16: Strošek pnevmatik tovornega vozila po letih (v EUR).....	26
Tabela 17: Strošek amortizacije, zavarovanja in pnevmatik po letih za vožnjo dolgo 1.200 km (v EUR).....	27
Tabela 18: Stalni stroški, trošek goriva, cestnine in skupni stroški za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države po letih (v EUR)	27
Tabela 19: Rast celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države od leta 2007 do leta 2013 glede na predhodno leto (v %).....	28
Tabela 20: Celotni stroški znotraj posamezne državah za vožnje dolge 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km po letih in na km (v EUR)	29

UVOD

V zadnjem desetletju je prevozniška dejavnost v Sloveniji doživela velik razvoj. Na začetku 21. stoletja je razvoj transporta celo prehitel razvoj prometne infrastrukture (Štor, Mušinovič, & Urbanc, 2011): število prevoznških podjetij se je iz leta v leta večalo, zaposlovalo vedno večje število ljudi in vsako leto prepeljalo več blaga. To je trajalo vse do leta 2007, ko se je pričela prevoznška kriza, ki je svoj vrh dosegla leta 2009. Prvi znak prevoznške krize je bila hitra rast cen goriv.

V prevoznških podjetjih niso pričakovali, da bo kriza, ki se je v tej dejavnosti začela že leta 2007, trajala še danes in da bo tako trdovratna. Tudi logistika, dejavnost, ki se ukvarja z upravljanjem toka materialov od virov do porabnikov in je zato tesno povezana z gospodarstvom, industrijo in trgovino, je tonila v čedalje globljo krizo: proizvodnja je upadla, posledično je manj dela za prevozno in skladiščno dejavnost. Poleg tega so zaradi velikega števila prevoznških podjetij upadle tudi cene prevoznih storitev, Igor Sep iz Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije pa opozarja še na slabšo plačilno disciplino naročnikov prevozov, ki je povečala likvidnostne težave prevoznških podjetij, njihovo prezadolženost in notranje težave prevoznških podjetij, ki so jih povzročili tudi menedžerski odkupi (Pavlin, 2012). V teh težkih razmerah imajo manj problemov tista prevoznška podjetja, ki so vpeljala nove poslovne modele, ponudila sodobne in kakovostne storitve, poiskala notranje rezerve in zanesljivejše poslovne partnerje in trge, učinkovito nadzorujejo stroške in skrbijo za likvidnost, ter niso finančno obremenjena s posojili in hipotekami.

Četudi slovenski prevozniki ves čas opozarjajo na številne težave, s katerimi se soočajo pri svojem delu, pa še vedno premalo pozornosti posvečajo stroškom, ki nastajajo pri opravljanju dejavnosti. Stroški prevoznških podjetij so tekom gospodarske krize zaradi hitre rasti cen goriv in cestnine močno narasli. Kriza je tako pokazala, da je učinkovito nadziranje stroškov eden izmed ključnih dejavnikov za premagovanje poslovnih težav prevoznških podjetij.

Prevoznška podjetja se pri poslovanju soočajo s stroški, katere lahko nadzorujejo in tudi delno omejujejo in s stroški na katere nimajo neposrednega vpliva. Stroški, ki so neposredno vezani na opravljanje prevozne storitve in na katere lahko prevoznško podjetje le delno vpliva so stroški goriva, stroški dela voznika, stroški amortizacije vozila, stroški vzdrževanja in pnevmatik, stroški zavarovanja in stroški cestninjenja (Hočevar, 2009, str. 4). Namen diplomskega dela je zato opozoriti na vpliv gibanja prav teh stroškov na uspešnost prevoznških podjetij.

Cilj diplomske dela, je na podlagi podatkov manjšega slovenskega prevoznškega podjetja analizirati gibanje glavnih stroškovnih komponent prevoza v času finančne in gospodarske krize in jih primerjati z gibanjem prodajnih cen. Diplomsko delo je zato sestavljeno iz

šestih poglavji. V prvem poglavju je na kratko predstavljen začetek finančne in gospodarske krize, vpliv krize na Evropo in Slovenijo, ter nadalje na prevozniško panogo. Temu sledi opredelitev in predstavitev stroškov prevozniških podjetij. Četrto poglavje je namenjeno pregledu, kako je gibanje cen poslovnih prvin v času trajanja gospodarske in finančne krize, vplivalo na stroške poslovanja v prevozniški dejavnosti. V petem poglavju zbrane podatke o gibanju cen poslovnih prvin analiziram na podlagi tipične storitve v prevozniški panogi: prevoz blaga na relaciji dolgi 1.200 km. Šesto, zadnje poglavje pa sem namenila prodajnim cenam prevoznih storitev.

1 FINANČNA IN GOSPODARSKA KRIZA V EVROPI IN SLOVENIJI

Svetovna finančna in gospodarska kriza se je začela leta 2008 s pokom nepremičninskega balona v ZDA. Pod vplivom pretresov na finančnih trgih so se gospodarske razmere na globalni ravni začele hitro poslabševati že v drugi polovici leta 2008 (Vasle, 2009). Zaradi močne globalne prepletenosti finančnih in blagovnih tokov se je kriza hitro prenesla tudi v Evropo in z manjšo zamudo v Slovenijo: upočasnila se je gospodarska rast, zmanjšala mednarodna menjava in rast trgovine, padle so cene surovin, zmanjšalo se je število gradenj nepremičnin, padla je prodaja avtomobilov in ohromilo posojilni in denarni trg (Vlada RS, 2011).

Ker je slovensko gospodarstvo odvisno od blagovne menjave z drugimi državami, razmere v mednarodnem finančnem in gospodarskem okolju, predvsem pa v državah, ki imajo evro, na naša podjetja močno vplivajo (Vlada RS, 2011). Močan upad naročil je tako skrčil obseg izvoza in uvoza, poslabševanje gospodarskih obetov in omejen dostop do finančnih sredstev pa sta močno prizadela investicijsko aktivnost podjetij. Poleg tega se je začetek gospodarske in finančne krize ujema s sicer pričakovanim umirjanjem investicijskega cikla v gradnji infrastrukture, ta pa se je zaradi splošnega poslabšanja gospodarskih razmer še dodatno poglobil (Vasle, 2009).

Tako je slovensko gospodarstvo vse do leta 2008 močno raslo, kar kažejo tudi podatki Statističnega urada Republike Slovenije v Tabeli 1. Največji upad gospodarske aktivnosti je v letu 2009, da pa kriza še vedno traja pa je razvidno iz podatkov za leta 2010 - 2013.

Tabela 1: Gospodarska aktivnost Slovenije od leta 2006 do leta 2013

Kazalnik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BDP (v mio EUR)	30.402	33.206	35.764	34.286	35.865	35.736	35.231	34.928
Realna gospodarska rast (v %)	5,8	7,0	3,4	-7,9	1,3	0,7	-2,5	-1,1
Stopnja	6,0	4,9	4,4	5,9	7,3	8,2	9,0	*

nadaljevanje

Kazalnik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
brezposelnosti								
Izvoz (v mio EUR)	20.657	24.041	25.293	21.022	23.688	26.389	26.870	27.566
Uvoz (v mio EUR)	20.818	24.636	26.231	20.252	23.163	25.830	25.167	25.213
Saldo izvoza in uvoza (v mio EUR)	-161	-595	-937	769	525	559	1.703	2.353

Legenda: * V času izdelave tega diplomskega dela podatki še niso bili na voljo

Vir: SURS, *Bruto domači proizvod, temeljni agregati nacionalnih računov in zaposlenost; 1995-2011, 2014;*
 SURS, *Prvi maj 2013 – mednarodni praznik dela, 2013a;* Vlada RS, *Gospodarstvo, b.l.*; UMAR,
Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2013, 2013.

V mednarodni menjavi Slovenija največ sodeluje z državami članicami EU. Vseskozi je delež izvoza v te države večji od 54 %, delež uvoza iz teh držav pa preko 66 %. Največje trgovinske partnerice Slovenije so Nemčija, Italija in Avstrija kar je razvidno tudi iz Tabele 2, ki prikazuje podatke o izvozu iz Slovenije. Vrednost uvoza v posamezne države in njihov delež v celotnem uvozu je razviden iz Priloge 1.

Tabela 2: Izvoz republike Slovenije od leta 2006 do leta 2012 (v mio EUR)

Izvoz	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celoten izvoz	20.657	24.041	25.293	20.861	23.500	26.201	26.604
EU	11.465	13.707	13.675	11.184	13.074	14.744	14.440
%	55,50 %	57,02 %	54,07 %	53,61 %	55,63 %	56,27 %	54,28 %
Nemčija	3.296	3.652	3.744	3.166	3.616	4.389	4.456
%	15,96 %	15,19 %	14,80 %	15,18 %	15,39 %	16,75 %	16,75 %
Italija	2.157	2.565	2.395	1.863	2.234	2.474	2.380
%	10,44 %	10,67 %	9,47 %	8,93 %	9,51 %	9,44 %	8,95 %
Avstrija	1.451	1.513	1.555	1.251	1.494	1.613	1.732
%	7,02 %	6,29 %	6,15 %	6,00 %	6,36 %	6,16 %	6,51 %

Opomba: V oklepaju je napisan delež izvoza v celotnem izvozu Republike Slovenije, v času izdelave tega diplomskega dela podatki za leto 2013 še niso bili na voljo

Vir: *Cestni blagovni prevoz, blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga, Slovenija, letno 2013;*
Izvoz in uvoz po državah, Slovenija, kumulativni podatki, 2013.

2 VPLIV KRIZE NA PREVOZNIŠKO DEJAVNOST

Če lahko trdim, da se je gospodarska in finančna kriza v Sloveniji začela konec leta 2008, pa je prevoznika dejavnost v krizo vstopila že leto prej, ko je prišlo do hitre rasti cen goriva. Avtoprevoznika zbornica je že takrat predlagala, da bi država pomagala prevoznikom podjetjem s pomočjo predpisanega 30 dnevnega plačilnega roka, saj je rok

plačila za opravljeno prevozno storitev že takrat trajal 90 dni in več, in z določitvijo t.i. poštene cene prevozov, saj so bile že takrat cene prevoznih storitev zelo nizke zaradi velikega števila podjetij v panogi in posledično presežne ponudbe nad povpraševanje. (Deutsch, 2009). Ker pa je bil leta 2007 obseg poslovanja še razmeroma visok, pravega interesa za to pobudo med prevozniki ni bilo: cene so se še naprej prosto oblikovale, naročil je bilo dovolj, da so podjetja preživela, celo toliko, da so jih nekateri prevozniki po veliko nižjih cenah predajali podizvajalcem in izvajali agencijske posle.

Do leta 2009 pa so cene prevozov zaradi neusmiljene konkurence močno padle. Z vstopom celotnega slovenskega gospodarstva v krizo pa se je stanje v prevozniški panogi še dodatno poslabšalo saj (Deutsch, 2009):

- se je zmanjšala povprečna količina prepeljanega blaga za 30 % (od 10 % v prehranbeni industriji pa vse do 70 % v avtomobilski industriji),
- se je povečala konkurenca tujih prevoznikov, ki so slovenskim prevoznikom odvzeli od 15 do 20 % naročil (poseben problem tu predstavljajo tisti tuji prevozniki, ki vozijo brez ustreznih dovolilnic in so zato velikokrat cenejši),
- so se še podaljšali roki za plačila prevozov in se je povečal tudi obseg neizterjanih plačil.

Dejavnost cestnih prevozov je tipična ciklična dejavnost: kadar se BDP povečuje, se dejavnost impulzivno odzove z naložbami, ko BDP pada, pa se običajno soočamo s presežnimi kapacitetami. Kot se tudi vidi iz Tabele 3 je tako do leta 2008 rasel obseg prepeljanih ton blaga, opravljenih tonskih kilometrov, prevoženih kilometrov in opravljenih voženj. Da se je dejavnost res razvijala vidimo tudi po rasti števila zaposlenih v dejavnosti, števila registriranih tovornih vozil, dodani vrednosti in deležu v BDP. V letu 2009 pa je obseg dejavnosti pomembno padel in pojavile so se presežne kapacitete. Opazna je velika razlika med dejansko prevoženim tovorom in razpoložljivim voznim parkom (Muharemi Vukas, 2012).

Aktivnost v prevozniški panogi torej sled gibanju BDP. Najslabše leto je bilo leto 2009, podatki pa kažejo, da je dejavnost trenutno še vedno v krizi.

Tabela 3: Kazalniki aktivnosti v mednarodnem cestnem tovornem prevozu, letno v Sloveniji za obdobje od leta 2006 do leta 2012

Kazalnik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tone (v 1.000)	15.237 (/)	17.389 (14,12)	20.466 (17,70)	18.268 (-10,74)	21.289 (16,54)	22.643 (6,36)	21.902 (-3,27)
Tonski kilometri (v mio)	9.834 (/)	11.161 (13,50)	13.625 (22,07)	12.486 (-8,36)	13.643 (9,26)	14.262 (4,54)	14.039 (-1,56)

se nadaljuje

nadaljevanje

Kazalnik	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kilometri (v mio)	729 (/)	834 (14,40)	998 (19,66)	925 (-7,31)	1.008 (8,97)	1.039 (3,08)	998 (-3,95)
Število voženj (v 1.000)	1.458 (/)	1.690 (15,91)	1.898 (12,31)	1.749 (-7,85)	2.202 (25,90)	2.116 (-3,91)	2.031 (-4,02)
Zaposlenost (v 1.000)	49,1 (/)	51,6 (5,09)	54,4 (5,43)	53,5 (-1,54)	51,5 (-3,74)	48,8 (-5,24)	48,3 (-1,02)
Št. registriranih tov. vozil	73.638 (/)	81.518 (10,70)	88.437 (8,49)	88.457 (0,02)	89.219 (0,86)	89.949 (0,82)	89.845 (-0,12)
Dodana vrednost (v EUR)	1.513,2 (/)	1.735,3 (14,68)	1.893,7 (9,12)	1.703,9 (-10,02)	1.755,6 (3,03)	1.868,3 (6,42)	1.816,7 (-2,76)
Delež v BDP (v %)	4,9 (/)	5,0 (2,04)	5,1 (2,00)	4,8 (-5,88)	4,9 (2,08)	5,2 (6,12)	5,3 (1,92)

Opomba: znesek v oklepaju kaže rast glede na preteklo leto (v %), v času izdelave tega diplomskega dela podatki za leto 2013 še niso bili na voljo.

Vir: Cestni, blagovni prevoz, Slovenija, letno, 2013; Cestna vozila konec leta (31.12.) glede na vrsto vozila in občino, Slovenija, letno, 2013.

3 OPREDELITEV IN PREDSTAVITEV GLAVNIH POSLOVNIH PRVIN PREVOZNIŠKEGA PODJETJA

Uspešnost vsakega podjetja se lahko meri z razliko, ki nastane med ceno proizvoda oziroma storitve in višino stroškov, ki nastanejo pri proizvodnji tega proizvoda oziroma pri opravljanju storitev. Enako je tudi pri prevoznikiških podjetjih: uspešna so tista podjetja, ki jim uspe na trgu opravljati prevoze po višji ceni in hkrati minimalizirati oziroma optimizirati stroške, ki nastajajo pri opravljanju prevoza.

Stroškovna cena cestnega prevoza je sestavljena iz stalnih (fiksni) in spremenljivih (variabilni) stroškov. Stalni stroški so tisti, ki se s številom prevoženih kilometrov ne spreminjajo, se pa spreminjajo na enoto prevoženega kilometra (več kot je opravljenih kilometrov, manjši je strošek na kilometer). Spremenljivi stroški pa so tisti, ki se spreminjajo z obsegom oziroma s številom prevoženih kilometrov, se pa ne spreminjajo oz. se spreminjajo le malo na enoto prevoženega kilometra. Spremenljivi stroški so torej gorivo, pogosto cestnine, delno tudi delo voznika, obraba pnevmatik in vzdrževanje vozil. Med stalnimi stroški pa prevladujejo stroški zavarovanja tovornega vozila in priklopnika ter zavarovanje prevoznikiške odgovornosti, delno delo voznika, pa tudi amortizacija vozila, v kolikor je uporabljena časovna metoda amortiziranja. Strošek dela voznika je delno stalen, delno pa spremenljiv strošek. Sestavljen je iz dveh delov in sicer iz bruto plače in iz dnevnic, ki jih voznik prejme za opravljanje dela izven sedeža dejavnosti. Tako se bruto plača obravnava kot stalni strošek, medtem ko dnevnice predstavljajo spremenljivi del stroškov. Največja in najpomembnejša stroška sta v prevoznikiški dejavnosti strošek

pogonskega goriva in strošek cestnin (Hočevar, 2009, str. 7).

3.1 Pogonsko gorivo

Tovorna vozila za svoj pogon porabljajo dizelsko gorivo. To pa se pridobiva iz nafte. Nafto pridobivajo z vrtanjem in črpanjem na kopnem in na morjih. Največje države proizvajalke so države Bližnjega vzhoda, Rusija in ZDA. S predelavo nafte dobijo različne proizvode kot so bencin, kerozin in plinsko olje (Nafta, 2013). Kategorija plinskega olja vsebuje kurilno olje in dizelsko gorivo. Slednji se uporablja za pogon dizelskih motorjev avtomobilov, tovornih vozil, ladij in drugih pogonskih motorjev (Zaposlenost po dejavnosti/sektorji, transakcije, meritve, letno, 2013).

Na gibanje cen naftnih derivatov vpliva cena surove nafte na svetovnih trgih, davčna politika posameznih držav in gibanje tečaja dolarja. Glavni razlog za trenutno visoko ceno nafte na svetovnih trgih pa je v visokem povpraševanju po nafti. Proizvodnja nafte namreč ne dohaja naraščajočega povpraševanja po nafti v hitro razvijajočih se delih svetovnega gospodarstva, predvsem na Kitajskem in v Indiji (Sep, 2008, str. 2).

Visoke cene goriva hkrati močno vplivajo na počasno okrevanje svetovnega gospodarstva, ki se še vedno nahaja v gospodarski in finančni krizi, saj je težko najti izdelek, ki v fazi proizvodnje ali prodaje ne zahteva transporta oz. dostave. Od goriva pa je močno odvisna tudi proizvodnja električne energije (Bukvič, 2013). Cena goriva torej močno vpliva tako na potrošnje gospodinjstev kot tudi na dobičke podjetij, kar dolgoročno znižuje gospodarsko rast ter blaginjo posameznika (Grm, 2008).

3.1.1 Cena dizelskega goriva v Sloveniji

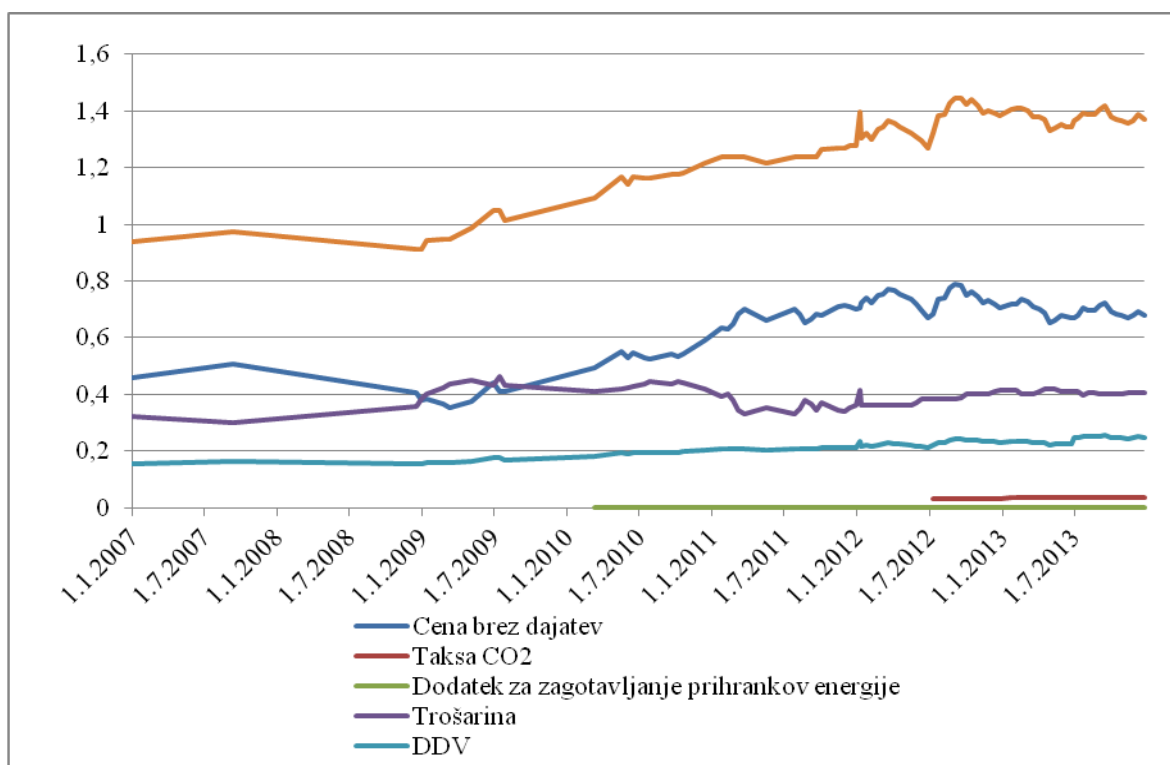
V Sloveniji se prodajne cene naftnih derivatov od aprila 2000 določajo po modelu, po katerem se cene prilagajajo borznim cenam naftnih derivatov na mediteranskem trgu in vrednosti tečaja dolarja. Mehanizem oblikovanja cen naftnih derivatov in hkrati tudi marž trgovcev, ki so fiksne in določene v absolutnem znesku, določa Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov (Ur. l. RS, št. 79/2011). Modelski preračun prodajnih cen poteka vsakih štirinajst dni. Osnova za določitev prodajne cene pred davki v naslednjem štirinajst dnevem obdobju je dvotedensko povprečje objavljenih dnevnih podatkov borznih cen posameznih derivatov na borzni kotaciji, preračunanih iz ameriških dolarjev v domačo valuto po referenčnem tečaju Evropske centralne banke (ECB), veljavnem na dan objave cen (Gabrijelčič, 2012).

Maloprodajna cena dizelskega goriva je v Sloveniji sestavljena iz prodajne cene brez dajatev, dodatka za zagotavljanje prihrankov energije, trošarine, davka na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV) in od leta 2012 takse CO₂. Znesek trošarine je določen na 1.000 litrov pogonskega goriva, DDV pa je odmerjen kot odstotek prodajne cene in trošarine, kar

ob povečanju prodajne cene ali trošarin pripelje do multiplikativnega učinka. To pomeni, da se s povečanjem prodajne cene ali trošarin poveča tudi znesek DDV.

Iz Slike 1 je razvidno da je prodajna cena dizelskega goriva brez dajatev (brez zneska trošarin, dodatka za zagotavljanje prihrankov energije, takse CO₂ in DDV-ja) od sredine leta 2007 padala in je dosegla najnižjo vrednost na začetku leta 2009. Od takrat dalje pa je cena hitro naraščala. Znesek trošarin na liter goriva je bil od konca leta 2008 do sredine leta 2009 celo višje od cene goriva brez dajatev. Iz slike je razvidna tudi uvedba dodatka za zagotavljanje prihrankov energije na začetku leta 2010 ter uvedba takse CO₂ v sredini leta 2012. V Sloveniji se je cena goriva brez dajatev od leta 2007 do leta 2012 povečala za 56,10 % oziroma od pomladi 2009, ko je bila cena najnižja, do oktobra 2012, ko je bila cena v opazovanem obdobju najvišja, za 123,21 % (podrobni podatki v Prilogi 5).

Slika 1: Gibanje drobnoprodajne cene dizelskega goriva in njenih komponent v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013 (v EUR za liter)

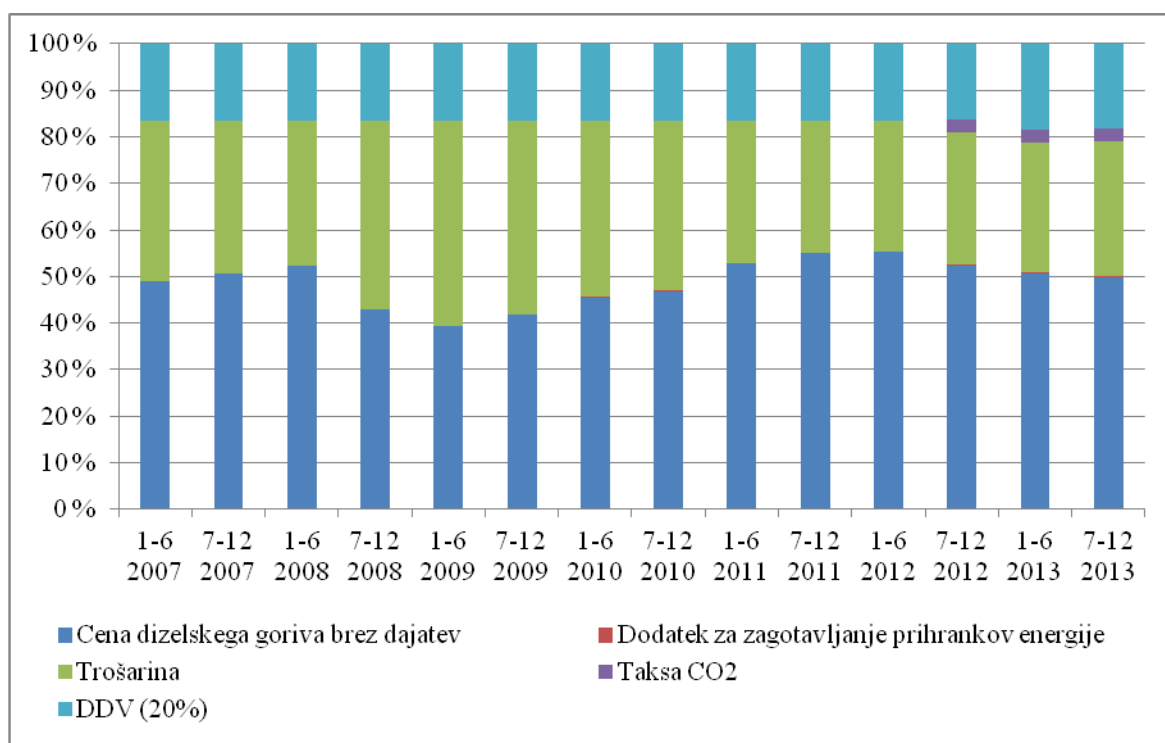


Vir: Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, Spremembe drobnoprodajnih cen v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013, 2014.

Slika 2 prikazuje strukturo maloprodajne cene dizelskega goriva od leta 2007 do leta 2013. Iz nje je razvidno, da je trošarina leta 2009, v obdobju največje krize za slovenske prevoznike, zavzela največji delež v strukturi maloprodajne cene dizelskega goriva. Glede na to, da Vlada Republike Slovenije z višino trošarine regulira višino cene dizelskega goriva, je to kot orodje za spodbudo gospodarstvu v času krize, pričela uporabljati šele proti koncu leta 2009, bolj izrazito pa šele v letu 2011.

V prvi polovici leta 2007 je maloprodajna cena dizelskega goriva znašala 0,938 EUR. Cena dizelskega goriva brez dajatev je predstavljala 48,87 % delež maloprodajne cene, trošarine so zavzele v tem obdobju 34,47 % delež, davek na dodano vrednost pa 16,67 % delež. Razmerje se je skozi opazovano obdobje spreminjalo. Najbolj izrazita pa je sprememba v drugi polovici leta 2009, ko je bil delež trošarin v strukturi maloprodajne cene celo večji kot delež cene dizelskega goriva brez dajatev. V drugi polovici leta 2013 pa je struktura maloprodajne cene nekoliko drugačna, saj sta prisotni dve novi komponenti in sicer dodatek za zagotavljanje prihrankov energije (od leta 2010) in taksa CO₂ (od leta 2012). Tako predstavlja v tem obdobju cena brez dajatev 50,00 % delež, trošarine 28,99 % delež, davek na dodano vrednost 18,12 % delež, taksa CO₂ 2,90 % delež ter dodatek za zagotavljanje prihrankov energije 0,14 % delež maloprodajne cene dizelskega goriva (Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, 2014).

Slika 2: Struktura maloprodajne cene dizelskega goriva od leta 2007 do leta 2013



Opomba: Struktura maloprodajne cene je izračunana na osnovi polletnega povprečja maloprodajne cene in njenih komponent, ki so podrobneje prikazane v Prilogi 5.

3.1.1.1 Trošarina

Trošarina je davek na določeno blago t.i. trošarinske izdelke, vključujoč alkohol, tobak, bencin in kurilno olje (SURS, 2013b). Z normativnega vidika je visoko obdavčenje teh proizvodov pogojeno z željo, da se destimulira njihova potrošnja.

Trošarine v Sloveniji ureja Zakon o trošarinah (ZTro-UPB3, Ur. l. RS, št. 2/2007). Po 2. Členu tega zakona se trošarina plačuje od trošarinskih izdelkov, proizvedenih na območju

Republike Slovenije in trošarinskih izdelkov, ki se uvozijo v Republiko Slovenijo. Višino trošarine se določa glede na določeno referenčno količino na primer število oktanov pri pogonskem gorivu. Obračunava se za posamezne skupine trošarinskih izdelkov glede na predpisane trošarinske stopnje. Največkrat se pobirajo že v fazi proizvodnje ali uvoza, ker se s tem zmanjšujejo administrativni stroški izpolnjevanja davčne obveznosti, obenem pa se zmanjšajo tudi možnosti davčne utaje (Logar, 2010). Ker so vključene v ceno obdavčenega izdelka, mnogi potrošniki nimajo v zavesti, da jih plačujejo in koliko znašajo, zato je odpor do plačila manjši.

Gibanje trošarin za dizelsko gorivo je bilo na začetku finančne in gospodarske krize, natančneje od začetka leta 2007 do začetka leta 2009, stabilno (glej Sliko 1). V začetku leta 2009 so trošarine hitro narasle in so bile celo višje od cene dizelskega goriva brez dajatev vse do konca leta 2009. Znesek trošarine je ostal enak vse od leta 2011, po tem pa nekoliko upade. Ker pa je v tem obdobju začela naraščati cena dizelskega goriva brez dajatev, je delež trošarine v maloprodajni ceni ponovno upadel (podrobnejši podatki so v Prilogi 5).

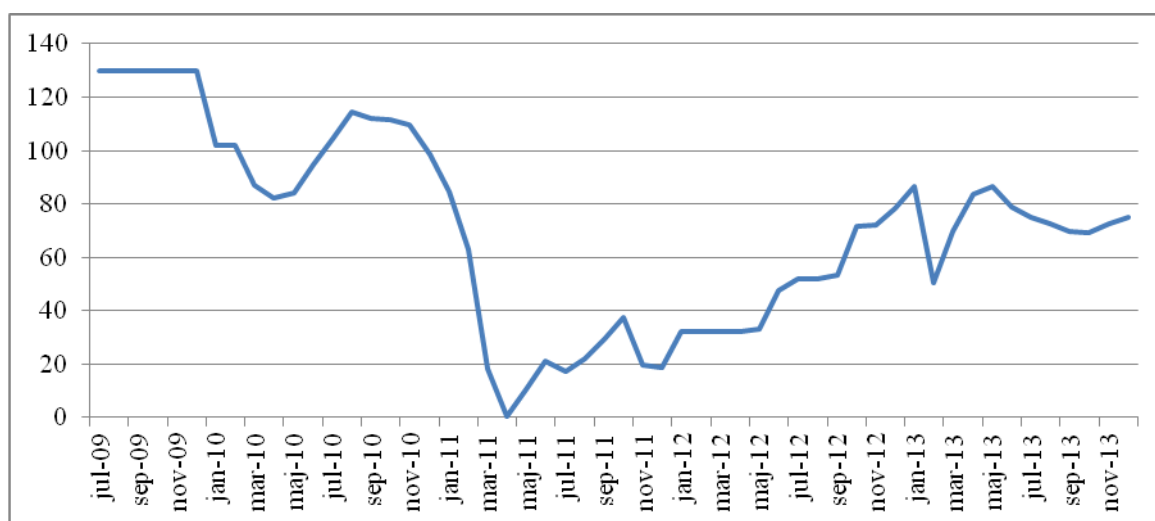
Zaradi upada aktivnosti v prevozniški dejavnosti v času krize in kot spodbuda prevoznikom, sta bila leta 2009 sprejeta novela Zakona o trošarinah (Ur. l. RS, št. 84/1998) in Pravilnik o vračilu trošarin za komercialne namene (Ur. l. RS, št. 31/2009), ki uvajata pravico do vračila dela plačane trošarine za plinsko olje, ki se dokazljivo porabi kot pogonsko gorivo za komercialni namen. Plinsko olje, nabavljeno v Sloveniji, je porabljeno kot pogonsko gorivo za komercialni namen, če je porabljeno za (Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o trošarinah, Ur. l. RS, št. 41/2009, v nadaljevanju ZTro-M):

- prevoz blaga za plačilo ali za lasten račun, z lastnimi ali z najetimi registriranimi motornimi vozili ali tovornjaki s prikolico, ki so namenjeni izključno cestnemu prevozu blaga in je njihova največja dovoljena masa najmanj 7,5 t;
- prevoz potnikov (linijski, izredni) z motornimi vozili kategorije M2 ali M3 skladno s Pravilnikom o ES-homologaciji in posamični odobritvi motornih vozil.

Upravičenci za vračilo trošarine so vse osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v državah članicah EU ali državah članicah Evropskega združenja za prosto trgovino (angl. *European Free Trade Association – EFTA*). Za vračilo trošarine se upošteva povprečni znesek trošarine za plinsko olje za pogonski namen, ki ga potrdi minister za finance, za mesec za katerega se vračilo uveljavlja. Če se v posameznem mesecu trošarina ne spremeni, se upošteva znesek trošarine, ki velja na prvi dan meseca, na katerega se zahtevek nanaša. Višina vračila je enaka razliki med zneskom povprečne trošarine in najnižjim dovoljenim zneskom trošarine, ki ga določa 7. člen Energetske direktive (CURS, 2009). Iz Slike 3 je razvidno, da so bila vračila trošarin leta 2009 t.j. na začetku veljavnosti Pravilnika zelo visoka. To je stimulatивно delovalo na prevozniško dejavnost, saj je recimo malo prevozniško podjetje, ki za opravljanje storitev uporablja petnajst tovornih vozil in je na primer na mesec porabilo 100.000 l plinskega olja za komercialne namene dobilo

povrnjenih kar 13.000 EUR na mesec. Od začetka leta 2010 pa je višina povračila začela padati. Najbolj drastičen padec višine vračila trošarin je bil v letu 2011. Podjetje je najnižji znesek trošarin dobilo povrnjeno aprila 2011. Takrat je bilo povračilo trošarin 0,43 EUR za tisoč porabljenih litrov plinskega olja. To pomeni, da je prej omenjeno malo prevozniško podjetje s 100.000 l porabljenega plinskega olja na mesec aprila 2011 dobilo povrnjenih le 43 EUR, kar pomeni, da so bili stroški uveljavljanja povračila celo višji od samega povračila. Od takrat se je vračilo trošarin za porabljeno plinsko olje sicer nekoliko dvignilo, vendar ni več preseglo 80 EUR za tisoč litrov porabljenega plinskega olja.

Slika 3: Gibanje višine povračila trošarine za 1.000 litrov dizelskega goriva od julija 2009 do decembra 2013 (v EUR)



Vir: CURS, *Vračilo trošarine za komercialni namen*, 2014.

3.1.1.2 Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije

Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije se plačuje od leta 2010, ko je v veljavo stopila vladna Uredba o zagotavljanju prihrankov energije pri končnih odjemalcih (Ur. l. RS, št. 144/2006), ki je bila sprejeta na osnovi Evropske direktive o učinkovitosti rabe končne energije in o energetske storitvah (2006/32/ES). Glavni cilj Uredbe je izboljšati energetske učinkovitosti rabe končne energije, ki bo doprinesla k zmanjševanju porabe primarne energije ter posledično k povečanju zanesljivosti oskrbe z energijo in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Uredba zahteva, da se dobavitelj energije naloži obveznost prihrankov dobavljene energije v višini 1 % letno, obenem pa uvaja tudi prispevek in dodatke za povečanje učinkovite rabe energije, ki jih plačujejo končni odjemalci (Švarc, 2010).

Iz Priloge 5 je razvidno, da je višina dodatka za zagotavljanje prihrankov energije od začetka uveljavitve uredbe enaka in sicer zanaša 0,002 EUR na liter dizelskega goriva.

3.1.1.3 Taksa CO2

Ena izmed komponent maloprodajne cene dizelskega goriva v Sloveniji je od julija 2012 tudi taksa za obremenjevanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida (t.i. Taksa CO2). Taksa se plačuje za emisije CO2 v zrak kot posledica rabe goriv in sežiganja gorljivih organskih snovi in je v celoti prihodek proračuna RS (SURS, 2013c).

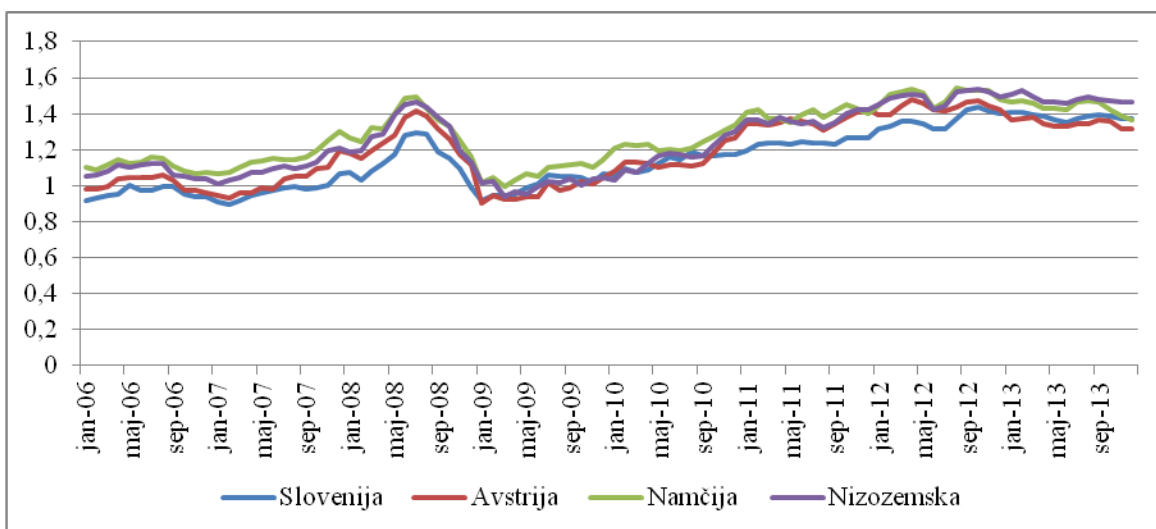
Sprememba Uredbe o taksi za obremenjevanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida (Ur. l. RS, št. 68/1996) je dodatno prispevala k višjim cenam pogonskih goriv, saj taksa od julija 2012 znaša 0,0325 EUR na liter dizelskega goriva (Od polnoči dražji naftni derivati, 2013).

3.1.2 Cene dizelskega goriva v Avstriji, Nemčiji in na Nizozemskem

Ker v nadaljevanju diplomskega dela analiziram stroške za tipičen prevoz slovenskega prevoznika znotraj štirih držav in sicer Slovenije, Avstrije, Nemčije in Nizozemske, je potrebno podrobneje analizirati tudi gibanje cene dizelskega goriva v teh državah.

Maloprodajne cene goriva v vseh opazovanih državah so od leta 2006 do poletja 2008 naraščale, kar je razvidno iz Slike 4. Vrh v letu 2008 skledi strm padec cen v začetku leta 2009, čemur pa zopet sledi rast cen vse do danes. Opazimo lahko tudi, da so cene goriva najvišje v Nemčiji. Cene v Sloveniji so do januarja 2009 najnižje, po tem obdobju pa so podobne cenam v Avstriji in na Nizozemskem, po oktobru 2010 pa so zopet najnižje od opazovanih držav. Cene v Avstriji in na Nizozemskem so v celotnem obdobju nekje med cenami v Nemčiji in cenami v Sloveniji. Maloprodajne cene v štirih opazovanih državah so za obdobje od leta 2006 do leta 2012 podrobneje prikazane v Prilogi 4.

Slika 4: Gibanje maloprodajne cene dizelskega goriva v EUR za liter v državah Slovenija, Avstrija, Nemčija in Nizozemska od leta 2006 do leta 2013



Vir: European's Energy, Historical Fuel Prices, 2014.

Tu pa je treba opozoriti, da ima slovenski prevoznik za gorivo kupljeno v Sloveniji pravico do vračila DDV in od 01.07.2009 dalje tudi pravico do vračila trošarine. Za gorivo, kupljeno v Avstriji in na Nizozemskem ima slovenski prevoznik pravico le do vračila DDV, medtem ko za gorivo kupljeno v Nemčiji plača maloprodajno ceno, saj Nemčija davčnim nerezidentom, torej tudi slovenskim pravnim osebam, ne vrača plačanega DDV-ja. Posledično to pomeni, da je dejanska cena goriva za slovenskega prevoznika v Sloveniji znatno nižja kot v ostalih treh državah. Izmed opazovanih držav je za slovenskega prevoznika najbolj cenovno neugodna Nemčija.

3.2 Cestnina

V preteklosti je cestnina predstavljala zgolj denarno nadomestilo, ki ga uporabnik avtoceste plača za koristi, ki jih ima z vožnjo po avtocesti v primerjavi z vožnjo po običajnih cestnih povezavah. Cestnina je torej veljala kot namensko nadomestilo za višji standard prometnih uslug. Zadnje čase pa cestnina ni več le instrument financiranja, temveč tudi sredstvo za načrtno usmerjanje prometa, torej pomemben ukrep prometne politike države. Posebej v EU se cestnine uporabljajo za doseganje različnih prometno – političnih ciljev. Naraščajoča mobilnost povečuje negativne učinke prometa na okolje, naraščajoče povpraševanje po prometni infrastrukturi posledično poveča potrebe po finančnih sredstvih, kar vse spodbuja uvedbo cestnin, ki jih je zaradi razvoja tehnologije tudi čedalje enostavneje pobirati (DARS, 2013).

3.2.1 Cestnina v Sloveniji

V Sloveniji imamo za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5t, vinjetni cestninski sistem, medtem, ko je za težja tovorna vozila v veljavi odprt in zaprt cestninski sistem hkrati. Odprt cestninski sistem pomeni, da je na cestah s tem cestninskim sistemom cestninska postaja sočasno vstopna in izstopna točka, višina cestnine pa je odvisna zgolj od obračunske in ne od dejansko prevožene razdalje: uporabnik torej plača cestnino čim prevozi cestninsko postajo. V zaprtem cestninskem sistemu pa uporabnik na cestninski postaji najprej vstopi v avtocestni sistem, nato pa pri izstopu z avtoceste cestnino poravna v odvisnosti od prevožene razdalje.

Za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3,5t, je višina cestnine za km prevozne razdalje določena s sklepom Vlade RS (Zakon o cestnini za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg /ZcestV/). Cestnina je določena za posamezne odseke cestninskih cest, po posameznih cestninskih razredih. Višina cestnine pa je poleg tega odvisna tudi od:

- obdobje dneva, v času katerega je prevoz opravljen (nočni ali dnevni čas),
- emisijskega razreda EURO tovornega vozila (ta kriterij velja od 1.1.2010 dalje).

Nočni čas je čas od 22.00 ure zvečer do 6.00 ure zjutraj in je določen na podlagi časa prehoda (izstopne) cestninske postaje. To pomeni, če tovorno vozilo vstopi v zaprt cestninski sistem v času dnevne vožnje in izstopi na izstopni postaji v nočnem času, se mu obračuna nočna (nižja) cestninska tarifa. Emisije dizelskih motorjev namreč vsebujejo številne škodljive snovi, izmed katerih so najškodljivejši prav dušikovi oksidi (NOx) in trdni delci (Vlada odobrila podražitev cestnin za tovornjake, 2013). Emisijski razred EURO tovornega vozila je določen na podlagi mejnih vrednosti emisij. Tako se pri obračunavanju cestnine upošteva ekološka sprejemljivost tovornih vozil ter spodbuja uporaba okoljsko sprejemljivejših vozil (Vlada RS, 2013).

Iz Cenika cestnine za uporabo cestninskih cest (Ur. l. RS, št. 79/2013) je razvidno, da če uporabnik cestninske ceste plačuje cestnino z elektronskim medijem družbe DARS d.d. (to je DARS kartica, DARS kartica Transporter ali elektronska tablica ABC), na katerem je zapisan emisijski razred EURO 3. EURO 4 ali EURO 5 in več, na tej osnovi uveljavlja znižano cestnino. Razred E5 je v veljavi od 27.09.2013. V primeru da uporabnik plačuje cestnino z gotovino, ne more uveljavljati pravice do znižane cestnine in tako plača najvišjo ceno t.i. ceno za najnižji emisijski razred, saj delavec na cestninski postaji ne more preveriti v kateri emisijski razred spada vozilo.

DARS kartico in DARS kartico Transporter lahko uporabnik pridobi takoj ob plačilu stroškov njene izdaje (5,00 EUR, vključno z DDV) na sedežu podjetja DARS ali na cestninskih postajah odprtega sistema oz. na izstopnih cestninskih postajah zaprtega sistema. Elektronsko tablico ABC je uporabnik do junija 2012 pridobil na podlagi vloge, ki jo je posredoval družbi DARS in ob plačilu stroškov izdaje tablice v višini 16,65 EUR (vključno z DDV). Od junija 2012 dalje pa družba DARS na podlagi vloge, uporabniku izda tablico brezplačno. Za plačevanje znižane cestnine, mora uporabnik družbi DARS oddati vlogo za vpis registrske številke vozila in emisijski razred vozila na posamezen medij. Ob prvem prehodu vozila preko cestninske postaje se podatki avtomatsko zabeležijo na elektronski medij (Cenik cestnine za uporabo cestninskih cest, Ur. l. RS, št. 79/2013).

V Tabeli 4, kot primer, prikazujem gibanje cestnine za tovorna vozila cestninskega razreda 4. Od leta 2006 se je cestnina zviševala. Največje povečanje je bilo maja 2009, ko se je cestnina podražila za kar 46,86 %, saj je Vlada želela povečati koncesijsko dajatev, iz katere se odplačujejo krediti za gradnjo avtocest (Iveco in FTP Industrial z novim motorjem, 2013). Tej podražitvi še istega leta sledi pocenitev za 12,23 %, ko si je Vlada začela prizadevati za zmanjšanje posledic gospodarske in finančne krize v prevozniki panogi (Sporazum med zbornicami in ministrstvom za promet / Zmanjšanje posledic gospodarske in finančne krize, 2009). V letu 2010 se cestnina prične obračunavati na podlagi emisijskih razredov, kar poceni cestnino za tovorna vozila višjih emisijskih razredov za 11,44 %, cestnina nižjih emisijskih razredov pa se podraži za 13,93 %. V letu 2013 pa se je cestnina v Sloveniji zopet povečala in sicer za tovorna vozila emisijskega razreda EURO 3 za 43,68 %, vozila EURO IV za 28,03 % in vozila najvišjih emisijskih

razredov /EURO V in več) za 11,48 %.

Tabela 4: Cestnina za relacijo Ljubljana – Kozina za 4 cestninski razred od leta 2006 do danes v EUR

Obdobje		Cestnina v EUR na km	Povečanje glede na predhodno obdobje v %
10.01.2006 – 30.11.2006		0,1778	-
01.12.2006 – 13.10.2008		0,1779	+0,60
14.10.2008 – 25.05.2009		0,1954	+9,84
26.05.2009 – 01.09.2009		0,2869	+46,83
02.09.2009 – 31.12.2009		0,2518	-12,23
01.01.2010 – 30.09.2013	Od Euro 0 do Euro 2	0,2869	+13,93
	Euro 3	0,2518	0,00
	Euro 4 in več	0,2230	-11,44
01.10.2013 - danes	Euro 3	0,3618	+43,68
	Euro 4	0,2855	+28,03
	Euro 5 in več	0,2486	+11,48

Vir: Spremembe in dopolnitve Cenika cestnine za uporabo cestninskih cest, Ur. l. RS, št. 79/2013.

3.2.2 Cestnina v Nemčiji

Zaradi svoje lege je Nemčija križišče poti v mednarodnem cestnem tovornem prometu. Naraščanje tovornega prometa povzroča znatne obremenitve cestnega omrežja in zahteva naložbe v vzdrževanje in izgradnjo.

Da bi stroške izgradnje avtocestnega omrežja kril tisti, ki to omrežje uporablja, je leta 2005 nemška Zvezna vlada vpeljala cestnino za vsa tovorna vozila nad 12 ton skupne dovoljene teže, vezano na odseke (Pobiranje cestnine v Nemčiji, 2013). Družba Toll Collect je v ta namen razvila cestninski sistem, ki deluje na podlagi navigacijske tehnike GPS (*Global Positioning System*) in mobilne komunikacije GSM (*Global System For Mobile Communications*), s katerim se samodejno evidentira tovorno vozilo in odsek, ki ga vozilo prevozi. Sistem pobira cestnino v odvisnosti od prevoženega odseka in emisijskega razreda tovornega vozila, pri čemer ne ovira pretoka prometa med pobiranjem cestnine, saj ne zahteva niti omejitve hitrosti, kaj šele ustavljanja vozil ali obvezne uporabe določenih voznih pasov.

Sistem Toll Collecto uporabniku omogoča tri načine evidentiranja tovornega vozila:

- Samodejno evidentiranje z napravo OBU v vozilu (On Board Unit)
- Ročno evidentiranje po spletu
- Ročno evidentiranje na cestninskem terminalu

Ker je samodejno evidentiranje z napravo OBU v vozilu najpreprostejši in najudobnejši način, se večina uporabnikov odloči za vgradnjo OBU naprave v vozilo. Za vgradnjo naprave v vozilo se uporabnik dogovori s pooblaščenim servisnim partnerjem družbe Toll Collect. Te pooblaščen in usposobljene delavnice so na voljo po vsej Nemčiji in po nekaterih drugih evropskih državah. V Sloveniji teh delavnic ni, zato se slovenski prevozniki odločajo za vgradnjo OBU naprav v sosednji Italiji in Avstriji. OBU naprava, ki jo uporabnik dobi na razpolago brezplačno, ostane tudi po vgradnji v vozilo last družbe Toll Collect. Čas registracije vozila v sistem traja do 5 delovnih dni, sama vgradnja naprave v vozilo pa traja do štiri ure. Čas in stroški vgradnje so odvisni tudi od pripravljenosti vozila na vgradnjo, saj je lahko novo vozilo že opremljeno z električno napeljavo in z anteno za OBU napravo (Toll Collect, 2014), zato stroški vgradnje OBU naprave v vozilo znašajo od 200 do 350 EUR.

Višina cestnine je poleg same dolžine prevoženega odseka odvisna še od emisijskega razreda vozila in števila osi tovornega vozila (Pobiranje cestnine v Nemčiji, 2013). Vsako vozilo je na podlagi emisijskega razreda razvrščeno v svojo cestninsko kategorijo. Razvrstitev cestnine glede na emisijski razred predstavlja za prevoznika podjetja spodbudo k naložbam v tovorna vozila z visokimi okoljskimi standardi.

Tabela 5: Sprememba višine cestnine V EUR za prevožen kilometer v Nemčiji od leta 2005 do danes

Emisijski razred	Število osi	01.01.2005 do 31.12.2008 (v EUR/km)	01.01.2009 do danes (v EUR/km)	Povečanje glede na predhodno obdobje (v %)
Euro 5 + EEV	3	0,100	0,141	41,00
	4	0,110	0,155	40,90
Euro 4 + Euro 3 s filtrom¹	3	0,120	0,169	40,80
	4	0,130	0,183	40,80
Euro 3 + Euro 2 s filtrom	3	0,120	0,190	58,30
	4	0,130	0,204	56,90
Euro 2	3	0,145	0,274	89,00
	4	0,155	0,288	85,80
Euro 1 + Euro 0	3	0,145	0,274	89,00
	4	0,155	0,288	85,80

Vir: Višje cestnine v Nemčiji s 1. januarjem 2008, 2008; Pobiranje cestnine v Nemčiji, 2013.

Od leta 2005, ko se je uvedlo elektronsko cestninjenje (pred tem je Nemčija uporabljala evrovinjetni sistem cestninjenja tovornih vozil) je nemška Zvezna vlada samo enkrat

¹ Z vgradnjo filtrov ki zmanjšujejo izpust dušikovega oksida in trdnih delcev tovorno vozilo preide v višji emisijski razred.

spremenila višino cestnine in sicer 01.01.2009. Dvig cestnine je bil občuten (glejte Tabelo 5). Predvsem se je močno dvignila cestnina za vozila nižjih emisijskih razredov (Euro 0, Euro 1 in Euro 2) in sicer od 85,80 do 89 %, medtem ko se je za vozila višjih emisijskih razredov Euro 4, Euro 5 in EEV povečala le od 40,8 do 41,00 %. Dvig cestnin leta 2009 je bil sicer načrtovan že od samega začetka obstoja sistema, ko je nemška Vlada napovedala dvig cestnin za vozila nižjih emisijskih razredov. Na ta način so prevozniška podjetja že vse od leta 2005, kar 4 leta pred dejanskim dvigom cestnine, spodbujali k nakupu tovornih vozil višjega emisijskega razreda.

3.2.3 Cestnina v Avstriji

V Avstriji je na vseh avtocestah in hitrih cestah ter pogosto tudi na mestnih obvoznicah obvezno plačilo cestnine. Pobiranje cestnine se za tovorna vozila z največjo skupno dovoljeno težo nad 3,5t izvaja izključno elektronsko in zato ne ovira prometa.

Elektronsko cestninjenje se izvaja s pomočjo mikrovalovne DRSC tehnologije (angl. *Dedicated Short Range Communications*) s t.i. sistemom GO, ki ga je Avstrija uvedla leta 2008 (Toll, 2013). Vsa vozila, katerih največja dovoljena teža presega 3,5t, morajo biti opremljena s posebno napravo, imenovano GO-Box. Naprava GO-Box z mikrovalovnim signalom zabeleži vsak prehod pod nadzornim mostom cestninske postaje in tako obračuna cestnino glede na dejansko prevoženo razdaljo. Napravo Go-Box uporabnik kupi na GO prodajnih enotah v Avstriji in drugih državah. V Sloveniji sta GO prodajni enoti na mejnem prehodu Karavanke in Šentilj. Naprava stane 5,00 EUR (Avstrija, 2014).

Višina cestnine na kilometer poti se razlikuje glede na število osi ter od 1. januarja 2010 tudi glede na emisijski razred vozila (Tolls Austria, 2013). Določeni cestni odseki pa se plačajo še dodatno. Tako je na primer potrebno na turski avtocesti dodatno plačati prehod preko Turskega in Karavanškega predora. Nekateri dodatno plačljivi odseki imajo tudi dnevno in nočno tarifo. To je med drugimi gorski prelaz Brenner.

Podatki iz Tabele 6 kažejo, da se je cestnina v Avstriji za tovorna vozila v obdobju od leta 2006 do leta 2013 ves čas zviševala. V obdobju od 01.01.2010 do 01.01.2013 se je cestnina za vozila višjih ekoloških razredov sicer nekoliko pocenila, saj je Avstrija želela nekoliko ublažiti posledice gospodarske in finančne krize in ob enem poskušala stimulirati prevozniška podjetja k investiranju v bolj sodoben, ekološki vozni park (Toll, 2013). V začetku leta 2013 pa se je cestnina za vsa tovorna vozila zopet podražila.

Tabela 6: Sprememba višine cestnine v EUR za prevožen kilometer v Avstriji od leta 2006 do danes

Emisijski razred	Št. osi	01.01.2006 do 30.06.2007 (v EUR/km)	01.07.2007 do 30.04.2008 (v EUR/km)	01.05.2008 do 31.12.2009 (v EUR/km)	01.01.2010 do 31.12.2012 (v EUR/km)	01.01.2013 do 31.12.2013 (v EUR/km)	01.01.2014 do danes (v EUR/km)
Euro 6	3	0,1820	0,2170	0,2218	0,2016	0,2086	0,2268
	4	0,2730	0,3255	0,3318	0,2024	0,3129	0,3402
EEV	3	0,1820	0,2170	0,2212	0,2016	0,2170	0,2338
	4	0,2730	0,3255	0,3318	0,3024	0,3225	0,3507
Euro 4 + Euro 5	3	0,1820	0,2170	0,2212	0,2156	0,2380	0,2590
	4	0,2730	0,3255	0,3318	0,3234	0,3570	0,3885
Euro 0 do Euro 3	3	0,1820	0,2170	0,2212	0,2464	0,2702	0,2912
	4	0,2730	0,3255	0,3318	0,3696	0,4053	0,4368

Vir: *Tarife für Kfz über 3,5t hzG.*, 2014; Berufsgruppe Bus-Bundessparte Transport und Verkehr, b.l.; *Die österreichische Maut für Fahrzeuge über 3,5t hzG. Bestandsaufnahme und Ausbaumöglichkeiten*, b.l.; *Steirische Frächter Zeitung – kundmachung der neuen Mauttarife seit 1. 7. 2007*, 2007.

3.2.4 Cestnina na Nizozemskem

Cestne pristojbine za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, z največjo dovoljeno maso nad 12t, se lahko pobira tudi s pomočjo t.i. evrovinjete. Cestne pristojbine se s pomočjo evrovinjete poravnajo za vožnjo po avtocestah in cestah z obveznim plačilom cestnine v Belgiji, Luksemburgu in na Nizozemska. Prednost tega sistema je, da tovorno vozilo, ki vozi skozi katero koli od teh držav, lahko tudi več od njih, kupi le eno evrovinjeto.

Za evrovinjetni sistem skrbi podjetje AGES, ki je bilo ustanovljeno leta 1994, in je zadolženo za cestninski sistem ter s tem za pobiranje cestnine v 5 evropskih državah, poleg že omenjenih še na Danskem in na Švedskem (AGES, 2013). Sistem je zelo preprost: po plačilu cestnine na prodajnem mestu evrovinjete voznik prejme potrdilo o plačilu za vozilo na katero se evrovinjeta nanaša. Točen datum plačila cestnine se shrani v osrednji bazi podatkov avtocestne družbe, do katere ima neposreden dostop nadzorni organ, ki preverja vozila s sistemom prepoznavanja med vožnjo (Tolls Nederlands, 2013).

Evrovinjetni sistem ima več vrst vinjet in sicer letno, mesečno, tedensko ali dnevno evrovinjeto. Za letne evrovinjete se običajno odločajo domača prevozniška podjetja oz. podjetja katerih vozila se dnevno nahajajo na območju z evrovinjetnim sistemom. Podjetja katerih tovorna vozila se na tem območju nahajajo v povprečju 2 do 3 dni na teden pa se praviloma poslužujejo nakupu dnevnih evrovinjet, saj je to stroškovno ugodneje. Cena dnevnih evrovinjet je enaka že od 01.01.2002 in znaša 8 EUR. Cena ni odvisna ne od emisijskega razreda, niti od števila osi, ter je enaka za vsa vozila, katerih največja dovoljena teža presega 12t. Cene letnih, mesečnih in tedenskih evrovinjet pa so odvisne tako od števila osi, kot emisijskega razreda, kar je razvidno iz Tabele 7.

Tabela 7: Cena letne, mesečne in tedenske evrovinjete v EUR od leta 2002 do danes

Emisijski razred in število osi / vrsta evrovinjete		Letna	Mesečna	Tedenska
Euro 0	1-3 osi	960,00	96,00	26,00
	4 ali več osi	1.550,00	155,00	41,00
Euro 1	1-3 osi	850,00	85,00	23,00
	4 ali več osi	1.400,00	140,00	37,00
Euro 2-6	1-3 osi	750,00	75,00	20,00
	4 ali več osi	1.250,00	125,00	33,00

Vir: Tolls Netherlands, b.l.

Da je evrovinjeta za prevozniška podjetja bolj ugodna kot ostali sistemi cestninjenja je prikazano v Tabeli 8. V Nemčiji 8 EUR, kolikor stane evrovinjeta, zadostuje le za cestnino za 51,62 km, v Sloveniji pa za 35,87 km. Tovorno vozilo pa lahko v enem dnevu opravi tudi več kot 720 km, če ga želimo polno izkoristiti.

Tabela 8: Primerjava cene za prevožen kilometer v EUR v Nemčiji, Sloveniji ter Avstriji leta 2009 in leta 2013 za vozila emisijskega razreda Euro 5 s 4 ali več osmi v primerjavi z dnevno evrovinjeto

Država		Cena za prevožen km (v EUR)	Št prevoženih km za 8 EUR
Nemčija		0,1550	51,62
Slovenija	Leto 2009	0,2518	31,77
	Leto 2013	0,2230	35,57
Avstrija	Leto 2009	0,3318	24,11
	Leto 2013	0,3570	22,41

4 ANALIZA STROŠKOV PREVOZA NA KONKRETNEM PRIMERU

Vpliv gibanja cen poslovnih prvin od leta 2006 do leta 2012 na stroške poslovanja v prevozniški dejavnosti sem analizirala na primeru manjšega slovenskega prevozniškega podjetja, ki opravlja prevoze v štirih državah Evropske unije.

4.1 Opis podjetja

Prevozniško podjetje, ki je predmet analize gibanja stroškov, je majhno storitveno podjetje, ki poleg prevoza blaga svojim kupcem nudi tudi skladiščenje blaga, organizacijo prevozov in manjša popravila tovornih vozil. Osrednja in najbolj pomembna dejavnost podjetja je

prevoz blaga s kontroliranim temperaturnim režimom, torej gre za prevoz zmrznjenega in hlajenega blaga s hladilniki. Ukvarja se predvsem s prevozom živil (zmrznjeno meso, zmrznjena zelenjava, sladoled, sadje in zelenjava, čokolada in čokoladni izdelki) ter zdravil. Podjetje opravlja tudi klasične prevoze blaga s ponjavami, torej s prevozi paletiziranega ali nepaletiziranega blaga in prevozi papirja v rolah, od leta 2011 pa nudi tudi prevoze živilskih tekočin s cisternami.

Izbrano prevozniško podjetje ima v lasti regalno skladišče za skladiščenje navadnega blaga ter skladišče s kontroliranim temperaturnim režimom od +1°C do +20 °C za živila, ki niso živalskega izvora. Skladiščenje blaga nudi kot samostojno storitev ali pa kot dopolnilno storitev pri prevozi blaga. Skladišče podjetju omogoča veliko fleksibilnost, predvsem pri prevozu zbirnih pošilk: tako se z manjšimi vozili v skladišče dostavijo delne pošiljke oziroma se iz skladišča z manjšimi vozili dostavlja blago prejemnikom.

Podjetje svojim kupcem nudi tudi organizacijo prevozov po vsej Evropi. Ker celotne Evrope ne pokrivajo s svojimi tovornimi vozili, organizirajo prevoze s pomočjo prevoznikov – podizvajalcev (t.i. podprevozniki). Prav tako uporabljajo podprevoznike v času visoke sezone, ko povpraševanje po prevozi presega kapacitete podjetja.

4.2 Gibanje stroškov prevoza izbranega podjetja

S pomočjo zbranih podatkov o gibanju cen poslovnih prvin v nadaljevanju analiziram gibanje stroškov prevoza, ki ga opravi slovenski prevoznik z v Sloveniji zaposlenim voznikom znotraj ene države: Slovenija, Avstrija, Nemčija, Nizozemska, v razdalji 1.200 kilometrov. Vožnjo dolgo 1.200 km sem izbrala, ker je to tipična vožnja, ki se opravlja v podjetju. Ob upoštevanju predpisov in zakonodaje v Republiki Sloveniji lahko takšno pot opravi voznik ob normalnih razmerah v dveh dneh. Pri analizi sem upoštevala glavne stroškovne komponente lastne cene prevoza in njihovo vrednostno gibanje od leta 2006 do leta 2013.

Te komponente so:

- amortizacija vozila
- strošek goriva
- strošek cestnine
- strošek zavarovanje vozila
- strošek voznika
- stroški pnevmatik

Strošek goriva, pogosto cestnine, delno strošek voznika (bruto plača), strošek pnevmatik in vzdrževanje vozila so spremenljivi stroški in je njihova višina odvisna od števila

opravljenih kilometrov. Amortizacija osnovnega sredstva (v kolikor je uporabljena časovna metoda amortiziranja), strošek zavarovanja vozila, prikolice in tovora in delno strošek voznika (dnevnice) pa so glavni stalni stroški in nastajajo na letni oziroma mesečni ravni. Pri izračunu stroška na letni ravni sem predpostavljala, da tovorno vozilo upravlja le en voznik, kar pomeni, da ob upoštevanju Socialne zakonodaje na področju cestnega transporta (GZS, 2014) lahko v povprečju letno upravlja vozilo 286 dni, ostalih 79 dni pa je namenjenih počitku. Za stroške, ki nastajajo na mesečni ravni, pa sem predpostavila, da voznik lahko vozi vozilo v povprečju 24 dni na mesec.

Predpostavko o enem vozniku na tovornem vozilu sem izbrala na podlagi prakse izbranega podjetja. Ker kupci njihovih storitev zahtevajo dobavo prepeljanega blaga v času, v katerem lahko pot opravi en voznik in ne hitreje, ima podjetje za eno vozilo zadolženega enega voznika.

4.2.1 Amortizacija vozila

Analizirano podjetje ima v lasti tovorna vozila in prikolice, s katerimi opravlja prevoze, ki so v povprečju stara tri leta. Povprečna nabavna vrednost za tovorno vozilo znaša 85.000,00 EUR in prikolice 35.000,00. Cene se od leta 2006 do leta 2011 niso bistveno spremenile. Podjetje uporablja tovorna vozila dokler ne opravi 1.000.000 km, kar pomeni 5 do 6 let, prikolice pa uporablja 10 let. Po tem obdobju tovorna vozila in prikolice proda, saj postanejo stroški vzdrževanja previsoki. Ocenjuje se, da je preostala vrednost za tovorno vozilo 20.000,00 EUR, preostala vrednost prikolice pa 2.000,00 EUR. Tako zanaša amortizacija na letni ravni za tovorno vozilo 13.000,00 EUR ter za prikolico 3.300,00 EUR. Skupaj znašajo stroški amortizacije 16.300,00 EUR letno.

Strošek amortizacije vozila za vožnjo, ki traja dva dni, je torej 113,99 EUR.

4.2.2 Strošek goriva

Cene goriva po Evropi so se od leta 2006 do leta 2011 gibale različno. V Tabeli 9 je navedena povprečna cena dizelskega goriva, ki jo dejansko plača slovenski prevoznik v posamezni državi. Ker lahko slovenski prevoznik, ki je zavezanec za DDV, zahteva v Sloveniji, Avstriji in na Nizozemskem vračilo davka sem upoštevala cene goriva brez DDV za vse te države. Poleg tega sem pri ceni dizelskega goriva v Sloveniji do julija 2009 naprej upoštevala povprečno vračilo trošarin za pogonska goriva. Cene dizelskega goriva, ki so uporabljene v izračunu so navedene v Prilogi 4.

Tabela 9: Cena dizelskega goriva, ki jo plača slovenski prevoznik po posameznih državah od leta 2006 do leta 2013 (v EUR/l)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	0,80	0,81	0,96	0,77	0,85	1,00	1,08	1,06
Avstrija	0,84	0,85	1,05	0,81	0,95	1,13	1,20	1,12
Nemčija	1,11	1,16	1,34	1,08	1,24	1,40	1,50	1,44
Nizozemska	0,91	0,92	1,10	0,84	0,98	1,15	1,25	1,21

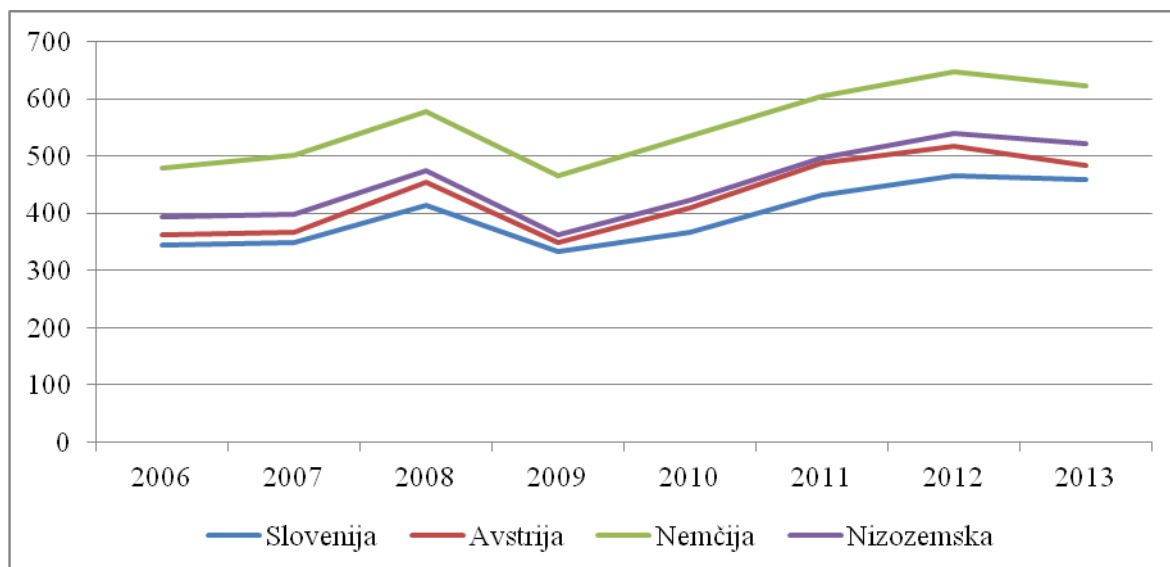
Povprečna poraba tovornega vozila za opravljenih 100 km znaša 36 l, kar pomeni, da tovorno vozilo za vožnjo dolgo 1.200 km porabi 432 l dizelskega goriva (Statistika porabe goriva avtomobilov, 2013).

Iz Tabele 10 in Slike 4 je razvidno gibanje stroška goriva za slovenskega prevoznika v opazovanih letih v štirih državah. Strošek goriva je za slovenskega prevoznika najnižji v Sloveniji, saj je upravičen do povračila DDV in od sredine leta 2009 do vračila dela trošarin na pogonsko gorivo. Sloveniji sledita Avstrija in Nizozemska. To sta državi v kateri slovenski prevoznik lahko zahteva vračilo DDV. Najbolj neugodna država za slovenskega prevoznika pa je Nemčija, saj tam kot tuj rezident ni upravičen do vračila DDV. Strošek goriva je v opazovanem obdobju v vseh državah dosegel svoj vrh v letu 2008, v letu 2009 upade v nadaljevanju pa spet raste vse do leta 2012. Tako mora v letu 2012 slovenski prevoznik za vožnjo dolgo 1.200 km v Sloveniji plačati več kot 460,00 EUR, v Avstriji in na Nizozemskem več kot 510,00 EUR in v Nemčiji več kot 640,00 EUR. V letu 2013 se strošek goriva za vožnjo po vseh državah spet nekoliko zniža.

Tabela 10: Strošek goriva za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	345,60	349,92	414,72	332,64	367,20	432,00	466,56	457,92
Avstrija	362,88	367,20	453,60	349,92	410,40	488,16	518,40	483,84
Nemčija	479,52	501,12	578,88	466,56	535,68	604,80	648,00	622,08
Nizozemska	393,12	397,44	475,20	362,88	423,36	496,80	540,00	522,72

Slika 5: Gibanje stroška goriva za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR)



4.2.3 Strošek cestnine

Strošek cestnine na opravljen kilometer je izračunan na osnovi podatkov navedenih v poglavju 2.2 o višini cestnine v posamezni opazovani državi in ob predpostavki, da podjetje opravlja vožnje z vozili s štirimi osmi in več ter da od leta 2006 do leta 2008 opravlja vožnje s tovornimi vozili emisijskega razreda EURO 3 in od leta 2009 naprej s tovornimi vozili emisijskega razreda EURO 5.

Tabela 11: Strošek cestnine po posameznih državah po letih (v EUR/km)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	0,1778	0,1779	0,1867	0,2447	0,2230	0,2230	0,2230	0,2486
Avstrija	0,2730	0,2993	0,3287	0,3318	0,3234	0,3234	0,3234	0,3570
Nemčija	0,1300	0,1300	0,1300	0,1550	0,1550	0,1550	0,1550	0,1550

Na Nizozemskem strošek cestninjenja ni odvisen od prevoženih kilometrov zaradi evrovinjetnega sistema cestninjenja. Strošek cestnine na Nizozemskem na dan je 8 EUR ne glede na število in emisijski razred tovornega vozila.

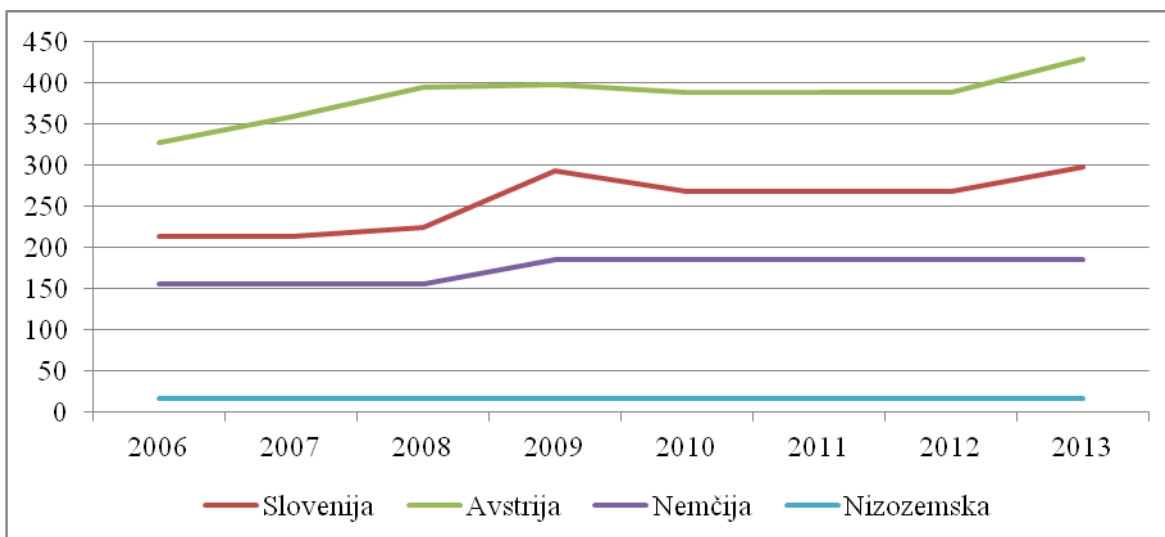
Strošek cestnine je za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države v opazovanih letih najvišji v Avstriji. Strošek je najvišji v letih 2008 in 2009, nato nekoliko pade zaradi pričetka uporabe tovornih vozil ekološkega razreda EURO 5. Podobno je tudi v Sloveniji. Strošek cestnine v Nemčiji je enak v obdobju od leta 2006 do leta 2008, v letu 2009 pa se poveča zaradi dviga cestnin v tej državi. Ker podjetje v taistem letu prične uporabljati tovorna vozila višjega emisijskega razreda, porast stroška cestnine ni tako velik. Strošek cestnine na Nizozemskem pa je skozi opazovana leta enak zaradi evrovinjetnega

cestninskega sistema in znaša za opazovano vožnjo 16,00 EUR.

Tabela 12: Strošek cestnin za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posameznih držav po letih (v EUR)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	213,36	213,48	224,04	293,64	267,60	267,60	267,60	298,32
Avstrija	327,60	359,16	394,44	398,16	388,08	388,08	388,08	428,40
Nemčija	156,00	156,00	156,00	186,00	186,00	186,00	186,00	186,00
Nizozemska	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00

Slika 6: Gibanje stroška cestnin za vožnjo dolgo 1.200 km, ki jo tovorno vozilo opravi znotraj posamezne države po letih (v EUR)



V primeru, da bi prevozniško podjetje še danes uporabljalo za opravljanje svojih storitev tovorna vozila emisijskega razreda EURO 3, bi bili stroški cestnin od leta 2009 naprej znatno višji. Tako bi v Sloveniji za vožnjo dolgo 1.200 km podjetje plačalo 434,16 EUR kar je 45,53% več, v Nemčiji bi plačalo 219,60 EUR, kar pomeni 16,19% več in v Avstriji bi plačalo 524,16 EUR, kar je 22,35% več kot bi plačalo za vožnjo s tovornim vozilom emisijskega razreda EURO 5.

4.2.4 Zavarovanje tovornega vozila

Strošek zavarovanja tovornega vozila je sestavljen iz treh različnih komponent in sicer: zavarovanje tovornega vozila, zavarovanje prikolice in zavarovanje prevozniške odgovornosti (to je zavarovanje blaga, v času ko ga prevaža tovorno vozilo). Predpostavljala sem, da podjetje nima bonitet pri zavarovanju in zato plačuje polno ceno. Strošek zavarovanje se obračunava na letni ravni.

Na podlagi Socialne zakonodaje na področju cestnega transporta (Uredba ES, št. 561/2006) in Zakona o prevozih v cestnem prometu – ZPCP-2 (Uradni list RS, št. 131/06) sem predpostavljala, da tovorno vozilo opravlja vožnje 286 dni v letu (kar je maksimalna izkoriščenost tovornega vozila, če z njim opravlja en voznik) in sem izračunala strošek zavarovanja za vožnjo, ki traja 2 dni.

Tabela 13: Strošek zavarovanja po letih za tovorno vozilo in strošek zavarovanja za analizirano vožnjo (v EUR)

Leto / Zavarovanje	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tovorno vozilo	3.518,11	3.457,15	3.687,28	3.890,33	4.089,15	4.083,80	4.085,45	3.715,48
Priklopnik	1.295,25	1.160,62	1.161,80	1.258,16	1.855,38	1.666,66	1.703,17	1.328,31
Prevozniška odgovornost	656,18	613,05	642,89	661,16	681,33	692,46	706,87	767, 20
Skupaj	5.469,54	5.230,82	5.491,97	5.809,65	6.626,86	6.442,92	6.494,49	5.810,99
Str. zavarovanja / vožnja	38,24	36,58	38,41	40,63	46,33	45,06	45,41	40,63

Strošek zavarovanja za vožnjo, ki traja dva dni je v opazovanih letih naraščal. Najvišji je bil v letu 2010 in je nato v letu 2011 nekoliko upadel. Največje znižanje stroška pa se potem pojavi v 2013. Razlog za povečanje zavarovalnih premij v letih od 2008 do 2010 je uveljavitev predloga novele Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu (Uradni list RS, št. 93/2007). Z uveljavitvijo novele zakona so se minimalne zavarovalne vsote za osebno in premoženjsko škodo iz naslova zavarovanja avtomobilske odgovornosti zvišale. Zvišanje zavarovalnih vsot je bilo potrebno zaradi uskladitve z evropskimi direktivami, kar je povzročilo zvišanje zavarovalnih premij (Delo, 2006). V letu 2012 in 2013 so se zavarovalnice prvič v opazovanem obdobju soočile z manjšo vsoto pobranih premij avtomobilskega zavarovanja. Zaradi velike konkurence, finančnega stanja v državi, manj nakupov novih avtomobilov (starejši avtomobili se zavarujejo samo obvezno), so bile zavarovalnice primorane znižati premije avtomobilskega zavarovanja, kar je razvidno tudi v Tabeli 13.

4.2.5 Strošek voznika

Pri analizi stroška voznika sem upoštevala, da je strošek voznika sestavljen iz bruto mesečne plače in dnevnic (povračilo stroškov za potovanje v tujino oziroma za delo izven sedeža podjetja). Pri izračunu je bil upoštevan tudi letni regres, ki ga prejme voznik.

Voznik mora dosledno upoštevati Socialno zakonodajo na področju cestnega transporta (Uredba ES, št. 561/2006), ki pravi, da je čas dnevne vožnje voznika maksimalno 9 ur, dvakrat tedensko pa lahko podaljša vožnjo na 10 ur. Maksimalni tedenski čas vožnje je 56 ur oz dvotedenski čas je 90 ur. Po maksimalno 4 urah in pol vožnje mora voznik opraviti 45 minutni počitek in šele nato lahko nadaljuje z vožnjo. Dnevni čas počitka znaša 11 ur,

trikrat v tednu pa je dovoljeno skrajšati počitek iz 11 ur na 9 ur. Voznik mora opraviti tedenski počitek po šestih 24 urnih obdobjih in sicer mora trajati 45 ur. Lahko ga skrajša na minimalno 24 ur, vendar mora v obdobju treh tednov manjkajoče ure počitka nadomestiti pri opravljanju rednega, tedenskega počitka (GZS, 2014).

Tabela 14: Bruto mesečna plača in bruto letni regres voznika po letih (v EUR)

Strošek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mesečna plača	835,66	1.002,02	1.113,00	1.118,25	1.123,50	1.161,00	1.245,57	1.203,27
Letni regres	713,65	884,06	828,40	967,31	1.002,89	1.035,00	1.070,21	1.105,51

S pomočjo podatkov iz Tabele 14 sem izračunala stalne stroške, ki so sestavljeni iz njegove mesečne bruto plače in letnega regresa. Pri tem sem upoštevala, da voznik dela 24 dni v mesecu. Spremenljivi del so pa dnevnice, ki jih voznik prejme za delo v tujini, če delo traja več kot 14 ur in dnevnice, ki jih voznik prejme za delo izven sedeža podjetja v Sloveniji, če traja delo več kot 12 ur. Višina dnevnic je odvisna od države v kateri se voznik nahaja:

Tabela 15: Strošek voznika za 1.200 km dolgo vožnjo po letih (v EUR)

Leto/Država	Slovenija			Avstrija, Nemčija, Nizozemska		
	Stalni	Sprem.	Skupaj	Stalni	Sprem.	Skupaj
2006	74,63	30,04	104,67	74,63	104,00	178,63
2007	89,68	30,04	119,72	89,68	110,00	199,68
2008	98,54	36,40	134,94	98,54	110,00	208,54
2009	99,95	42,78	142,73	99,95	110,00	209,95
2010	100,63	42,78	143,41	100,63	110,00	210,63
2011	103,99	42,78	146,77	103,99	110,00	213,99
2012	111,23	42,78	154,01	111,23	99,00*	210,23
2013	107,95	42,78	150,73	107,95	88,00	195,95

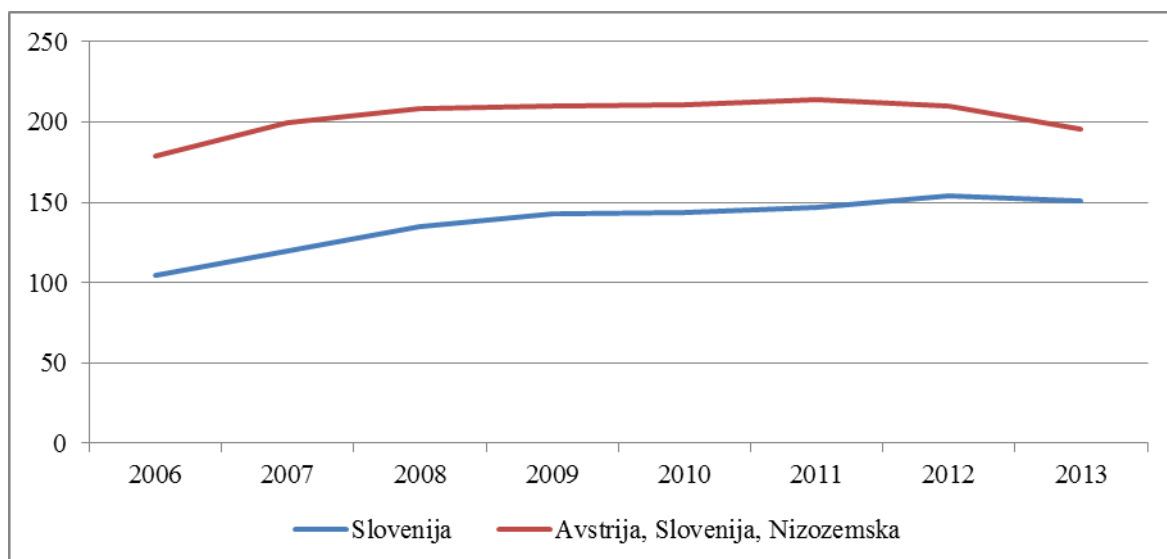
Legenda: * 07.07.2012 se je višina dnevnic za tujino znižala, zato sem pri izračunu upoštevala povprečno vrednost.

Vir: Uredba o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne všttevajo v davčno osnovo (Ur. l. RS, št. 72/1993); Dnevnice – tujina, 2012.

Skupni strošek voznika (fiksni in variabilni del) je naraščal skozi opazovana leta. Za vožnjo po Sloveniji je strošek voznika za podjetje znatno nižji zaradi višine dnevnic, ki jih prejme voznik. Dnevnice v Sloveniji so se povečale v letu 2008 in v letu 2009, nadalje pa so ostale iste. Za tujino (Avstrija, Nemčija in Nizozemska) pa so se povečale v letu 2007 in znižale v letu 2012. Bruto mesečna plača in letni regres sta se v opazovanem obdobju ves

čas rahlo povečevala. Bruto plača se je leta 2013 nekoliko znižala, zaradi znižanja dnevnic za tujino pa so se v letu 2013 zmanjšali tudi spremenljivi stroški za ostale tri opazovane države, kar je razvidno iz Slike 6.

Slika 7: Gibanje skupnega stroška voznika (fiksni in variabilni del skupaj) za posamezno državo po letih (v EUR)



4.2.6 Strošek pnevmatik

V analizi sem upoštevala, da ima tovorno vozilo in priklopnik skupaj 12 pnevmatik. Po podatkih iz servisne evidence podjetja lahko vozilo z enim kompletom pnevmatik opravi 200.000 km.

Tabela 16 prikazuje, da se je strošek pnevmatik za vožnjo dolgo 1.200 km v opazovanih letih povečeval. Od leta 2006 do leta 2012 se je ta strošek povečal za 78,27 %. Najbolj so se pnevmatike podražile leta 2009 glede na leto 2008 in sicer za 19,71 %. V letu 2013 pa se strošek pnevmatik nekoliko zmanjša in sicer za 0,67 %.

Tabela 16: Strošek pnevmatik tovornega vozila po letih (v EUR)

Leto / Strošek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2013
Celotni strošek	2.010,47	2.544,24	2.907,00	3.480,00	3.612,00	3.608,40	3.584,22
Strošek na km	0,0101	0,0128	0,0146	0,0174	0,0181	0,0181	0,0179
Strošek vožnje	12,12	15,36	17,52	20,88	21,72	21,72	21,48

5 ANALIZA STROŠKOV

V nadaljevanju sem analizirala stroške in njihovo gibanje za vožnjo dolgo 1.200 km po posamezni državi od leta 2006 do vključno leta 2013.

Stroški amortizacije, zavarovanja in pnevmatik so bili v opazovanem obdobju za vse države enaki, zato njihovo gibanje prikazujem v Tabeli 17. Strošek amortizacije je stalen skozi opazovana leta medtem, ko strošek zavarovanja in pnevmatik narašča, v letu 2013 pa se nekoliko zniža.

Tabela 17: Strošek amortizacije, zavarovanja in pnevmatik po letih za vožnjo dolgo 1.200 km (v EUR)

Leto / Strošek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Amortizacija	113,99	113,99	113,99	113,99	113,99	113,99	113,99	113,99
Zavarovanje	38,25	36,58	38,41	40,63	46,33	45,06	45,41	40,63
Pnevmatike	12,12	15,36	17,52	20,88	21,72	21,72	21,72	21,48
Skupaj	164,36	165,93	169,92	175,50	182,04	180,77	180,88	176,10

Največja in najpomembnejša stroška – to sta strošek goriva in strošek cestnin pa sta bila po državah različna skozi opazovano obdobje.

Tabela 18: Stalni stroški, strošek goriva, cestnine in skupni stroški za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države po letih (v EUR)

Leto / Strošek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija								
Gorivo	345,60	349,92	414,72	332,64	367,20	432,00	466,56	457,92
Cestnina	213,36	213,48	224,04	293,64	267,60	267,60	267,60	298,32
Stalni stroški	164,36	165,93	169,92	175,50	182,04	180,77	180,88	176,10
Stroški skupaj	723,32	729,33	808,68	801,78	816,84	880,37	915,04	932,34
Avstrija								
Gorivo	362,88	367,20	453,60	349,92	410,40	488,16	518,40	483,84
Cestnina	327,60	359,16	394,44	398,16	388,08	388,08	388,08	428,40
Stalni stroški	164,36	165,93	169,92	175,50	182,04	180,77	180,88	176,10
Stroški skupaj	854,84	892,29	1.017,96	923,58	980,52	1.057,01	1.087,36	1.088,34
Nemčija								
Gorivo	479,52	501,12	578,88	466,56	535,68	604,80	648,00	622,08
Cestnina	156,00	156,00	156,00	169,20	169,20	169,20	186,00	186,00
Stalni stroški	164,36	165,93	169,92	175,50	182,04	180,77	180,88	176,10
Stroški skupaj	799,88	823,05	904,80	811,26	886,92	954,77	1.014,88	984,18
Nizozemska								
Gorivo	393,12	397,44	475,20	362,88	423,36	496,80	540,00	522,72

nadaljevanje

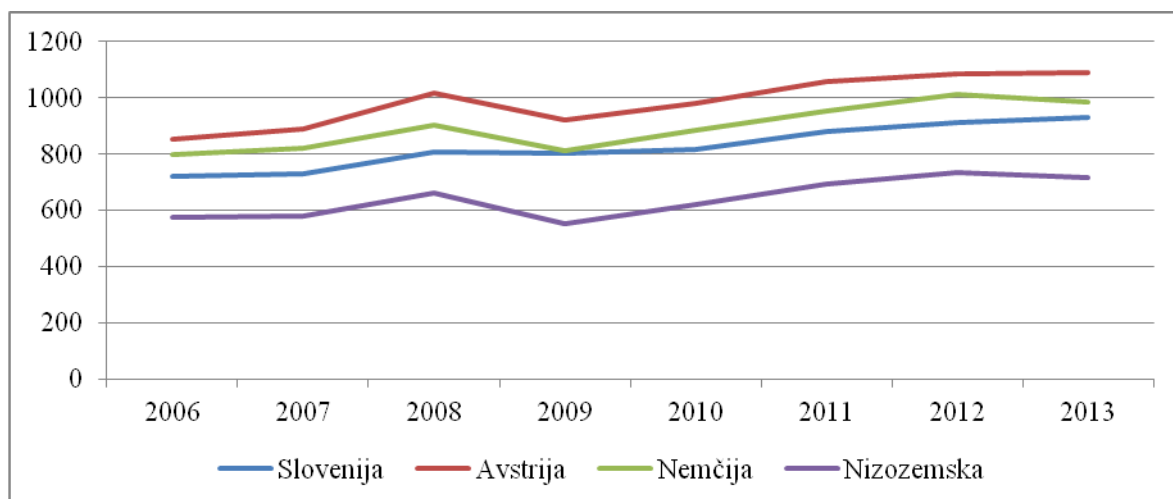
Leto / Strošek	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cestnina	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00
Stalni stroški	164,36	165,93	169,92	175,50	182,04	180,77	180,88	176,10
Stroški skupaj	573,48	579,37	661,12	554,38	621,40	693,57	736,88	714,82

Tabela 19: Rast celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države od leta 2007 do leta 2013 glede na predhodno leto (v %)

Leto / Država	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	2,54	11,14	0,09	1,67	6,97	4,08	1,89
Avstrija	5,66	12,32	-7,58	5,08	6,70	2,09	0,09
Nemčija	4,52	8,86	-8,28	7,48	6,49	4,82	-3,02
Nizozemska	3,58	11,63	-12,11	8,86	9,08	4,36	-2,99

Največje povečanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.200 km je bilo za vse države v letu 2008 glede na leto 2007. Sledi padec stroškov v letu 2009 glede na predhodno leto v Avstriji, Nemčiji in na Nizozemskem. Padec je rezultat znižanja cene dizelskega goriva v vseh državah. V Sloveniji pa so se v tem obdobju stroški malenkostno povečali zaradi istočasnega padca cene dizelskega goriva in povečanja cestnine. Ker je bilo povečanje cestnine večje kot zmanjšanje goriva, so se celotni stroški za analizirano vožnjo zvečali za 0,09 %. V letih od 2010 do 2012 pa so se celotni stroški zopet povečali glede na predhodno leto. V letu 2013 pa pričnejo stroški V Nemčiji in na Nizozemskem padati in sicer na račun znižanja cene goriva, medtem ko v Avstriji naraščajo minimalno. V Sloveniji je rast stroškov tudi v letu 2013 dovolj velika, saj so se stroški v tem letu povečali glede na predhodno leto za 1,89 %.

Slika 8: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posameznih držav po letih (v EUR)



Na podlagi Tabele 18, Tabele 19 in Slike 8 ugotavljam, da so celotni stroški za vožnjo dolgo 1.200 km znotraj posamezne države najvišji za Avstrijo, sledi ji Nemčija, nato Slovenija, najnižji stroški pa so za vožnjo opravljeno znotraj Nizozemske. Gibanje stroškov za Nemčijo, Avstrijo in Nizozemsko je enako (trend gibanja stroškov goriva, cestnin in stalnih stroškov je enak): od leta 2006 do leta 2008 so stroški naraščali, nato pa sledi padec stroškov v letu 2009 zaradi zmanjšanja cene goriva, od leta 2010 naprej pa stroški ponovno naraščajo in v letu 2011 že presežejo vrednost iz leta 2008. Gibanje stroškov za Slovenijo v primerjavi z ostalimi tremi državami pa je nekoliko drugačno. Kot v ostalih treh državah je leta 2009 tudi v Sloveniji močno padla cena goriva. S tem se je zmanjšal strošek goriva za opazovano vožnjo, vendar pa se je hkrati povečala cestnina. Povečanje stroška cestnine je bilo večje kot zmanjšanje stroška goriva, zato so se tudi v tem letu skupni stroški malenkostno povečali in sicer za 0,09%. V letu 2013 pa se skupni stroški za vožnjo znotraj Nemčije in Nizozemske nekoliko znižajo, medtem ko za vožnjo znotraj Avstrije in Slovenije še vedno naraščajo. Iz tega sledi, da je opravljanje vožnje dolge 1.200 km znotraj posamezne države za slovenskega prevoznika najcenejše na Nizozemskem, saj so kljub višjim stroškom goriva in višjim stroškom voznika, skupni stroški zaradi nižjega stroška cestnine nižji.

Analizirala sem tudi gibanje prevoznih stroškov glede na dolžino opravljene vožnje in sicer na primeru, da je vožnja dolga 1.000 km oziroma 1.400 km.

Tako vožnjo dolgo 1.400 km kot vožnjo dolgo 1.000 km voznik lahko opravi v dveh dneh, zato se nobena komponenta stalnih stroškov ne spremeni. Sorazmerno pa se povečata tako strošek goriva in strošek cestnin (razen za Nizozemsko). Zato je trend gibanja celotnih stroškov po posameznih državah za vse tri vožnje enak, kar je razvidno iz Tabele 20, Slike 8, Slike 9, Slike 10 in Slike 11. Iz Tabele 20 je razvidno tudi, da je najnižji skupni strošek na kilometer najnižji za vožnjo dolgo 1.400 km znotraj Nizozemske.

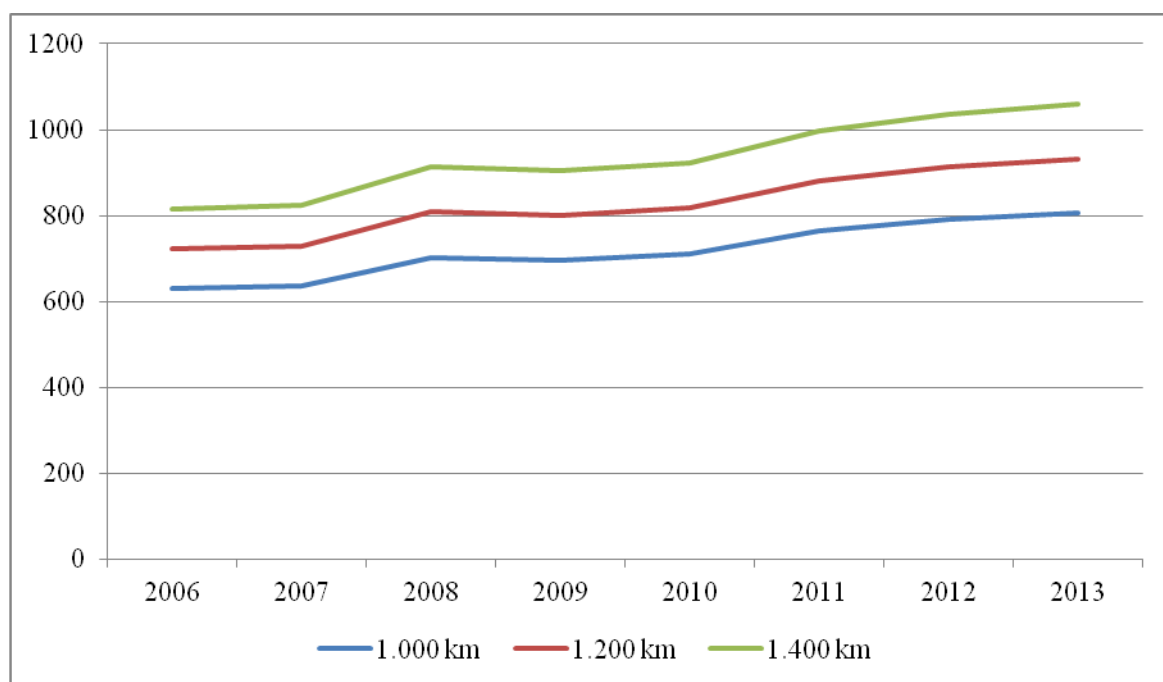
Tabela 20: Celotni stroški znotraj posamezne države za vožnje dolge 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km po letih in na km (v EUR)

Država	Vožnja	2006	2007	2007	2009	2010	2011	2012	2013
Slovenija	1.000	630,16	635,43	702,22	697,40	711,04	763,77	792,68	806,30
		0,63	0,64	0,70	0,70	0,71	0,76	0,79	0,81
	1.200	723,32	729,33	808,68	801,78	816,84	880,37	915,04	932,34
		0,60	0,61	0,67	0,67	0,68	0,73	0,76	0,78
	1.400	816,48	823,23	915,14	906,16	922,64	996,97	1.037,40	1.058,38
		0,58	0,59	0,65	0,65	0,66	0,71	0,74	0,76
Avstrija	1.000	739,76	771,23	876,62	798,90	847,44	910,97	936,28	936,30
		0,74	0,77	0,88	0,80	0,85	0,91	0,94	0,94
	1.200	854,84	892,29	1.017,96	923,58	980,52	1.057,01	1.087,36	1.088,34
		0,71	0,74	0,85	0,77	0,82	0,88	0,91	0,91

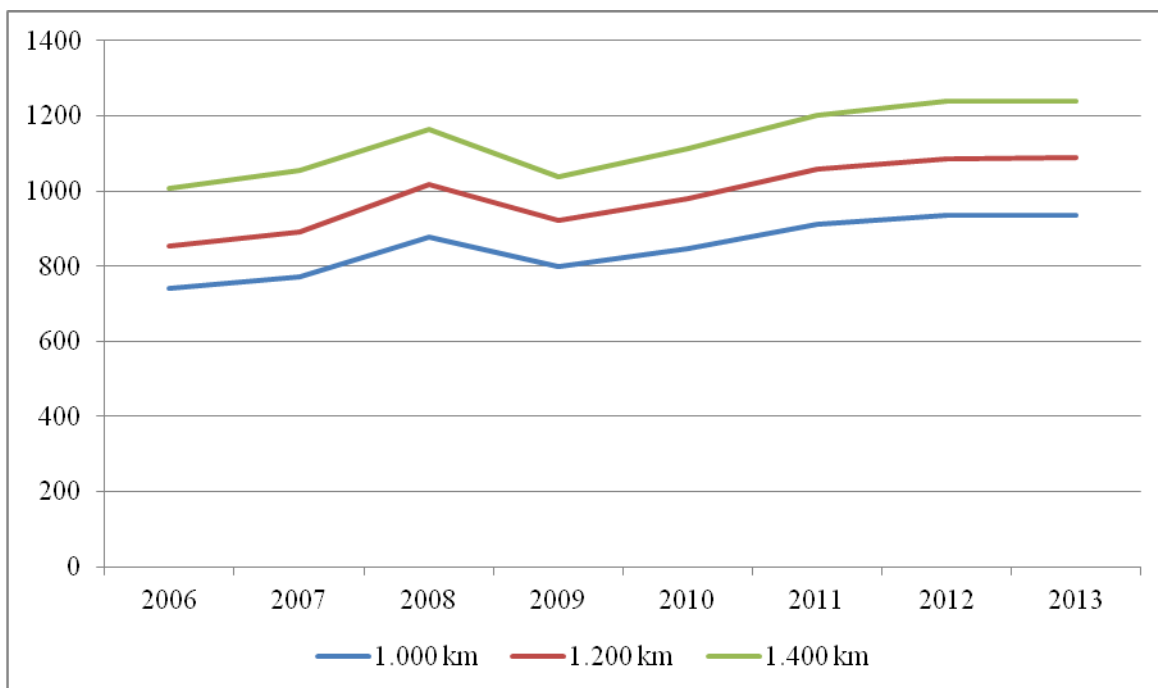
nadaljevanje

Država	Vožnja	2006	2007	2007	2009	2010	2011	2012	2013
Nemčija	1.400	1.006,74	1.054,51	1.163,64	1.036,50	1.113,60	1.203,05	1.238,44	1.240,38
		0,72	0,75	0,83	0,74	0,80	0,86	0,88	0,89
	1.000	693,96	713,53	782,32	719,30	783,44	839,77	875,88	802,70
		0,69	0,71	0,78	0,72	0,78	0,84	0,88	0,80
	1.200	799,88	823,05	904,80	811,26	886,92	954,77	1.014,88	984,18
		0,67	0,69	0,75	0,68	0,74	0,80	0,85	0,82
Nizozemska	1.400	905,80	932,57	1.027,28	936,82	1.024,00	1.103,37	1.153,88	1.053,34
		0,65	0,67	0,73	0,67	0,73	0,79	0,82	0,75
	1.000	507,96	513,13	581,92	493,90	550,84	610,77	646,88	627,70
		0,51	0,51	0,58	0,49	0,55	0,61	0,65	0,63
	1.200	573,48	579,37	661,12	554,38	621,40	693,57	736,88	714,82
		0,48	0,48	0,55	0,46	0,52	0,58	0,61	0,60
	1.400	639,00	645,61	740,32	614,86	697,96	776,37	826,88	801,94
		0,46	0,46	0,53	0,44	0,50	0,55	0,59	0,57

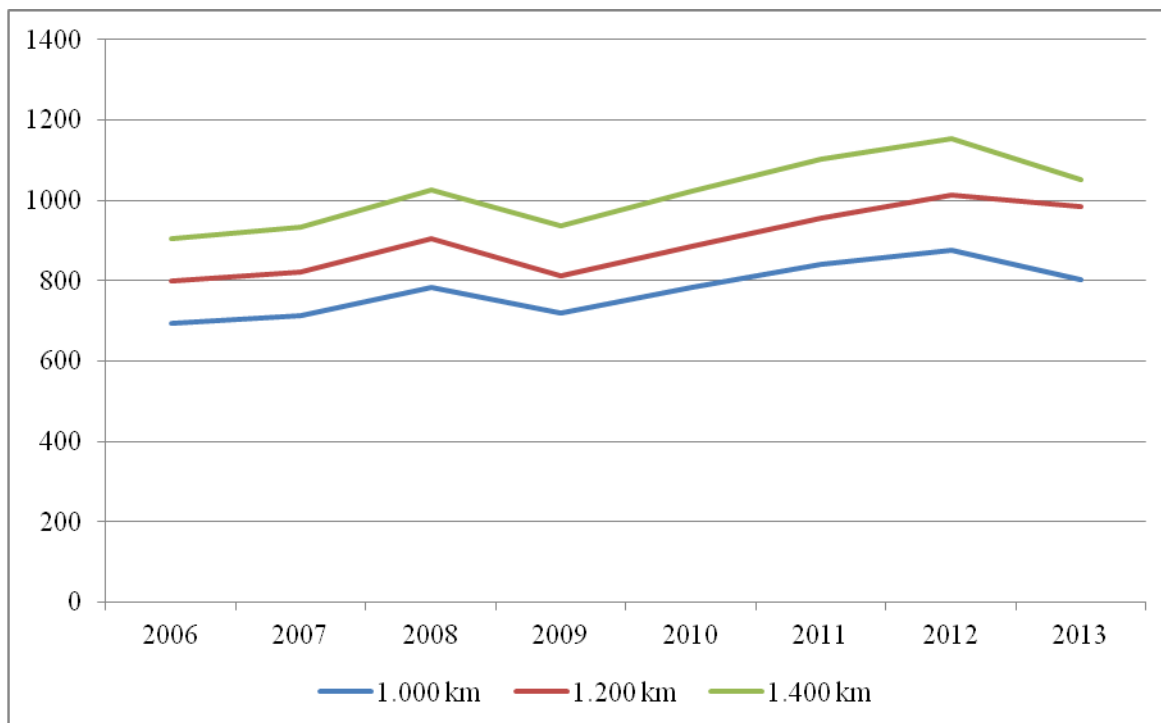
Slika 9: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Slovenije po letih (v EUR)



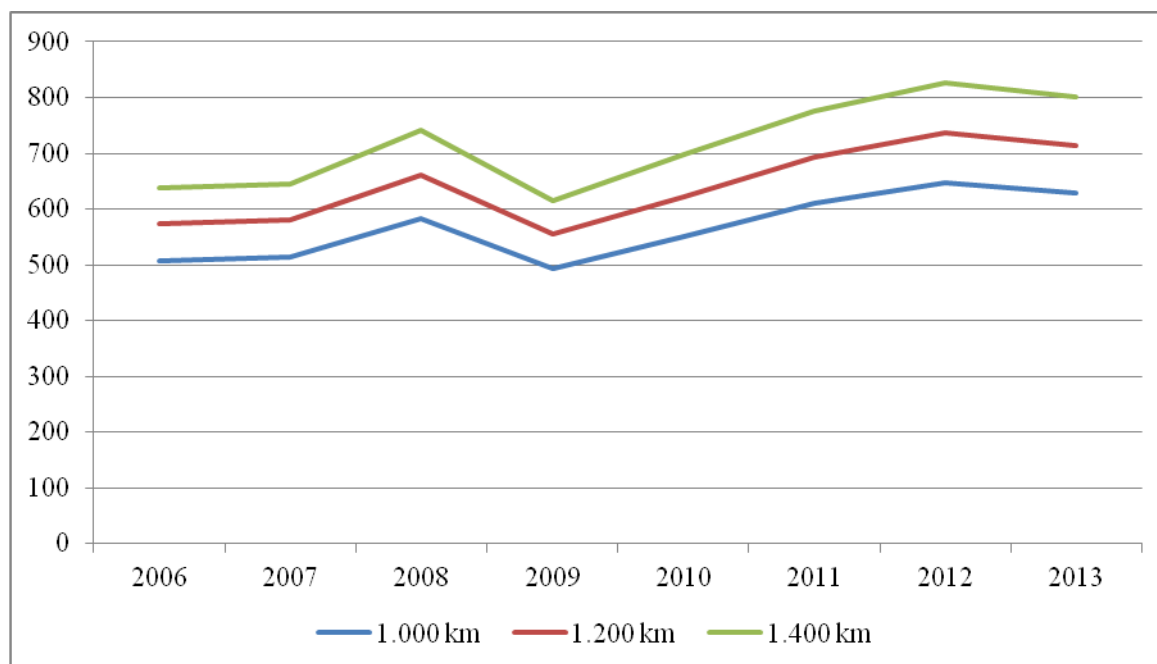
Slika 10: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Avstrije po letih (v EUR)



Slika 11: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Nemčije po letih (v EUR)



Slika 12: Gibanje celotnih stroškov za vožnjo dolgo 1.000 km, 1.200 km in 1.400 km znotraj Nizozemske po letih (v EUR)



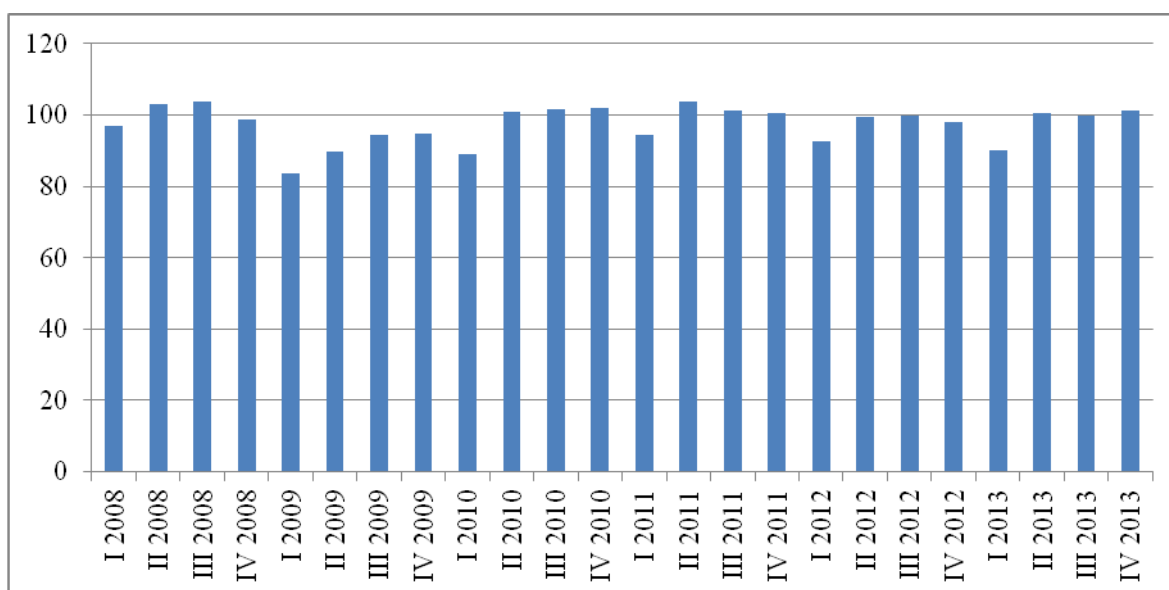
6 CENE PREVOZNIH STORITEV

Vse do gospodarske in finančne krize nihče ni podrobno spremljal gibanja cen prevoznih storitev. Leta 2008 pa sta svetovalna hiša Campgemini Consulting in logistična platforma Transporeon, podjetje, ki povezuje industrijska ter trgovska podjetja s prevozniki, pričeli izdajati četrtletno publikacijo Transport Market Monitor. Transporeon je podjetje, ki povezuje več kot 850 industrijskih in trgovskih podjetij z več kot 40.000 prevozniki in ima preko 100.000 uporabnikov iz 80 različnih držav (Transport Marketing Monitor, 2013).

V publikaciji Transport Market Monitor je objavljen indeks gibanja cen transportnih storitev, ki je izračunan na podlagi povprečne cene za prevožen kilometer v opazovanem obdobju (Koražija, 2012). V izračunu so zajeti prevozi v vrednosti dveh milijard evrov v vseh evropskih državah, izhodišče za izračun pa je povprečje cen za prevožen kilometer v prvih šestih mesecih leta 2008.

V prvih letih spremljanja dinamike cen prevozov so cene ves čas naraščale. Prvi obrat navzdol na letni ravni so namerili 2009, v letu 2010 sledi zvišanje, kar taja do leta 2011 in v drugi polovici tega leta cene zopet pričnejo drseti navzdol. Od leta 2009 naprej so cene prevozov vsak mesec v primerjavi z letom prej nekoliko nižje (Koražija, 2012). Se pa cene gibljejo zelo ciklično. V prvem četrtletju so najnižje in nato naraščajo, zopet pa padejo v zadnjem četrtletju.

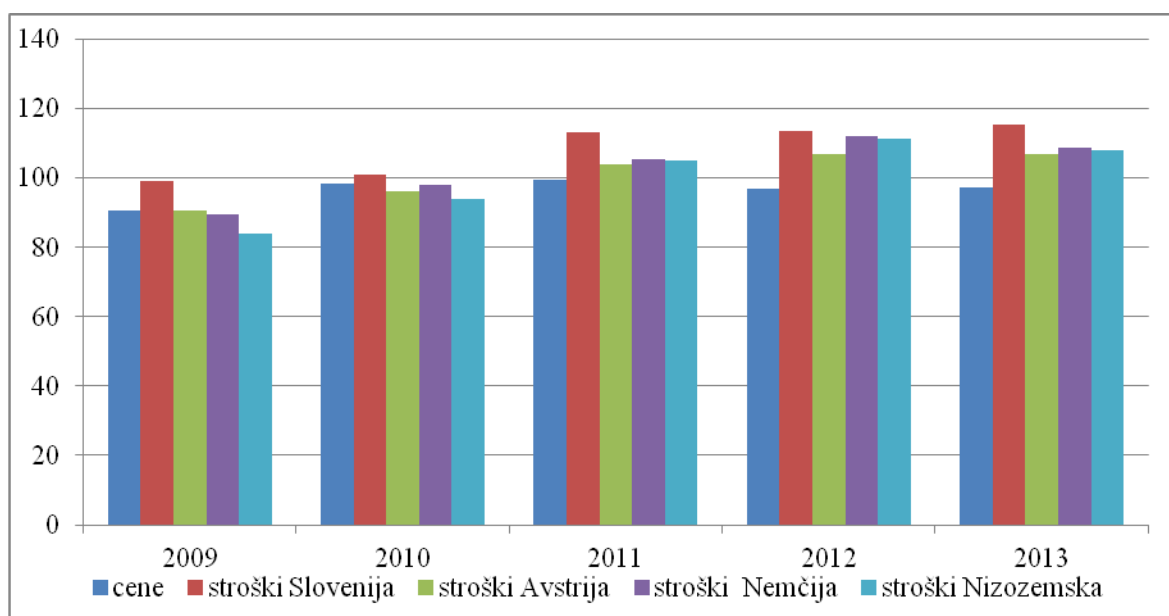
Slika 13: Četrtno gibanje indeksa cene prevoznih storitev od leta 2008 do leta 2013



Vir: Transport Market Monitor, 2013.

V Sliki 13 prikazujem gibanje indeksov cen prevoznih storitev na prevožen kilometer in indekse stroškov po posameznih državah, ki sem jih na primeru majhnega prevozniškega podjetja izračunala za obdobje 2009 – 2013. Tu se vidi, da so cene prevoznih storitev v letih 2009 in 2010 raste enako kot stroški oz. so cene raste celo malenkostno hitreje (razen v Sloveniji), po letu 2010 pa so pričeli stroški naraščati hitreje kakor cene prevozov. To še dodatno kaže, da morajo prevozniška podjetja poleg cen prevoznih storitev natančno spremljati tudi gibanje stroškov.

Slika 14: Gibanje indeksa cen prevoznih storitev na opravljen kilometer in indeksi celotnih stroškov po posameznih državah po letih



SKLEP

Slovenska prevozniška podjetja se v času krize soočajo s številnimi problemi: obseg povpraševanja po njihovih storitvah se je zmanjšal, povečala pa se je plačilna nedisciplina in zaostala konkurenca v prevozniški dejavnosti zaradi vstopa cenejših, tujih prevoznikov na slovenski prevozniški trg. Podjetja, ki se soočajo z nastalimi problemi, pa rada pozabljajo, da so hitro rastoči stroški poslovanja prav tako eden izmed problemov, ki ga morajo rešiti, če želijo v takih razmerah preživeti. Zato je za podjetja zelo pomembno, da stroške ves čas nadzorujejo in iščejo načine ter poti kako jih čim bolj znižati.

Prevozniška dejavnost je zelo pomembna za celotno gospodarstvo in hkrati odvisna od dogajanja v okolju. Zato sem preverila širše ekonomsko okolje in vzroke za pričetek krize, kako je to vplivalo na Slovenijo, slovensko gospodarstvo in s tem tudi na prevozniško dejavnost. V nadaljevanju sem se osredotočila na najpomembnejše stroške, ki se pojavljajo v prevoznških podjetjih pri opravljanju prevoznih storitev. To so stroški goriva, cestnin, voznika, zavarovanja in pnevmatik in preučila njihovo gibanje v času od leta 2006 do leta 2013 na primeru manjšega, slovenskega prevoznškega podjetja. S proučevanjem vožnje dolge 1.200 km po izbranih evropskih državah in Sloveniji, sem ugotovila, da so bili stroški prevoza pred pričetkom krize zelo visoki, nato pa so se znižali predvsem zaradi velikega znižanja cen goriva. Strošek cestnin je bil v tem času nespremenjen v Avstriji, Nemčiji in na Nizozemskem medtem, ko so se cestnine v Sloveniji nekoliko povečale. V letu 2009 so skupni stroški zaradi padca cene goriva padli na najnižjo raven v opazovanem obdobju in so nato zopet začeli strmo naraščati. Raven iz leta 2006 so dosegli že v letu 2010 in jo tudi presegli. Manjši upad stroškov pa je zopet zaznati v letu 2013 in sicer zaradi nižjega stroška zavarovanja in nekoliko nižje cene goriva. Iz analize sledi, da je za slovenskega prevoznika najugodnejše opravljati vožnjo po Nizozemskem saj so skupni stroški za to državo najnižji, in sicer izključno na račun sistema cestninjenja. Zaradi napovedi o prehodu iz sedanjega sistema cestninjenja na elektronsko, se tudi za Nizozemsko v prihodnosti obeta povečanje stroškov prevoznih storitev. Sledita ji Nemčija in Slovenija, najdražja med opazovanimi državami pa je Avstrija. Pri primerjavi gibanja stroškov in gibanja cen prevoznih storitev pa sem prišla do ugotovitve, da so cene transportnih storitev v letu 2009 rastle nekoliko hitreje kot stroški v Nemčiji, Avstriji in na Nizozemskem (v Sloveniji počasneje), v naslednjih letih pa so rastle počasneje kot stroški prevoznih storitev.

Ugotavljam, da se morajo prevozniška podjetja bolj osredotočiti na nadzorovanje in zmanjševanje stroškov, saj ti naraščajo hitreje kot naraščajo cene prevoznih storitev. Predvsem se morajo zavedati tudi dejstva, da morajo običajno vse obveznosti, ki nastanejo pri opravljanju storitev poravnati največ v 30ih dneh medtem ko so plačilni roki za opravljene storitve praviloma daljši. Plačilna nedisciplina in podaljševanje rokov plačila za opravljene prevoze sta prisilila prevozniška podjetja, ki niso imele lastnih likvidnostnih rezerv, v najemanje kreditov. Ker so v finančni krizi tudi banke začele omejevati obseg

kreditov, je to pripeljalo številna prevozniška podjetja v stečaj.

Zdravim, močnim podjetjem še vedno uspeva ostati na trgu, delovati in se razvijati, medtem ko slaba, zadolžena podjetja, v zadnjem obdobju žal vse večkrat ugotovijo, da tega bremena preprosto ne zmorejo več.

LITERATURA IN VIRI

1. AGES. Najdeno 31. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.ages.de/en/about-ages.html>
2. AK Portal. (b.l.). Die österreichische Maut für Fahrzeuge über 3,5t hzG. Bestandsaufnahme und Ausbaumöglichkeiten. Najdeno 30. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d44/Verkehr_und_Verkehr_29_3.pdf
3. Avstrija. Najdeno 16. Junija 2014 na spletnem naslovu <http://www.amzs.si/si/425/9/Relacije.aspx>
4. *Berufsgruppe Bus, Bundessparte Transport und Verkehr*. Najdeno 30. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.fachverband-bus.at/fileadmin/redaktion/AUTOBUS/Downloads/PDF/Rundschreiben/RS_09.12._Mauttarife_2010.pdf
5. Bukvić, V. (2013). Svjetsko gospodarstvo na udaru cijena nafte. Najdeno 31. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.manager-magazine.com/index.php/gospodarstvo/82-svjetsko-gospodarstvo-na-udaru-cijena-nafte>
6. Carinska uprava republike Slovenije. (2014). Vračilo trošarin za komercialne namene. Najdeno 20. aprila 2014 na spletnem naslovu http://www.carina.gov.si/si/ostale_dajave/trosarine/vracilo_trosarine/vracilo_trosarine_za_komercialni_namen
7. *Cestna vozila konec leta (31.12.) glede na vrsto vozila in občino, Slovenija, letno*. Najdeno 7. februarja 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=222105S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/08_2221_reg_cestna_vozila/&lang=2
8. *Cestni blagovni prevoz, blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga, Slovenija, letno*. Najdeno 3. februarja 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2207713S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/&lang=2
9. *Cestni blagovni prevoz, blago razloženo v Sloveniji po državi nalaganja blaga, Slovenija, letno*. Najdeno 3. februarja 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2207714S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/&lang=2
10. *Cestni, blagovni prevoz, Slovenija, letno*. Najdeno 3. februarja 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221102s&ti=&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/01_22211_transport_panoge/&lang=2
11. Deutsch, N. (2009). Boj ali mesarsko klanje. Najdeno 20. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.revijakapital.com/kapital/kapitalovobjektiv.php?idclanka=6625&oznaci=prevozni%B9ka+kriza>
12. *Dnevnice – tujina*. Najdeno 4. maja 2013 na spletnem naslovu <http://www.racuno vodja.com/clanki.asp?clanek=277>

13. Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. (2013). Cestnina v drugih državah. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu https://www.dars.si/dokumenti/Cestnina_v_drugih_drzavah_39.aspx
14. Gabrijelčič, M., (2012). *Gibanje cen naftnih derivatov za potrošnike*. Ljubljana: Banka Slovenije.
15. Gospodarska zbornica Slovenije. (2014). Socialna zakonodaja no področju cestnega transporta. Najdeno 18. junija 2014 na spletnem naslovu <http://www.gzs.si/pripone/26036/oei48072d26036.pdf>
16. Grm, J. (2008). Cena črnega zlata – nočna mora potrošnika. Najdeno 31. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://juregrm.blogspot.com/2008/06/cena-rnega-zlata-nona-mora-potronika.html>
17. *Historical Fuel Prices*. Najdeno 20. aprila 2014 na spletnem naslovu <http://www.energy.eu/historical-fuel-prices>
18. Hočevvar, M. (2009). *Kalkulacija stroškov kamionskega (tovornega) prometa*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
19. *Iveco in FTP Industrial z novim motorjem*. Najdeno 30. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.etransport.si/vsebina/ogled/658>
20. *Izvoz in uvoz po državah, Slovenija, kumulativni podatki*. Najdeno 24. januarja 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/sistat/MainTable/tbl_2401722
21. Koražija, N. (2012, 22 maj). Cene cestnih prevozov v Evropi potonile za osem odstotkov. Najdeno 26. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/353393>.
22. Logar, P. (2010). Trošarine – davek na negativne eksternalije. Najdeno 24. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://pamfil.si/prispevek/trosarine-davek-na-negativne-eksternalije/>
23. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo. (2014). Spremembe drobnoprodajnih cen v Sloveniji v letu 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 in 2013. Najdeno 20. aprila 2014 na spletnem naslovu http://www.mgrt.gov.si/si/delovna_podrocja/notranji_trg/sektor_za_preskrbo_nadzor_cen_in_varstvo_konkurence/cene_naftnih_derivatov/dizel_sko_gorivo/
24. Muharemi Vukas, S. (2012). Ali znamo voditi naše gospodarstvo? – raziskava. Najdeno 20. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.zdruzenje-manager.si/storage/8585/20_Raziskava-Ali_znamo_voditi_nase_gospodarstvo.pdf
25. Nafta. (2013). V *Wikipediji*. Najdeno 27. marca 2013 na spletnem naslovu <http://sl.wikipedia.org/wiki/Nafta>
26. *Od polnoči dražji naftni derivati*. Najdeno 19. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/od-polnoci-drazji-naftni-derivati.html>
27. Pavlin, C. (2012, 18. julij). Kriza ne odjenja, prevozniki v čedalje večjih težavah. Najdeno 20. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/kriza-ne-odjenja-prevozniki-v-cedalje-vecjih-tezavah.html>
28. *Pobiranje cestnine v Nemčiji*. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu www.toll-collect.de/fileadmin/content/...in.../lkw_maut_dtl_slo.pdf

29. Sep, I. (2008). *Priloga – odziv na hitro rastoče cene naftnih derivatov*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
30. Slovenska tiskovna agencija. (2006). Odbor za finance podprl zvišanje zavarovalnih vsot za avtomobilsko zavarovanje. *Dnevnik*. Najdeno 18. junija 2014 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/clanek/109206>
31. Socialna zakonodaja na področju cestnega transporta. *Uredba ES* št. 561/2006.
32. *Sporazum med zbornicami in ministrstvom za promet / Zmanjšanje posledic gospodarske in finančne krize*. Najdeno 23. julija 2013 na spletnem naslovu http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet/46176
33. Spremembe in dopolnitve Cenika cestnine za uporabo cestninskih cest. *Uradni list RS* št. 79/2013.
34. Statistični urad Republike Slovenije. (2013a). Prvi maj 2013 – mednarodni praznik dela. Najdeno 25. novembra 2013 na spletnem naslovu http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=5460
35. Statistični urad Republike Slovenije. (2013b). Plinsko olje. Najdeno 27. marca 2013 na spletnem naslovu http://www.stat.si/vodic_oglej.asp?ID=401&PodrocjeID=18
36. Statistični urad Republike Slovenije. (2013c). Taksa za obremenjevanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida. Najdeno 19. avgusta 2013 na spletnem naslovu http://www.stat.si/vodic_oglej.asp?ID=417&PodrocjeID=18.
37. Statistični urad Republike Slovenije. (2014). Bruto domači proizvod, temeljni agregati nacionalnih računov in zaposlenost; 1995-2011. Najdeno 20. april 2014 na spletnem naslovu http://www.stat.si/tema_ekonomsko_nacionalni_bdp1.asp
38. *Statistika porabe goriva avtomobilov*. Najdeno 24. julija 2013 na spletnem naslovu http://www.poraba.com/average_car.php?searcht=606&yearFrom=&yearTo=&fuelGroup=2&capacityFrom=&capacityTo=&powerFrom=&powerTo=&averageFrom=&averageTo=&minEntries=2.
39. Štor, M., Mušinič, F., & Urbanc, B. (2011). Sodobni transport in poslovna logistika. Najdeno 27. maja 2013 na spletnem naslovu <http://www.fkpv.si/uploads/zalozba/Sodobni%20transport%20in%20poslovna%20logistika.pdf>
40. Švarc, M. (2010). Kaj prinaša nova Uredba o zagotavljanju prihrankov energije pri končnih odjemalcih? Najdeno 24. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.agencija-poti.si/si/clanki/105153/default.html>
41. *Tarife für Kfz über 3,5t hzG*. Najdeno 20. april 2014 na spletnem naslovu <http://www.asfinag.at/maut/tarife>
42. Toll Collect. (2014). Cestnina za tovorna vozila v Nemčiji. Najdeno 18. junija 2014 na spletnem naslovu www.toll-collect.de/microsites/slovenscina.html
43. *Toll Rates*. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.toll-collect.de/en/all-about-the-toll/toll-rates.html>
44. *Toll*. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.asfinag.at/toll>
45. *Tolls Austria*. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.multicard.eni.com/si/tolls-austria>
46. *Tolls Netherlands*. Najdeno 31. januarja 2013 na spletnem naslovu

- <http://www.multicard.eni.com/si/tolls-nederlands>
47. *Tolls Netherlands*. Najdeno 31. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://www.multicard.eni.com/si/tolls-nederlands>
48. *Transport Marketing Monitor*. Najdeno 26. avgusta 2013 na spletnem naslovu <http://www.transportmarketmonitor.com>
49. Urad za makroekonomske analize in razvoj. (2009). Poročilo o razvoju / Metodološki listi – Stopnja brezposelnosti. Najdeno 22. Urad za makroekonomske analize in razvoj 2013 na spletnem naslovu http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2009/ml/4/ML-Brezposelnost_2009_Kraigher_.pdf
50. Urad za makroekonomske analize in razvoj. (2013). Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2013. Najdeno 25. novembra 2013 na spletnem naslovu http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/...2013/PNGG_2013.pdf.
51. Uredba o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne všttevajo v davčno osnovo. *Uradni list RS* št. 72/1993, 43/1994, 62/1994, 7/1995, 5/1998, 50/2001 in 54/2004 - ZDoh-1.
52. Uredbe o taksi za obremenjevanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida. *Uradni list RS* št. 68/1996.
53. Vasle, B. (2009). Oživitev gospodarske rasti s strukturnimi reformami. Najdeno 17. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.umar.gov.si/index.php?cHash=19f8c1b980&id=78&tx_ttnews%5Btt_news%5D=979
54. *Višje cestnine v Nemčiji s 1. januarjem 2008*. Najdeno 29. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.intertransport.si/index.php?option=com_content&view=article&id=101%3Avije-cestnine-v-nemiji-s-1-januar-jem-2009&Itemid=142
55. *Vlada odobrila podražitev cestnin za tovornjake*. Najdeno 23. Julija 2013 na spletnem naslovu <http://www.etransport.si/vsebina/ogled/263/>.
56. Vlada Republike Slovenije. (2011). Kako lahko zlom neke ameriške banke povzroči gospodarsko krizo v Sloveniji? Najdeno 17. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.vlada.si/teme_in_projekti/arhiv_projektov/aktivno_proti_financi_in_gospodarski_krizi/vprasanja_in_odgovori/vprasanje/?tx_evropafaq_pi1%5Bq%5D=767&cHash=a3da3c95b41df5fd55d890dadf27cebc
57. Vlada Republike Slovenije. (2013). Sporočila za javnost. Najdeno 7. oktobra 2013 na spletnem naslovu www.vlada.si/medijsko_sredisce/.../23_redna_seja_vlade_rs_41241
58. Vlada Republike Slovenije. (b.l.). Gospodarstvo. Najdeno 22. januarja 2013 na spletnem naslovu http://www.vlada.si/o_sloveniji/gospodarstvo
59. Wirtschaftskammer Österreich. (2007). Steirische Frächter Zeitung – kundmachung der neuen Mauttarife seit 1. 7. 2007. Najdeno 30. januarja 2013 na spletnem naslovu http://portal.wko.at/wk/dok_detail_file.wk?AngID=1&DocID=696807&StID=332474
60. Zakon o cestnini za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg. *Uradni list RS* št. 69/2008.
61. Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o trošarinah. *Uradni list RS* št. 41/2009.
62. *Zaposlenost po: dejavnosti/sektorji, transakcije, meritve, letno*. Najdeno 3. februarja 2013 na spletnem naslovu <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>

PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Uvoz republike Slovenije po letih (v mio EUR)	1
Priloga 2: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)	2
Priloga 3: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago razloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)	3
Priloga 4: Cene dizelskega v posamezni državi od leta 2006 do leta 2012 (v EUR/l)	4
Priloga 5: Spremembe drobnoprodajnih cen dizelskega goriva v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013	7
Priloga 6: Višina vračila trošarine za 1.000 litrov in liter dizelskega goriva od julija 2009 do decembra 2012.....	12

Priloga 1: Uvoz republike Slovenije po letih (v mio EUR)

Tabela 1: Uvoz republike Slovenije po letih (v mio EUR)

Uvoz	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celoten uvoz	20.818	24.636	26.231	20.149	23.137	25.762	25.195
EU	14.704	16.980	17.942	13.476	15.403	17.183	16.766
%	70,63 %	68,92 %	68,40 %	66,88 %	66,57 %	66,70 %	66,55 %
Nemčija	3.743	4.178	4.318	3.136	3.667	4.191	4.056
%	17,98 %	16,96 %	16,46 %	15,56 %	15,85 %	16,27 %	16,10 %
Italija	3.405	3.927	4.160	3.028	3.541	3.998	4.108
%	20,82 %	15,94 %	15,86 %	15,03 %	15,30 %	15,52 %	16,31 %
Avstrija	2.245	2.692	2.830	2.243	2.407	2.594	2.586
%	10,78 %	10,93 %	10,79 %	11,13 %	10,40 %	10,07 %	10,27 %

Opomba: V oklepaju je napisan delež uvoza v celotnem uvozu.

Vir: Tabela 2401724, 2013.

Priloga 2: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)

Tabela 2: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Italija	147	183	195	164	184	195	184
Avstrija	90	102	105	97	122	142	125
Nemčija	64	67	79	67	73	77	87
Hrvaška	63	95	83	69	61	59	49
Madžarska	30	28	35	33	36	41	37
Francija	23	17	25	25	31	25	24
Velika Britanija	11	10	10	6	7	7	5
Nizozemska	6	9	10	9	9	8	9
Španija	6	6	6	8	4	3	3
Belgija	5	4	6	3	6	6	5
Tujina - skupaj	488	584	620	540	592	623	586

Vir: Cestni blagovni prevoz, blago naloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga, Slovenija, letno, 2013.

Priloga 3: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago razloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)

Tabela 3: Število voženj v cestno blagovnem prevozu za blago razloženo v Sloveniji po državi razlaganja blaga (prvih deset držav) po letih (v 1.000)

Država	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Italija	142	166	170	158	181	193	170
Avstrija	99	103	112	97	132	149	144
Hrvaška	71	106	98	78	68	66	56
Nemčija	58	64	73	71	68	72	78
Madžarska	28	30	36	34	35	41	38
Francija	25	16	23	28	26	22	20
Srbija*	11	13	13	11	8	10	9
Nizozemska	9	13	10	7	10	9	9
Belgija	7	6	8	8	5	7	8
Španija	7	8	7	6	7	5	3
Tujina - skupaj	481	560	602	538	585	618	577

Legenda: * Do leta 2006 Srbija in Črna Gora po letu 2007 Srbija.

Vir: Cestni blagovni prevoz, blago razloženo v Sloveniji po državi nalaganja blaga, Slovenija, letno, 2013.

Priloga 4: Cene dizelskega v posamezni državi od leta 2006 do leta 2013 (v EUR/l)*Tabela 4: Cene dizelskega v posamezni državi od leta 2006 do leta 2012 (v EUR/l)*

Država / mesec in leto	Slovenija	Avstrija	Nemčija	Nizozemska
Januar 2006	0,920	0,979	1,101	1,053
Februar 2006	0,934	0,982	1,088	1,062
Marec 2006	0,944	0,994	1,115	1,078
April 2006	0,953	1,037	1,143	1,114
Maj 2006	1,004	1,043	1,122	1,105
Junij 2006	0,975	1,043	1,130	1,117
Julij 2006	0,976	1,046	1,156	1,125
Avgust 2006	0,997	1,063	1,149	1,125
September 2006	0,999	1,030	1,111	1,061
Oktober 2006	0,950	0,972	1,080	1,050
November 2006	0,940	0,971	1,064	1,035
December 2006	0,940	0,963	1,071	1,039
Januar 2007	0,908	0,947	1,064	1,010
Februar 2007	0,898	0,934	1,076	1,033
Marec 2007	0,918	0,957	1,100	1,043
April 2007	0,948	0,957	1,133	1,071
Maj 2007	0,961	0,991	1,141	1,073
Junij 2007	0,973	0,983	1,155	1,094
Julij 2007	0,988	1,039	1,145	1,106
Avgust 2007	0,993	1,055	1,145	1,096
September 2007	0,981	1,051	1,157	1,111
Oktober 2007	0,988	1,094	1,193	1,129
November 2007	1,001	1,104	1,252	1,195
December 2007	1,069	1,195	1,304	1,210
Januar 2008	1,071	1,180	1,265	1,184
Februar 2008	1,033	1,153	1,244	1,196
Marec 2008	1,081	1,197	1,321	1,272
April 2008	1,125	1,239	1,318	1,289
Maj 2008	1,174	1,279	1,398	1,394
Junij 2008	1,279	1,383	1,484	1,453
Julij 2008	1,295	1,413	1,497	1,468
Avgust 2008	1,288	1,389	1,426	1,434
September 2008	1,186	1,314	1,366	1,377
Oktober 2008	1,155	1,260	1,333	1,330
November 2008	1,095	1,172	1,251	1,195
December 2008	0,987	1,114	1,158	1,129

nadaljevanje

Država / mesec in leto	Slovenija	Avstrija	Nemčija	Nizozemska
Januar 2009	0,914	0,902	1,017	1,017
Februar 2009	0,948	0,947	1,042	1,023
Marec 2009	0,947	0,922	0,997	0,940
April 2009	0,956	0,926	1,034	0,965
Maj 2009	0,989	0,935	1,068	0,955
Junij 2009	1,012	0,937	1,050	0,992
Julij 2009	1,059	1,014	1,102	1,021
Avgust 2009	1,050	0,977	1,110	1,015
September 2009	1,050	0,991	1,118	1,035
Oktober 2009	1,043	1,024	1,121	1,005
November 2009	1,015	1,011	1,104	1,039
December 2009	1,068	1,042	1,147	1,047
Januar 2010	1,056	1,080	1,210	1,033
Februar 2010	1,096	1,129	1,227	1,085
Marec 2010	1,073	1,133	1,224	1,075
April 2010	1,091	1,125	1,233	1,127
Maj 2010	1,125	1,103	1,194	1,168
Junij 2010	1,161	1,117	1,203	1,181
Julij 2010	1,143	1,114	1,192	1,175
Avgust 2010	1,187	1,111	1,210	1,161
September 2010	1,164	1,125	1,246	1,169
Oktober 2010	1,169	1,179	1,273	1,225
November 2010	1,175	1,250	1,309	1,280
December 2010	1,172	1,265	1,340	1,299
Januar 2011	1,193	1,345	1,411	1,365
Februar 2011	1,233	1,346	1,425	1,367
Marec 2011	1,237	1,337	1,370	1,347
April 2011	1,237	1,350	1,370	1,380
Maj 2011	1,233	1,370	1,350	1,360
Junij 2011	1,244	1,356	1,395	1,343
Julij 2011	1,234	1,342	1,424	1,361
Avgust 2011	1,238	1,312	1,381	1,326
September 2011	1,231	1,341	1,412	1,348
Oktober 2011	1,266	1,383	1,450	1,398
November 2011	1,264	1,410	1,433	1,424
December 2011	1,268	1,421	1,404	1,422
Januar 2012	1,313	1,392	1,441	1,448
Februar 2012	1,332	1,391	1,510	1,486
Marec 2012	1,357	1,445	1,525	1,502
April 2012	1,361	1,476	1,536	1,508

nadaljevanje

Država / mesec in leto	Slovenija	Avstrija	Nemčija	Nizozemska
Maj 2012	1,343	1,455	1,516	1,502
Junij 2012	1,314	1,423	1,433	1,422
Julij 2012	1,317	1,412	1,465	1,446
Avgust 2012	1,376	1,435	1,544	1,525
September 2012	1,425	1,463	1,532	1,532
Oktober 2012	1,436	1,472	1,528	1,533
November 2012	1,413	1,443	1,530	1,519
December 2012	1,402	1,423	1,482	1,495
Januar 2013	1,405	1,365	1,466	1,505
Februar 2013	1,409	1,372	1,469	1,530
Marec 2013	1,392	1,377	1,456	1,491
April 2013	1,385	1,346	1,427	1,465
Maj 2013	1,366	1,333	1,433	1,463
Junij 2013	1,349	1,327	1,422	1,459
Julij 2013	1,372	1,345	1,465	1,482
Avgust 2013	1,384	1,342	1,469	1,490
September 2013	1,394	1,367	1,466	1,480
Oktober 2013	1,384	1,357	1,423	1,471
November 2013	1,374	1,314	1,389	1,468
December 2013	1,369	1,317	1,367	1,465

Legenda: * Cene vključujejo vse davke in dajatve. Davek na dodano vrednost je v Avstriji 20 %, v Sloveniji do 31.05.2013 20 %, od 01.06.2013 dalje pa 22 %, v Nemčiji in na Nizozemskem pa 19 %.

Vir: European's Energy, Historical Fuel Prices, 2014.

Priloga 5: Spremembe drobnoprodajnih cen dizelskega goriva v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013

Tabela 5: Spremembe drobnoprodajnih cen dizelskega goriva v Sloveniji od leta 2007 do leta 2013

Obdobje	Cena brez dajatev	Taksa CO2	Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	Trošarina	DDV (20 %)	Drobnoprodajna cena v EUR/l
01.01.2007-10.09.2007	0,45837			0,32330	0,15633	0,938
11.09.2007-15.12.2008	0,50800			0,30200	0,16200	0,972
16.12.2008-29.12.2008	0,40574			0,35593	0,15233	0,914
30.12.2008-12.01.2009	0,37908			0,38259	0,15233	0,914
13.01.2009-23.02.2009	0,38383			0,40200	0,15717	0,943
24.02.2009-09.03.2009	0,36609			0,42308	0,15783	0,947
10.03.2009-04.05.2009	0,35265			0,43652	0,15783	0,947
05.05.2009-29.06.2009	0,37546			0,44871	0,16483	0,989
30.06.2009-13.07.2009	0,44167			0,43333	0,17500	1,05
14.07.2009-27.07.2009	0,41152			0,46348	0,17500	1,05
28.07.2009-22.02.2010	0,41133			0,43200	0,16867	1,012
09.03.2010-17.05.2010	0,49517		0,002	0,41200	0,18183	1,091
18.05.2010-31.05.2010	0,55267		0,002	0,41700	0,19433	1,166
01.06.2010-14.06.2010	0,5285		0,002	0,42200	0,19050	1,143
15.06.2010-14.07.2010	0,546		0,002	0,42700	0,19500	1,17
13.07.2010-26.07.2010	0,52933		0,002	0,43700	0,19367	1,162
27.07.2010-20.09.2010	0,5235		0,002	0,44450	0,19400	1,164

nadaljevanje

Obdobje	Cena brez dajatev	Taksa CO2	Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	Trošarina	DDV (20 %)	Drobnoprodajna cena v EUR/l
21.09.2010- 04.10.2010	0,54009		0,002	0,43708	0,19583	1,175
05.10.2010- 18.10.2010	0,53308		0,002	0,44409	0,19583	1,175
19.10.2010- 13.12.2010	0,54148		0,002	0,43985	0,19667	1,18
14.12.2010- 24.01.2011	0,59112		0,002	0,42021	0,20267	1,216
25.1.2011- 07.02.2011	0,63436		0,002	0,39447	0,20617	1,237
08.02.2011- 21.02.2011	0,62926		0,002	0,39957	0,20617	1,237
22.02.2011- 07.03.2011	0,64997		0,002	0,37886	0,20617	1,237
08.03.2011- 21.03.2011	0,68359		0,002	0,34524	0,20617	1,237
22.03.2011- 16.05.2011	0,69924		0,002	0,33043	0,20633	1,238
17.05.2011- 25.07.2011	0,66101		0,002	0,35116	0,20283	1,217
26.07.2011- 08.08.2011	0,69871		0,002	0,33096	0,20633	1,238
09.08.2011- 22.08.2011	0,68343		0,002	0,34624	0,20633	1,238
23.08.2011- 05.09.2011	0,65047		0,002	0,3792	0,20633	1,238
06.09.2011- 19.09.2011	0,66530		0,002	0,36437	0,20633	1,238
20.09.2011- 03.10.2011	0,68524		0,002	0,34443	0,20633	1,238
04.10.2011- 14.11.2011	0,68071		0,002	0,36979	0,21050	1,263
15.11.2011- 28.11.2011	0,71022		0,002	0,34528	0,21150	1,269
29.11.2011- 12.12.2011	0,71552		0,002	0,33998	0,21150	1,269
13.12.2011- 27.12.2011	0,71005		0,002	0,35212	0,21283	1,277
28.12.2011- 09.01.2012	0,69996		0,002	0,36221	0,21283	1,277

nadaljevanje

Obdobje	Cena brez dajatev	Taksa CO2	Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	Trošarina	DDV (20 %)	Drobnoprodajna cena v EUR/l
10.01.2012- 23.01.2012	0,72329		0,00200	0,36221	0,21750	1,305
24.01.2012- 06.02.2012	0,73912		0,00200	0,36221	0,22067	1,324
07.02.2012- 20.02.2012	0,72079		0,00200	0,36221	0,21700	1,302
21.02.2012- 05.03.2012	0,74829		0,00200	0,36221	0,22250	1,335
06.03.2012- 19.03.2012	0,75496		0,00200	0,36221	0,22383	1,343
20.03.2012- 02.04.2012	0,77329		0,00200	0,36221	0,22750	1,365
03.04.2012- 16.04.2012	0,76746		0,00200	0,36221	0,22633	1,358
17.04.2012- 30.04.2012	0,75579		0,00200	0,36221	0,22400	1,344
15.05.2012- 28.05.2012	0,73579		0,00200	0,36221	0,22000	1,320
29.05.2012- 11.06.2012	0,71786		0,00200	0,37097	0,21817	1,309
12.06.2012- 26.06.2012	0,69631		0,00200	0,38169	0,21600	1,296
27.06.2012- 09.07.2012	0,67214		0,00200	0,38169	0,21117	1,267
10.07.2012- 23.07.2012	0,68381	0,03250	0,00200	0,38169	0,22000	1,320
24.07.2012- 06.08.2012	0,73548	0,03250	0,00200	0,38169	0,23033	1,382
07.08.2012- 20.08.2012	0,73964	0,03250	0,00200	0,38169	0,23117	1,387
21.08.2012- 03.09.2012	0,77464	0,03250	0,00200	0,38169	0,23817	1,429
04.09.2012- 17.09.2012	0,78714	0,03250	0,00200	0,38169	0,24067	1,444
18.09.2012- 01.10.2012	0,78286	0,03250	0,00200	0,38597	0,24067	1,444
02.10.2012- 15.10.2012	0,74991	0,03250	0,00200	0,40226	0,23733	1,424
16.10.2012- 29.10.2012	0,76324	0,03250	0,00200	0,40226	0,24000	1,440

nadaljevanje

Obdobje	Cena brez dajatev	Taksa CO2	Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	Trošarina	DDV (20 %)	Drobnoprodajna cena v EUR/l
30.10.2012-12.11.2012	0,74574	0,03250	0,00200	0,40226	0,23650	1,419
13.11.2012-26.11.2012	0,72407	0,03250	0,00200	0,40226	0,23217	1,393
27.11.2012-10.12.2012	0,73157	0,03250	0,00200	0,40226	0,23367	1,402
11.12.2012-24.12.2012	0,71794	0,03250	0,00200	0,40923	0,23233	1,394
25.12.2012-07.01.2013	0,70327	0,03250	0,00200	0,41640	0,23083	1,385
08.01.201-21.01.2013	0,70666	0,03744	0,00200	0,41640	0,23250	1,395
22.01.2013-04.02.2013	0,71666	0,03744	0,00200	0,41640	0,23450	1,407
05.02.2013-18.02.2013	0,71999	0,03744	0,00200	0,41640	0,23517	1,411
19.02.2013-04.03.2013	0,73652	0,03744	0,00200	0,39987	0,23517	1,411
05.03.2013-18.03.2013	0,72902	0,03744	0,00200	0,39987	0,23367	1,402
19.03.2013-02.04.2013	0,71152	0,03744	0,00200	0,39987	0,23017	1,381
03.04.2013-15.04.2013	0,70044	0,03744	0,00200	0,41095	0,23017	1,381
16.04.2013-29.04.2013	0,68629	0,03744	0,00200	0,41760	0,22867	1,372
30.04.2013-13.05.2013	0,65296	0,03744	0,00200	0,41760	0,22200	1,332
14.05.2013-27.05.2013	0,66046	0,03744	0,00200	0,41760	0,22350	1,341
28.05.2013-10.06.2013	0,67751	0,03744	0,00200	0,40888	0,22517	1,351
11.06.2013-24.06.2013	0,67251	0,03744	0,00200	0,40888	0,22417	1,345
25.06.2013-30.06.2013	0,67085	0,03744	0,00200	0,40888	0,22383	1,343
01.07.2013-08.07.2013	0,67135	0,03744	0,00200	0,40888	0,24633	1,366
09.07.2013-22.07.2013	0,67955	0,03744	0,00200	0,40888	0,24813	1,376

nadaljevanje

Obdobje	Cena brez dajatev	Taksa CO2	Dodatek za zagotavljanje prihrankov energije	Trošarina	DDV (20 %)	Drobnoprodajna cena v EUR/l
23.07.2013-05.08.2013	0,70606	0,03744	0,00200	0,39548	0,25102	1,392
06.08.2013-19.08.2013	0,69499	0,03744	0,00200	0,40409	0,25047	1,389
20.08.2013-02.09.2013	0,69499	0,03744	0,00200	0,40409	0,25047	1,389
03.09.2013-16.09.2013	0,71372	0,03744	0,00200	0,39930	0,25354	1,406
17.09.2013-30.09.2013	0,72356	0,03744	0,00200	0,39930	0,25571	1,418
01.10.2013-14.10.2013	0,69077	0,03744	0,00200	0,39930	0,24849	1,378
15.10.2013-28.10.2013	0,68421	0,03744	0,00200	0,39930	0,24705	1,370
29.10.2013-11.11.2013	0,68011	0,03744	0,00200	0,39930	0,24615	1,365
12.11.2013-25.11.2013	0,66798	0,03744	0,00200	0,40488	0,24471	1,357
26.11.2013-09.12.2013	0,67699	0,03744	0,00200	0,40488	0,24669	1,368
10.12.2013-23.12.2013	0,69257	0,03744	0,00200	0,40488	0,25012	1,387
24.12.2013-06.01.2014	0,67863	0,03744	0,00200	0,40488	0,24705	1,370

Vir: Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, Spremembe drobnoprodajnih cen v Sloveniji v letu 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 in 2013, 2014.

Priloga 6: Višina vračila trošarine za 1.000 litrov in liter dizelskega goriva od julija 2009 do decembra 2013

Tabela 6: Višina vračila trošarine za 1.000 litrov in liter dizelskega goriva od julija 2009 do decembra 2012

Mesec in leto	Vračilo za 1.000 l dizelskega goriva	Vračilo za l dizelskega goriva
Julij 2009	130,00	0,13000
Avgust 2009	130,00	0,13000
September 2009	130,00	0,13000
Oktober 2009	130,00	0,13000
November 2009	130,00	0,13000
December 2009	130,00	0,13000
Januar 2010	102,00	0,10200
Februar 2010	102,00	0,10200
Marec 2010	87,16	0,08716
April 2010	82,00	0,08200
Maj 2010	84,26	0,08426
Junij 2010	94,67	0,09467
Julij 2010	104,34	0,10434
Avgust 2010	114,50	0,11450
September 2010	112,03	0,11203
Oktober 2010	111,41	0,11141
November 2010	109,85	0,10985
December 2010	98,45	0,09845
Januar 2011	84,40	0,08440
Februar 2011	63,12	0,06312
Marec 2011	18,05	0,01805
April 2011	0,43	0,00430
Maj 2011	10,46	0,01046
Junij 2011	21,16	0,02116
Julij 2011	17,25	0,01725
Avgust 2011	21,87	0,02187
September 2011	29,53	0,02953
Oktober 2011	37,34	0,03734
November 2011	19,84	0,01984
December 2011	18,72	0,01872
Januar 2012	32,21	0,03221
Februar 2012	32,21	0,03221
Marec 2012	32,21	0,03221

nadaljevanje

Mesec in leto	Vračilo za 1.000 l dizelskega goriva	Vračilo za l dizelskega goriva
April 2012	32,21	0,03221
Maj 2012	33,06	0,03306
Junij 2012	47,76	0,04776
Julij 2012	51,69	0,05169
Avgust 2012	51,69	0,05169
September 2012	53,54	0,05354
Oktober 2012	71,73	0,07173
November 2012	72,26	0,07226
December 2012	78,60	0,07860
Januar 2013	86,40	0,0864
Februar 2013	80,50	0,0850
Marec 2013	69,87	0,06987
April 2013	83,54	0,08354
Maj 2013	86,47	0,08647
Junij 2013	78,88	0,0788
Julij 2013	74,99	0,07499
Avgust 2013	72,70	0,07270
September 2013	69,62	0,06962
Oktober 2013	69,30	0,06930
November 2013	72,83	0,07283
December 2013	74,88	0,07488

Vir: CURS, Vračilo trošarine za komercialni namen, 2014.