

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

PREGLED PRAVNIH PODLAG IN STANJA NA PODROČJU CESTNINJENJA V EU
TER ANALIZA CESTNINJENJA NA PRIMERU SLOVENIJE

Ljubljana, junij 2002

MIHAELA VIDMAR

IZJAVA

Študentka Mihaela Vidmar izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Adriane Rejc in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____.

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	0
1. SPLOŠNO O CESTNINI	2
2. CESTNINA V EU - PRAVNA PODLAGA IN STANJE	3
2.1. PREGLED PRAVNIH AKTOV EVROPSKE UNIJE NA PODROČJU POBIRANJA CESTNIN V OKVIRU SKUPNE PROMETNE POLITIKE	4
2.2. PROJEKTI EU NA PODROČJU SISTEMOV ELEKTRONSKEGA NAČINA CESTNINJENJA	10
2.2.1. Projekt Drive II	10
2.2.2. Projekt Cesare	11
2.2.3. Projekt Cardme	12
2.2.4. Prva evropska konferenca na temo transporta in energije v Barceloni	12
2.3. NAČINI CESTNINJENJA V IZBRANIH DRŽAVAH EU	13
3. SLOVENSKA UREDITEV NA PODROČJU CESTNINJENJA	14
3.1. NAČINI POBIRANJA CESTNINE V SLOVENIJI	15
3.2. PRAVNA PODLAGA NAČINOV POBIRANJA CESTNINE	17
3.3. UVELJAVITEV EVROPSKE ZAKONODAJE NA TRANSPORTNEM PODROČJU SLOVENIJE	19
4. EKONOMSKA ANALIZA NAČINOV POBIRANJA CESTNINE V SLOVENIJI	21
4.1. DELITEV STROŠKOV Z VIDIKA ODZIVANJA NA POVEČANJE OBSEGA POSLOVANJA	22
4.1.1. Fiksni in variabilni stroški	22
4.1.1.1. Fiksni stroški	22
4.1.1.2. Variabilni stroški	24
4.1.1.3. Delitev stroškov pri pobiranju cestnine na variabilne in fiksne	26
4.2. STROŠKI, KI SE POJAVLJAJO PRI CESTNINJENJU	28
4.2.1. Začetni investicijski stroški	29
4.2.2. Stroški pobiranja cestnine – stroški obratovanja	29
4.2.3. Stroški zamud ter večje porabe bencina	30
4.2.4. Stroški, ki jih nosi država zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu	30
4.2.5. Eksternalije, ki jih povzroča onesnažen zrak in hrup	31
4.2.6. Oportunitetni stroški zemljišča	31
4.3. INKREMENTALNA ANALIZA	32
4.3.1. Inkrementalni stroški	33
4.3.2. Inkrementalni prohodki	33
4.4. SCENARIJI	35
4.4.1. Stroški po posameznih stezah	36
4.4.2. Letni stroški pobiranja cestnine po posameznih stezah po izbranih cestninskih postajah	38
4.4.3. Ugotovitve scenarijev	44
SKLEP	46
LITERATURA	46
VIRI	48
PRILOGE	

UVOD

Moderna tehnologija je svojevrsten fenomen. Pojavlja se na področjih, na katerih ni bilo čutiti nikakršne potrebe po spremembah in jih zaradi tega nihče ni niti pričakoval. Moderna tehnologija se v večini primerov povezuje ali celo istoveti z inovacijami, ki so vpeljane v določen segment gospodarskega prostora z namenom, da postanejo širše uporabljeno blago oziroma storitev. Čas, ki je potreben od trenutka, ko smo poslali nov izdelek na trg (ali predstavili novo storitev), do sprejetja ponudbe s strani kupcev, je različen. Amplitudo nihanja bi lahko uvrstili v interval od nič - če kupci izdelek/storitev zavrnejo, do nekaj let – če kupci nov izdelek/storitev sprejemajo počasi. Kupci z nakupom izdelka oziroma s koriščenjem storitve oblikujejo množico porabnikov, ki najmodernejše odkritje in najnovejšo iznajdbo spremeni v "povprečno" dobrino.

To se danes dogaja tudi z načini¹ pobiranja cestnine. Od ročnega pobiranja, ki je v Slovenji v veljavi že skoraj 30 let, se prehaja na elektronsko cestninjenje brez ustavljanja (hitrost ocestninjenega vozila je do 40 km/h), pri katerem večino dela opravi majhna plastična tablica, pritrjena na sprednje vetrobransko steklo. Ta novost je že na začetku leta 1995, ko je bila prvič predstavljena slovenski javnosti, vzbudila veliko zanimanja, krog uporabnikov pa strmo narašča in že presega število 100.000. Vendar nekatere bistvene spremembe šele prihajajo. Evropska unija (kandidatka za članstvo je tudi Slovenija) namerava opravljati cestninjenje preko sistema satelitov, in sicer pri hitrosti ocestninjenega vozila do 300 km/h.

Načini pobiranja cestnine so torej v fazi sprememb in preoblikovanja in tudi zaradi tega vredni podrobnejšega pregleda in analize. Tako bom v diplomskem delu predstavila obstoječe načine pobiranja cestnine, poskušala odgovoriti, kakšne so prednosti posameznih načinov pobiranja, kam gredo trendi na področju pobiranja in nato analizirala načine pobiranja cestnine z ekonomskega, zlasti stroškovnega vidika.

V prvem tematskem sklopu se bom osredotočila na pravno ureditev tega področja v EU, in sicer na to, kako se usklajuje pravna zakonodaja in standardi načinov cestninjenja v državah članicah. Opisani bodo vsi pomembnejši pravni akti Evropske

¹ Že v samem začetku velja opozoriti na pomen dveh besednih zvez in sicer "način pobiranja" ter "sistem pobiranja". Pri **načinih pobiranja cestnine** ni dvomja, v osnovi jih delimo na klasično ročno pobiranje in na elektronsko pobiranje brez ustavljanja. V Slovenji lahko uporabniki cestninskih cest izbirajo med tremi vrstami stez. Na prvih se izvaja ročno pobiranje, na drugih elektronsko in na tretjih kombinacija obeh načinov (podrobnejša predstavitev stez in načinov pobiranja je v tretjem poglavju pod točko 3.1.). Pri **sistemih pobiranja cestnine** ločimo dva, in sicer zaprti in odprti sistem pobiranja (oba sta podrobneje predstavljena v prilogi 3b). Do zmede oziroma nesporazuma prihaja, ker obstajajo različni sistemi elektronskega načina pobiranja cestnine (v Sloveniji na primer "ABC sistem"). Te se nato "preimenuje in poenostavi" v elektronski sistem pobiranja, kar sicer ni narobe, je pa potrebno pojasniti, da ti sistemi niso v nikakršni povezavi s prej omenjenim zaprtim in odprtim sistemom pobiranja. V tem diplomskem delu je torej narejena primerjava in analiza načinov pobiranja cestnine, tako se vsi omenjeni sistemi cestninjenja nanašajo na načine cestninjenja.

unije na temo uvajanja enotnih pravil pri načinih pobiranja cestnine z začetkom v letu 1992, ko je potrebo po ureditvi skupne prometne politike sprožil podpis Maastrichtske pogodbe (Maastricht Treaty), pa vse do leta 2001, ko je bila javnosti predstavljena zadnja Bela knjiga o evropski prometni politiki za naslednjih deset let in o njenih usmeritvah za prihodnost. Sledi predstavitev treh pomembnejših projektov EU na temo uvajanja enotnih standardov za uvedbo skupnega elektronskega sistema pobiranja cestnine. Nato je na kratko predstavljeno trenutno stanje na področju načinov pobiranja cestnin v nekaterih izbranih državah članicah EU.

Sledi opis cestnine v Sloveniji. Poskušala bom odgovoriti na vprašanja, kje je osnova za obstoječe načine pobiranja cestnine, kdo jih določa, kakšni so ter kako (če sploh) Slovenija upošteva navodila in priporočila EU s področja prometne politike, pod okrilje katere spadajo tudi cestnine. Tudi v Sloveniji se počasi, a zagotovo poslavljamo od klasičnega ročnega pobiranja cestnine in utiramo pot novim, vedno bolj dopoljenim in izboljšanim elektronskim sistemom pobiranja. Zato velja pogledati tudi, kakšen je stroškovni vidik teh sprememb. Tako bom v drugem tematskem sklopu obravnavala stroške, ki nastajajo pri različnih načinih pobiranja cestnine. Analizirani in razvrščeni bodo po različnih kriterijih. Nato bom pod določenimi predpostavkami izdelala scenarije različnih kombinacij cestninskih stez (v Sloveniji imamo tri različne vrste cestninskih stez – ročno pobiranje, elektronsko pobiranje cestnine in kombinacija obeh načinov) s poudarkom na analizi deleža letnih variabilnih stroškov pobiranja cestnine v celotnih cestninskih prihodkih posamezne cestninske postaje in deleža celotnih letnih stroškov v celotnih cestninskih prihodkih posamezne cestninske postaje v letu 2001.

Diplomsko delo zaključujem s sklepom, v katerem povzemam ključne ugotovitve analize.

1. SPLOŠNO O CESTNINI

Cestnina je denarno povračilo, ki ga plača uporabnik za "uporabo" cestninske ceste oziroma za prevozno razdaljo na cestninski cesti. Prilivi iz naslova cestnin se uporabljajo za (Program dela DARS d.d. za leto 2001):

- ◆ Redno vzdrževanje avtocest;
- ◆ Stroške pobiranja cestnin;
- ◆ Stroške upravljanja;
- ◆ Odplačilo glavnice in plačilo obresti od že najetih investicijskih kreditov;
- ◆ Obnavljanje vozišč, objektov in opreme avtocestnega omrežja;
- ◆ Naložbe v osnovna sredstva obstoječih avtocest ter financiranje graditve novih avtocest.

Razvoj na področju tehnologij pobiranja je prinesel nove možnosti pri načinih in sistemih pobiranja cestnine, uveljavilo se je elektronsko cestninjenje.² S tem je omogočeno plačevanje cestnin brez ustavljanja na mestih, na katerih je bilo do sedaj možno le osebno plačevanje z gotovino. Elektronsko plačevanje cestnine prinaša s seboj veliko prednosti, med najpomembnejšimi so: manjše eksternalije, ki jih povzročajo izpušni plini vozil pri speljevanju in ustavljanju avtomobila, nižji stroški nesreč, ki jih nosijo udeleženci v prometu oziroma država (zdravstvo) zaradi psihičnih in fizičnih težav voznikov, nižji stroški zastojev (ter posledično nižji stroški porabe bencina). Velja omeniti tudi prednosti, katerih so deležne družbe, ki se ukvarjajo s pobiranjem cestnine – to so manjši stroški dela, nakup dobroimetja na elektronski tablici pa omogoča družbam tudi brezobrestno kreditiranje.

Vse bolj se poudarja vloga cestnine kot "čuvaja", ki ohranja promet v določenih okvirih. Tako je v Evropi (in zadnje časa tudi Sloveniji) odločitev o uvedbi cestnine na avtocestah odvisna predvsem od prometnih in političnih ciljev. Zaradi naraščajočega števila vozil, avtocest, hitrih cest in s tem mobilnosti, je potrebno z določeno višino cestnine zmanjševati negativne učinke prometa. S pozornostjo je potrebno izbrati tudi način pobiranja cestnine, kajti napačen način lahko že tako kritične strani cestnega prometa še dodatno poslabša (EUNET, Socio – Economic and Spatial Impact of Transport, 1998).

2. CESTNINA V EU - PRAVNA PODLAGA IN STANJE

V začetku tega poglavja bom na kratko predstavila začetek skupne prometne politike Evropske unije, v okviru katere EU med drugim ureja in usmerja tudi promet hitrih cest in avtocest ter določa načine plačevanja pristojbin za njihovo uporabo. Nato sledi opis pravnih aktov EU s področja pobiranja cestnine, in sicer v kronološkem vrstnem redu. Preko teh dokumentov bom poskušala ugotoviti kdaj, kako in zakaj se je začel proces harmonizacije standardov elektronskega cestninjenja in predpisov med državami članicami EU.

V nadaljevanju nato opisujem, kakšni so rezultati delovanja EU na področju načinov pobiranja cestnine in kako so te smernice in ideje v stvarnost vpeljali projekti. Kako se posamezne države EU odzivajo na nove usmeritve EU, kako jim uspeva standardizacija pravil in kakšen je novo nastali položaj predstavljam v zadnjem delu poglavja.

² Podroben opis elektronskega cestninjenja se nahaja v prilogi 1 .

2.1. PREGLED PRAVNIH AKTOV EVROPSKE UNIJE NA PODROČJU POBIRANJA CESTNIN V OKVIRU SKUPNE PROMETNE POLITIKE

Oblikovanje skupne prometne politike (SPP)³ Evropske unije poteka že več kot štiri desetletja, saj je pravno podlago za njeno pripravo omogočil sporazum o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti iz leta 1957. Vendar vse do leta 1985 ni bilo resnih aktivnosti za združitev urejanja tega področja. Večina usklajevanj evropskih prometnih vprašanj se je odvijala pod okriljem Evropske konference prometnih ministrov, ki je v tem obdobju predstavljala najpomembnejšo evropsko institucijo s področja prometa.

Zahteva po skupnem urejanju vprašanj s področja prometa je bila prvič jasno izražena v Beli knjigi o vzpostavitvi enotnega trga iz leta 1985. V njej so izpostavili omejitve na področju prometnih storitev, ki naj bi bile ena najpomembnejših ovir enotnega trga (Europe from A to Z, 1997, str. 7-20; Ješovnik, 2000, str. 18-28).

Leta 1992 je nato prišlo do pomembnega koraka v zgodovini EU in sicer do sprejema Maastrichtske pogodbe (Maastricht Treaty). To je pogodba o Evropski uniji, ki je bila podpisana v Maastrichtu, v veljavo pa je stopila novembra leta 1993. Namen Maastrichtske pogodbe je bil poleg tega, da nadaljuje pot, ki jo je že začrtala Enotna evropska listina (podpisana leta 1986), preseči zgolj ekonomski značaj Skupnosti. Temeljni cilj pogodbe o Evropski uniji je bil utrditi notranji trg, katerega bi nato nadgradili z denarno unijo ter s skupno zunanjo in notranjo politiko. Vse to bi lahko dosegli s spodbujanjem uravnoteženega trajnostnega gospodarskega razvoja, z uveljavitvijo evropske identitete na mednarodnem prizorišču (skupna zunanja ter varnostna politika), z uvedbo državljanstva EU, z sodelovanjem na področju pravosodja in notranjih zadev, s primerno zakonodajo, učinkovitimi mehanizmi ter institucijami EU (Ješovnik, 2000, str. 28-52). Ta nadgradnja je zahtevala tudi odločne in učinkovite spremembe v različnih sektorjih, eden izmed njih je bil prav gotovo tudi prometni sektor, s katerim se, kot je bilo že rečeno, ukvarja skupna prometna politika. Do sedaj je bilo sprejetih več kot 200 različnih uredb, direktiv, pravil in priporočil, ki usmarjajo prometno politiko EU.

³ *Skupna prometna politika (SPP)* Evropske unije navaja kot glavni cilj, kateremu se podreajo in prilagajajo ostala področja te politike, zagotoviti ustrezne prometne povezave, ki bodo omogočile nemoten pretok oseb in blaga znotraj notranjega trga, ki so ga vzpostavile države članice, in pomagati državam, ki se na članstvo v Uniji šele pripravljajo, da se povežejo v evropsko transportno omrežje. Skupna prometna politika se torej trudi vzpostaviti evropsko prometno omrežje, ki bi upoštevalo in ravnalo v skladu z **ekonomsko učinkovitostjo, prometno varnostjo, socialnim varstvom prebivalstva, naravnim okoljem** in ki bi **uporabljalo sodobne tehnologije** ter tako pripomoglo k ljudem in naravi prijaznim, kakovostnim ter učinkovitim povezavam znotraj evropskega prostora (Moussis, 1999, str. 394-406; Europe from A to Z, 1997, str. 208-211).

Na področju skupne prometne politike se je torej intenzivno začelo delati v letu 1992. Izdana je bila *Bela knjiga*⁴ o razvoju skupne prometne politike (*White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy*). V njej so bile poudarjene najbolj očitne težave prometnega sektorja, ki so bile posledica novega koncepta delovanja EU, ter predlagane nekatere smernice za možne rešitve. Skupna prometna politika je bila v tem dokumentu zasnovana na sedmih stebrih:

1. Na doseganju učinkovitega notranjega trga in zagotavljanju prostega pretoka ljudi in blaga;
2. Na integraciji prometnega sistema na temelju najprimernejših tehnologij;
3. Na izgrajevanju transevropskega prometnega omrežja, ki povezuje nacionalna omrežja ter navezuje obrobne na osrednje regije;
4. Na prispevku prometnih sistemov k reševanju glavnih problemov okolja;
5. Na zagotavljanju najzahtevnejših varnostnih standardov;
6. Na uvajanju socialne politike, ki varuje interese zaposlenih v prometnih dejavnostih ter uporabnikov prometnih storitev;
7. Na povezavi s prometnimi sistemi drugih držav.

Najbolj kritične točke, na katere se je opozarjalo, so bile: zasičenost prometnega omrežja, ki se je povečevalo od sedemdesetih let naprej po več kot 3 % stopnji letno, padec investicij v infrastrukturo in onesnaževanje zraka zaradi prometa. Kot možne rešitve, ki bi izboljšale nastalo situacijo, so bile omenjene: vzpostavitev transevropskih prometnih omrežij, sistem poštenih cen v prometu (cene naj bi pokrivali tudi stroške onesnaževanja okolja, zastojev ter nesreč zaradi prometa), strožji prometni standardi ter ekološke takse. Takšne rešitve so zahtevale skupni pristop držav članic, kajti potrebno je bilo ustvariti takšne razmere v prometu Evrope, ki ne bi uničevale okolja, temveč prispevale k ekonomski učinkovitosti. Poseben poudarek je bil dan temu, da je potrebno zadovoljevati današnje potrebe na način, ki ne bo škodoval prihodnjim generacijam pri zadovoljevanju njihovih potreb.

Na temo cestnin je bila nato leta 1993 izdana *direktiva*⁵ s strani Evropske komisije (*COUNCIL DIRECTIVE 93/89/EEC on the Application by Member States of Taxes on Certain Vehicles Used for the Carriage of Goods by Road and Tolls and Charges for the Use of Certain Infrastructures*), kjer so dopolnjene že omenjene točke iz Bele knjige 1992. Tu je bil prvič dan večji poudarek načinom in sistemom pobiranja cestnine. Ti bi morali biti učinkoviti, primerni glede varnosti in naravnani tako, da bi pripomogli k zaščiti okolja. Komisija je ugotovila, da je potrebno razviti enoten

⁴ Bela knjiga (White Paper) – Evropska komisija jo objavi na podlagi prispelih razprav o določeni temi iz zelene knjige. Bela knjiga odraža usmeritev Evropske komisije (Evroslovar, 2002).

⁵ Direktiva (Directive) je navodilo s strani komisije; vsebuje pravila, ki jih morajo nacionalne vlade upoštevati za uresničitev skupnega cilja. Imajo neposreden pravni učinek v državah članicah, kar pomeni, da te ne smejo sprejemati pravnih aktov, ki bi bili v nasprotju z direktivo (Evroslovar, 2002).

standard za vse države članice na področju elektronskega pobiranja cestnine in s tem omogočiti in zagotoviti skladnost tehnične opreme. Komisija je med drugim v tem dokumentu podprla tudi idejo, da se pri postavljanju zneskov cestnine upoštevajo tudi stroški eksternalij.

Problematiko transporta je v letu 1995 obravnavala še *Zelena knjiga*⁶ (*Green Paper: Towards Fair and Efficient Pricing in Transport*). Posvetila se je cestnemu prometu, in sicer vprašanju, kako bi lahko z dajatvami in drugimi plačili v transportu zmanjšali onesnaževanje okolja, vsakodnevne zastoje in nesreče. Stanje je namreč postalo zaskrbljujoče: stroški onesnaženja zraka so leta 1994 v EU po ocenah znašali okoli 0,6 % BDP, stroški zastojev 2 % BDP in stroški nesreč 1,5 % BDP, pri čemer je bilo devetdeset odstotkov vseh teh stroškov pripisanih cestnemu prometu. Na področju cestnine je bilo predlagano sledeče: cestnina naj pokriva čim več stroškov onesnaženja zraka in narave, pokriva naj škode zaradi prekomernega hrupa s strani prometa, zastoje in nesreče v prometu. V knjigi se ugotavlja, da bi k izboljšavam na vseh teh področjih prispeval tudi učinkovit način cestninjenja. Kot edini možni način, ki bi poleg zahtevanega ohranjal oziroma spoštoval še zasebnost in anonimnost uporabnikov cestnega omrežja, se navaja elektronsko cestninjenje. Komisija je bila mnenja, da bi popolna uvedba enotnega sistema elektronskega načina cestninjenja v državah EU zahtevala deset ali več let. Elektronsko cestninjenje je vsekakor dobrodošlo, saj bi zmanjšanje zamud pomenilo boljši uspeh v delovanju tako podjetij, kakor posameznikov. Manjše število nesreč in čistejše okolje bi vplivalo na manjše izdatke za zdravstvo iz državne blagajne. Dokument govori tudi o učinkih prometa na ozonsko plast, na onesnaževanje in zakislovanje zraka ter o posledicah, ki niso vidne samo na ozemlju domače države, temveč segajo tudi preko meja. Tako prometna politika na področju pobiranja cestnin ne zadeva le države same, temveč celo skupnost držav EU. Zaključna misel Zelene knjige je bila, da je potrebno prilagoditi tehnologijo vsem uporabnikom in prebivalcem in tako izboljšati kakovost življenja.

Na področju prometa EU je pomemben tudi *Akcijski program skupne prometne politike* (*The Common Transport Policy Action Programme 1995 – 2000 (COM/95/302 final)*), ki je sestavljen iz programov in pobud na treh ključnih področjih:

1. Izboljšanje kakovosti evropskega transportnega sistema z najnovejšimi tehnologijami, ki bi omogočale varstvo okolja in hkrati zagotavljale varnost prebivalcev;
2. Izboljšanje delovanja notranjega trga s poudarjanjem ekonomske učinkovitosti, možnosti izbiranja in uporabniku prijaznim zaračunavanjem transportnih storitev;

⁶ Zelena knjiga (Green Paper) – Evropska komisija izda zeleno knjigo o določeni aktualni temi z namenom, da sproži razpravo v državah članicah. Odzivi pokažejo, ali Evropska komisija deluje v pravi smeri (Evroslovar, 2002).

3. Izboljšanje prometnih povezav med državami članicami EU ter omogočanje dostopa do drugih trgov.

Leta 1996 je bilo objavljeno *Mnenje*⁷ sveta regij o akcijskem programu 1995-2000 in o odzivih na njega (*Opinion of the Committee of the Regions on the Commission Communication to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee of the Regions on the Common Transport Policy Action Programme 1995 – 2000 (96/C 337/03)*). Tu je poudarek na porabnikih ter na potrebah in pogledih ljudi, ki živijo na področjih, preko katerih potekajo transportne poti. Izražena je podpora Akcijskemu programu, ker daje prednost okolje prijaznim transportnim modelom in sistemom ter ker podpira razvoj takšne tehnologije s področja prometa, ki bi zagotavljala lažje prevoze, večjo varnost in učinkovitost. Učinki prometa gredo preko meja. Zato bi se bilo potrebno za ohranjanje okolja, za zagotavljanje varnosti državljanov v tujini in za učinkovitost v transportu izven državnih mej o enotnih standardih tehnične opremljenosti dogovoriti na ravni EU. Načrt za transevropsko omrežje (Trans-European Networks – TEN) že vključuje navodila in priporočila glede standardov tudi na področju pobiranja cestnine. Odbor podpira raziskovanje okoljskih vidikov in njihovo vrednotenje in zahteva, da se poiščejo načini, ki bi znižali koncentracijo onesnaževalnih plinov, povzročenih s strani prometa. Poudarja, da bi se manjše onesnaževanje poznalo tudi na ostalih gospodarsko pomembnih področjih – v kmetijstvu, v večji delovni sposobnosti ljudi, v manjšem variiranju vremenskih pogojev in pojavov - in tako bi se konkurenčnost držav EU dvignila. Prevladuje mnenje, da je potrebno načine udejstvovanja v prometu, ki so okolju prijazni, nagraditi, in sicer: s popusti pri elektronskem plačevanju, s subvencioniranjem elektronske tablice, itd.

Evropski svet je leta 1997 sprejel stališče⁸ (*Council Resolution of 17 June 1997 on the Development of Telematics in Road Transport, in Particular with Respect to Electronic Fee Collection - Official Journal C 194 , 25/06/1997 p. 0005 – 0007*) glede uvajanja enotnega sistema avtomatskega cestninjenja v Evropi. Uvedba sistema elektronskega pobiranja cestnine (EFC – Electronic Fee Collection) je v letu 1997 sicer še stvar posamezne države, je pa s strani EU zelo zaželena in priporočljiva. Njen namen je približati se potrebam uporabnika z razumnimi ekonomskimi pogoji brez vpletanja nepotrebnih birokratskih postopkov. Evropski svet se obrača na Evropsko komisijo in države članice, da pospešijo svoje delovanje (izgradnjo ali po potrebi nadgradnjo) na področju elektronskega cestninskega sistema na ravni EU z namenom, da se podpre projekt TEN in odkrije probleme konvergence med trenutno že obstoječimi sistemi. Tiste države, kjer je EFC sistem že v uporabi, morajo po

⁷ Mnenje (Opinion) je nezavezujoče stališče, najpogosteje naslovljen na državo, na državni organ ali na osebo (Evroslovar, 2002).

⁸ Stališče (resolution) izraža mnenje sveta in se izda takrat, ko so predlogi komisije glede določene značilnosti predloga težko sprejemljivi zaradi nesoglasij članic (Evroslovar, 2002).

besedah Sveta pri nadaljnji gradnji oziroma nadgradnji sistema strmeti k interoperativnosti med sistemi na evropski ravni. Pri razvoju EFC sistema morajo upoštevati določene tehnične standarde, saj je le tako mogoče zagotoviti uporabo enake tehnologije v vseh članicah in se s tem ogniti različnim sistemom, ki se jih ne bi dalo povezati v celoto. Svet je Komisijo in države članice pozval k upoštevanju navodil v okviru CARDME in CESARE programov in k sodelovanju v testnih projektih različnih EFC sistemov, da se določi tisti, ki bo za vse najboljši in najsprejemljivejši. Poudarjena je vloga zasebnega sektorja na področju elektronskega pobiranja cestnine in sicer pri tehničnem delu in opreми. Kot odziv na omenjeno stališče sveta so nastali različni dokumenti, od katerih sta najpomembnejša pismo Evropskemu svetu in skupščini o poenotenju avtomatskega cestninjenja iz leta 1998 in drugo pismo Evropskemu svetu in skupščini o razvoju avtomatskega cestninjenja iz leta 2001. Obe pismi izražata podporo stališču, hkrati pa opozarjata na potrebo po nadaljnjem usklajevanju predlogov in želja držav članic za končno doseg enotnega sistema elektronskega cestninjenja v Evropi.

Bela knjiga o cestninjenju leta 1998 (White Paper: Fair Payment for Infrastructure Use: A Phase Approach to a Common Transport Infrastructure Charging Framework in the EU, COM 1998, 466 final) je naslednji pravni akt EU, ki se ukvarja s področjem cestninjenja. Komisija je prepričana, da je nastopil trenutek, ko je ekonomsko primerno in tehnično mogoče, da se vpelje elektronsko cestninjenje po območju celotne EU. Celoten sistem naj bi temeljil na mikrovalovni tehnologiji, kjer poteka komunikacija med kartico, ki je nameščena v vozilu, in med obcestno opremo (ali med kartico in navigacijski sistemom, kjer komunikacija poteka preko satelitov ali mobilnega omrežja). Do leta 1998 je bilo preizkušenih že veliko takšnih sistemov, vendar Evropska komisija meni, da bo potrebno še veliko truda, da se določijo skupni standardi za to tehnologijo. Ta bela knjiga namenja posebno pozornost cestninjenju tovornih vozil. To področje cestnega prometa namreč močno presega nacionalne okvire, saj je neoviran in tekoč pretok tovornih vozil bistvenega pomena za razvoj notranjega trga. Tako je pomembno čim prej doseči dogovor o skupni shemi cestninjenja tovornih vozil. Ta shema bo morala biti prilagojena dosedanjim sistemom in načinom cestninjenja posameznih držav. Komisija bo spodbujala države članice k razvoju in dopolnitvi sistemov elektronskega cestninjenja z namenom, da se čim prej doseže harmonizacija. Interoperabilnost sistemov pa ni pomembna le na tehničnem področju, temveč tudi na administrativnem. Komisija obljublja predloge in pomoč pri projektih elektronskega pobiranja cestnine.

Direktiva parlamenta in sveta iz leta 1999 št. 1999/62/EC je namenjena vprašanju cestninjenja tovornega prometa (*Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the Charging of Heavy Goods Vehicles for the use of Certain Infrastructures Official Journal L 187, 20/07/1999 P. 0042 – 0050*). Ta direktiva je na področje načina pobiranja cestnine posegla s sledečimi določili:

- ◆ cestnina v državah EU mora biti plačljiva na način, ki omogoča tekoč pretok prometa,
- ◆ več držav lahko uvede skupni sistem cestninjenja in se njihovo ozemlje za uporabnika smatra kot enotni teritorij,
- ◆ države, ki že imajo elektronski način pobiranja cestnine, naj sodelujejo med seboj, da bodo dosegle skladnost in s skupnimi izkušnjami svetovale še ostalim državam.

12. 9. 2001 je Evropska komisija predstavila javnosti *Belo knjigo o evropski prometni politiki do leta 2010 in njenih usmeritvah za prihodnost (White Paper on European Transport Policy for 2010 – "Time to Decide")*. Ta bela knjiga EU je bila dolgo napovedovana in težko pričakovana. Učinkovito gospodarstvo Evrope namreč potrebuje tudi urejen, učinkovit in dobro nadzorovan promet. Pojavljati so se začela tudi že nesoglasja zaradi vse večjih potreb po mobilnosti na eni strani in nezadovoljstva prebivalstva zaradi vse pogostejših in daljših zamud ter slabe kakovosti uslug služb in organizacij, ki delujejo v prometnem sektorju, na drugi strani. Cilj Bele knjige je torej, da bi se v prihodnjem desetletju evropska prometna politika uskladila s povpraševanjem in potrebami državljanov. Želi se zagotoviti učinkovit, kakovosten in varen promet za vse prebivalce držav EU. Poudarek je tudi na zmanjševanju pritiska na okolje, vendar na način, ki ne bi prizadel gospodarske konkurenčnosti EU. V Beli knjigi Evropska komisija predlaga okoli šestdeset ukrepov za vzpostavitev trajnostne prometne politike, ki bi upoštevala tudi potrebe evropskih državljanov. Bela knjiga je razdeljena na štiri dele glede na cilje, ki bi jih bilo potrebno doseči:

- ◆ ustvariti usklajeno razmerje med podjetji javnega prevoza,
- ◆ odstraniti ozka grla v prometu,
- ◆ uskladiti prometno politiko s potrebami udeležencev,
- ◆ usmerjati globalizacijo prometa.

Kar se tiče cestnine, v knjigi ni bistvenih novosti: povzema prejšnje dokumente, poziva k sodelovanju in izmenjavi izkušenj med državami članicami ter opozarja na stranske učinke prometa, ki bi bili lahko s primernim načinom cestninjenja vsaj deloma zmanjšani. Sicer pa je komisija predstavila pozitivno stališče do sistema satelitov Galileo, preko katerega namerava EU nadzorovati promet in med drugim cestniniti vozila brez ustavljanja. Ta projekt je še na začetku, po pričakovanjih in napovedih Komisije pa naj bi začel delovati v roku desetih let.

Bela knjiga je bila po izidu predložena državam članicam v vsebinsko razpravo. Te se morajo opredeliti in določiti stališča do različnih problemov, obravnavanih v tem dokumentu. Komisija želi, da bi bila mnenja in predlogi čim prej usklajeni, da bi se

pravo delo lahko začelo. Tako so sklenili, da bodo v določenih obdobjih opravljeni vmesni pregledi stanja, da se preveri, ali so bili konkretni cilji tudi doseženi. Komisija napoveduje, da bo leta 2005 prvič natančno pregledala, ali se uresničujejo vsi gospodarski, socialni in ekološki ukrepi, tako kot jih predvideva Bela knjiga. Z najnovejšo Belo knjigo je lok predlogov s stani Evropske komisije zaključen, manjkajo še smernice, kako predloge uresničiti. Smernice glede sistema elektronskega cestninjenja naj bi bile predstavljene javnosti v sporočilu *Komisije o interoperabilnosti elektronskega cestninjenja v Evropi (Commission Communication on Interoperable Electronic Fee Collection in Europe)*.

V začetni dokumentih, ki so urejali področje cestnine v EU, se je le in predvsem govorilo v prid elektronskega načina pobiranja cestnine, nato se je države članice počasi pričelo spodbujati k preizkušanju in iskanju najboljšega sistema elektronskega cestninjenja. V Evropski uniji se tako danes ne pogovarjajo več o tem ali je elektronski način cestninjenja primeren, temveč le še, kakšen sistem elektronskega cestninjenja je najboljši. Odgovor na to poskušajo najti v različnih projektih, ki se odvijajo v večih državah članicah in pri katerih uporabljajo najsodobnejšo tehnologijo.

2.2. PROJEKTI EU NA PODROČJU SISTEMOV ELEKTRONSKEGA NAČINA CESTNINJENJA

V EU obstaja želja in tudi potreba po popolnoma enotnemu sistemu elektronskega načina cestninjenja. Vendar obstajajo tako tehnološki kot proceduralni problemi pri njegovi vpeljavi, kajti niso še dani vsi pogoji za uvedbo zastavljenega sistema elektronskega cestninjenja z virtualnimi cestninskimi postajami (evropski sistem satelitov, enoten nabor parametrov za cestninjenje, dogovorjen sistem kontrole neplačnikov cestnine itd.). Trenutno se v okviru EU in po posameznih državah Evropske unije izvajajo številni raziskovalni projekti s ciljem (1) poenotenja cestninskih sistemov v državah članicah in (2) klasifikacije znotraj avtomatskih sistemov za cestninjenje. Med najpomembnejšimi in največjimi projekti so: DRIVE II (pred tem DRIVE I, ki je že zaključen), CESARE in CARDME.

2.2.1. PROJEKT DRIVE II

DRIVE II je nadaljevalni projekt leta 1992 zaključenega projekta *DRIVE I – PAMELA (Pricing And Monitoring EElectronically of Automobiles)*. Ta projekt je trajal tri leta. V tem obdobju je bil zasnovan in testiran inteligentni sistem, ki je na osnovi komunikacije med motornim vozilom in obcestno opremo sposoben avtomatično izračunati plačilo za uporabo določenega odseka. *DRIVE II* nadaljuje njegovo delo, v njegovem okvirju poteka na področju elektronskega cestninjenja več evropskih projektov. Med najpomembnejšima sta (Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo 2000; *DRIVE II*, 2002):

- ◆ *CASH (Coordination for Activities for the Standardisation of HADES)* je projekt, katerega namen je doseči medsebojno skladnost med posameznimi sistemi za avtomatsko cestninjenje, ki se pojavljajo v državah članicah EU. Ta projekt poskuša določiti vse pogoje, pod katerimi mora delovati avtomatsko cestninjenje. Določeni naj bi bili elementi opreme s poudarkom na upoštevanju varnosti osebnih podatkov.

- ◆ *ADEPT (Automatic Debiting and Electronic Payment for Transport)* je projekt, pri katerem sodeluje 16 raziskovalnih in vladnih organizacij, vodi pa ga univerza v Newcastlu. Njegov namen je izdelati analize, ki bi bile osnova za nadaljnje financiranje razvoja opreme za avtomatsko cestninjenje. Poudarek je na razvoju dvosmerne hitre mikrovalovne povezave med vozili, ki se gibljejo z nezmanjšano hitrostjo na enem ali več pasovih, in med obcestno opremo. Sistem mora biti primeren za avtomatično cestninjenje na avtocestah, v mestnih središčih in na parkirnih površinah. Sistem deluje na osnovi dvosmerne mikrovalovne zveze med vozilom in obcestno opremo. Zveza se vzpostavi pri polni hitrosti vozila - do 140 km/h. Naprava v vozilu je tablica, ki je pričvrščena na vetrobransko steklo in preko nje poteka mikrovalovna komunikacija. Ta tablica je preko protokola CAN (Control Area Network) data – bus povezana s čitalcem čipkartic, kjer so zapisani podatki o kreditu in o vozilu. Ti podatki so kategorija prevoznega sredstva in njegove tehnične karakteristike, ne pa podatki o lastniku prevoznega sredstva. Druga povezava, ki je namenjena komuniciranju voznika s sistemom, je med tablico v vozilu in ekranom obcestne opreme. Obcestna oprema je sestavljena iz oddajnika mikrovalovnega signala, ki je pritrjen ob ali nad cestiščem, in iz centralnega računalnika, ki z video sistemom ne samo krmili, temveč tudi nadzoruje promet (pretečen kredit, napačni podatki). Sistem hkrati opravlja več funkcij, saj nudi možnost hkratnega cestninjenja prostega prometnega toka na več pasovih, podaja "on-line" prometna sporočila voznikom, zaznava vozila in jih kategorizira na več pasovih hkrati, zaznava prometni tok in opozori na zastoje. Učinkovitost teh funkcij se testira na petih različnih lokacijah v EU: na Švedskem, v Veliki Britaniji, na Norveškem, na Portugalskem in v Grčiji.

2.2.2. PROJEKT CESARE

CESARE (Common EFC System for an ASECAP Road Tolling European Service) se je začel izvajati z namenom, da se vzpostavi interoperabilni ETC (European Toll Collection) sistem za evropske cestninske ceste. Cilj je uvesti način pobiranja cestnine, ki bi omogočal uporabnikom plačevanje cestnine na ozemlju EU z uporabo enotne tablice. V okviru tega projekta je vzpostavljen tudi PISTA (Pilot on Interoperable Systems for Tolling Applications) projekt, ki se ukvarja s standardizacijo opreme, potrebne za ETC, in jo preizkuša v večih državah. Projekt CESARE, v

katerega je vključena tudi Slovenija, bo torej natančno določil realizacijo in način postopnega prehoda ABC sistema v sistem ETC. Glede na fazo in stališča posameznih članic Evropske zveze do reševanja teh problemov ni pričakovati enotnega predloga pred letom 2004/2005 (CESARE, 2002).

2.2.3. PROJEKT CARDME

Skupina oziroma projekt *CARDME* je bila predstavljena in ustanovljena s strani Evropske komisije EU, in sicer leta 1994, z namenom, da bi se zagotovila svoboda gibanja evropskih državljanov. Ročno pobiranje te svobode ni oviralo, toda s prehodom nekaterih držav na elektronsko pobiranje so se pojavile težave za tuje državljane, ki so bili prikrajšani za možnost plačila brez ustavljanja ali pa prisiljeni kupiti elektronsko tablico, kar je precejšen strošek. Projekt *CARDME* je namenjen poenotenju tehnologije cestninjenja med različnimi sistemi, kar naj bi omogočilo nemoteno odvijanje prometa na avtocestah Evropske unije. Program deluje na dveh segmentih. Prvi pokriva področje komunikacij, kjer se ukvarja z GSS standardi (Global Specification for Short Range Communication Standards). To so standardi, ki pokrivajo specifične parametre različnih ravni komunikacije. Tu se poskušajo dogovoriti ne samo o fizičnih parametrih mikrovalovne povezave (frekvenca 5,8Ghz), temveč tudi, kako doseči enotnost pri potovanju podatkov preko različnih sistemov, kako doseči fleksibilnost operaterjev pri specifičnih aplikacijah, kako upravljati s podatki, kako določiti časovne parametre in kako omogočiti kontrolo prenosa paketa podatkov. Drugi segment dejavnosti povezuje delo na področju poenotenja različnih medijev plačevanja (elektronskih tablic). Ti standardi se imenujejo GTS (Global Tolling System) in določajo ponudbo nabora ukazov, določajo strukturo podatkov elektronskih transakcij, tipe in različice elektronskih tablic, poskušajo združiti različne transakcije plačevanja na enoten sistem ter nadzorujejo zunanjo opremo sistema. V ta projekt so poleg držav EU vključene še Švica, Norveška in tudi Slovenija (*CARDME*, 2002).

2.2.4. PRVA EVROPSKA KONFERENCA NA TEMO TRANSPORTA IN ENERGIJE V BARCELONI

Glavni namen vzpostavitve enotnega sistema elektronskega načina pobiranja cestnine v EU je povečati moč evropskega gospodarstva, zmanjšati probleme prostega prehoda blaga in ljudi znotraj enotnega evropskega prostora ter pripomoči k realizaciji evropske politike cestninjenja. Pri poskusih uvajanja enotnega avtomatskega sistema cestninjenja se EU srečuje s precejšnjimi težavami. Najbolj opazne so: na evropskem tržišču tehničnih rešitev avtomatskega cestninjenja je več različnih ponudnikov iz različnih držav, ki ponujajo različne tehnologije; problematika v prometu se med državami EU razlikuje in v zvezi s tem so nastali različni modeli reševanja problemov. Kot posledica obstojijo različne prometne politike posameznih

držav ter s tem neskladnost že obstoječih sistemov elektronskega cestninjenja po evropskih državah (DARS d.d., 2002). Z namenom premostiti težave in razlike v pogledih držav na prometno politiko je oktobra 2001 v Barceloni potekala *Prva evropska konferenca na temo transporta in energije (1st. Annual European Energy and Transport Summit Conference Barcelona, 18-19 October 2001)*. Udeleženci iz držav članic EU so se posvetili medsebojnemu dialogu in primerjanju izkušenj. Predstavili so svoje poglede in tehnične dosežke na področju prometne politike ter poskušali najti razumno in primerno pot za razvoj prometa v evropskem prostoru. Predstavniki držav so predstavili dosedanje delo, ki je bilo narejeno v okviru posameznih držav na podlagi navodil in programov EU, ter primerjali rezultate. Vsako leto se bo konferenca osredotočila na določeno temo, leta 2001 je bila izbrana tema z naslovom "varnost". Varnost je bila poudarjena tudi z vidika zdravstvenega stanja prebivalstva, saj so ljudje bolj izpostavljeni onesnaženju, ki ga povzročajo izpušni plini prevoznih sredstev, in so udeleženci v dolgih zastojih, ki so posledica neprimerno urejenega prometnega sistema (Prva evropska konferenca na temo transporta in energije, 2001).

2.3. NAČINI CESTNINJENJA V IZBRANIH DRŽAVAH EU

Cestninjenje je področje, na katerem je razvoj posameznih držav EU še vedno zelo različen. Danes se v večini držav Evropske unije sicer že pobira cestnino, sistemi in načini pobiranja pa kljub desetletnim prizadevanjem še vedno niso poenoteni (Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 2001).

Med cestninsko najbolj razvite države prav gotovo sodijo *Italija, Francija, Španija, Grčija in Norveška*. Vse te države imajo že dolgo tradicijo neposrednega pobiranja cestnine. Zato je razumljivo, da so prav te države vpeljale sodobno tehniko na področje načinov cestninjenja in tako pokazale na možnost elektronskega pobiranja brez ustavljanja. Prehod iz ročnega na avtomatsko cestninjenje brez ustavljanja avtomobilov je zelo povečal propustnost stez in s tem zmanjšal njihovo število (kar je ugodno z ekonomskega vidika). Rezultati vpeljave elektronskega cestninjenja v teh državah pa so vidni tudi v znatnem zmanjšanju negativnih pojavov, ki so bili povezani s postopkom cestninjenja in ki so se zrcalili tako na okolju, kot na dolgih in nepotrebnih zastojih pred cestninskimi postajami. Prav ti nezaželeni družbeni stroški so bili glavni razlog, da se mnoge evropske države niso odločile za direktno pobiranje cestnine. Novi elektronski sistemi za cestninjenje prinašajo možnost neposrednega pobiranja cestnine brez spremljajočih težav. Da je elektronski način plačevanja cestnine uporabniku prijazen način, potrjuje tudi število opravljenih elektronskih cestninjenj, ki zadnja leta močno narašča.

Države, ki trenutno največ vlagajo v razvoj celostne mreže cestninjenja, so predvsem *Nemčija, Avstrija in Švica*. Skladno z usmeritvami Evropske unije jim sledijo tudi ostale države. Skupaj sodelujejo v raziskovalnih projektih o elektronskem načinu plačevanja cestnine v prostem toku in pripravljajo pilotske projekte za uvedbo enotnega elektronskega sistema cestninjenja po celotnem ozemlju EU.

V *Švici* je v uporabi še vedno pavšalni način plačevanja cestnine, ki se plačuje enkrat letno in omogoča neomejeno uporabo avtocestnega sistema. Pripravlja se že sistem za elektronsko cestninjenje, ki je v prvi fazi namenjen le tovornim vozilom. Tovorni promet je namreč na švicarskih cestah gost in močno obremenjuje tamkajšnje avtoceste. Cestnina se tako ne bo več obračunavala pavšalno, temveč skladno z dejansko prevoženimi kilometri. V drugi fazi uvajanja direktnega cestninjenja se bo pričelo izvajati cestninjenje vseh vozil in sicer izključno na elektronski način. Tudi v *Avstriji* imajo trenutno še sistem vinjet, kajti nimajo še zgrajenih cestninskih postaj. Pripravljajo se na uvedbo diferenciranega cestninjenja. Na uvozih in izvozih na avtoceste (AC) bodo namestili naprave za radijsko cestninjenje, preko katerih se bo obračunavala cestnina za dejansko prevoženo pot. Plačilo bo potekalo preko predplačila na čipkarticah. Sistem bo sposoben zaznati vozilo pri hitrosti, večji od 300 km/h, ne glede na prepletanje vozil v območju, ki ga pokriva mikrovalovna zveza.

Sistem pavšalnega cestninjenja bo po priporočilih in navodilih EU sčasoma popolnoma ukinjen. Državam, kjer je ta sistem v uporabi, je EU določila prehodno obdobje, v katerem je treba uvesti nov način pobiranja. Pavšalni sistem cestninjenja je namreč do uporabnikov izredno nepravičen, saj se plačuje enoten znesek ne glede na dejansko prevožene kilometre avtocest. Poleg tega tudi stimulatивно vpliva na rast prometa, kar je v nasprotju z usmeritvijo in delovanjem Evropske unije na področju prometa.

Tudi v *Veliki Britaniji*, kjer doslej niso poznali cestnine in na cestišču avtocest nimajo predvidenega prostora za cestninske postaje, se pripravljajo na vpeljavo večpasovnega avtomatskega cestninjenja v prostem toku. Cestninske postaje nameravajo prostaviti nad in ob cestišče. Izvajali naj bi izključno elektronski način cestninjenja in sicer na 3100 km avtocestne mreže po vsej državi.

3. SLOVENSKA UREDITEV NA PODROČJU CESTNINJENJA

Slovenija sodi med države z dolgo dobo cestninjenja na avtocestah in hitrih cestah. Na slovenskih cestninskih cestah se namreč cestnina pobira že od leta 1973 (avtocesta Vrhnika - Postojna), sistema, ki sta v uporabi, pa sta odprti in zaprti sistem pobiranja cestnine. Cestnina se danes pobira na 270,1 km avtocest in hitrih cest (80 % avtocest in hitrih cest je cestninskih cest), in sicer neposredno (DARS d.d., 2002).

Poznamo dva načina pobiranja; klasično ročno ali elektronsko s sistemom ABC (za vozila prvega cestninskega razreda⁹).

Obstoječa načina pobiranja cestnine na slovenskih avtocestah sta rezultat (Interni viri DARS d.d., 2000):

- ◆ stanja pred začetkom pospešene izgradnje slovenskih avtocest v začetku leta 1994,
- ◆ sporazuma med takratno EGS in Republiko Slovenijo na področju prometa iz leta 1993,
- ◆ načrtov pristojnih organov in rezultatov v skladu z njimi izdelanih študij,
- ◆ upoštevanja smernic in direktiv Evropske unije.

V nadaljevanju bom predstavila načine pobiranja cestnine v Sloveniji in tri različne vrste stez. Dalje bom predstavila pravno podlago cestninjenja v Sloveniji. Naveden bo Zakon o javnih cestah (11. člen o taksah in povračilih za uporabo javnih cest), na podlagi katerega je v Sloveniji uvedena cestnina, in predstavljene Uredbe o cestnini za uporabo določenih cest ter Sklepi o določitvi cestninskih cest in višine cestnine.

Novo postavljenim pravilom in standardom EU kot kandidatka za članstvo v Uniji sledi tudi Slovenija. Tako bo v zadnjem delu tega poglavja predstavljeno delo, ki je bilo opravljeno na področju usklajevanja prometne zakonodaje, in načrti nadaljnega delovanja iz Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije.

3.1. NAČINI POBIRANJA CESTNINE V SLOVENIJI

Cestnina se v Sloveniji pobira na dva možna načina, ročno in elektronsko. Cestninjenje pa se nato izvaja na treh različnih vrstah stez:

- na stezi s klasičnim ročnim pobiranjem cestnine z računalniško podporo,
- na stezi z elektronskim pobiranjem cestnine – ABC sistem in
- na stezi z elektronskim pobiranjem cestnine v kombinaciji s klasičnim ročnim pobiranjem.

Klasično ročno pobiranje opravlja pobiralec cestnine, ki pri svojem delu uporablja računalniško podporo. To stezo imenujemo blagajniška steza. Pobiralec cestnin mora dobro poznati delo z blagajno, ki je podprta z računalniškim programom. Pobiralec sprejme od voznika cestninski listek, ki ga je ta prejel ob vstopu na cestninsko

⁹ V Sloveniji vozila pri plačilu cestnine razvrščamo v štiri cestninske razrede, ki so predstavljeni v prilogi 3a.

cesto¹⁰, nato s pomočjo računalniškega programa, ki mu posreduje cenike relacij po cestninskih kategorijah vozil, določi višino plačila. Pobiralec nato, če voznik izrazi željo, s pomočjo programa določi vrednost cestninskega zneska v tuji valuti. Pobiralec cestnine mora biti sposoben vizualno določiti kategorijo vozila. Ta podatek nato vnese v računalniški program na svoji blagajni, ki je postavljena v kabini. Podatki o transakcijah se tako preko blagajn pobiralcev zbirajo v glavnem računalniku. Ta skrbi za centralni nadzor, za komunikacijo med enotami cestninske postaje in javlja ter odpravlja morebitne napake. V času izmene enega delavca je tako možna zunanja kontrola nad njegovim delom preko strežnika. Steze za klasično pobiranje cestnine so opremljene še s sistemom krmilnikov stez, ki skrbijo za nadzor transakcij, za krmiljenje zaslonov, semaforjev in zapornic (Interno gradivo DARS d.d., 2001).

Elektronsko pobiranje cestnine v kombinaciji s klasičnim ročnim pobiranjem se izvaja na kombinirani vrsti steze. Ta steza mora biti opremljena z elektronsko tehnologijo, ki omogoča uporabo ABC sistema brez ustavljanja in z delavcem, pri katerem je mogoče naložiti dobroimetje na elektronsko tablico ali pa plačati cestnino z gotovino, boni, mesečno karto ali plačilno kartico. Elektronsko cestninjenje poteka tako, da se med prehodom vozila, opremljenega z elektronsko tablico, vzpostavi mikrovalovna zveza z anteno, preko katere se nato izvrši brezgotovinsko plačilo. Pri mikrovalovni komunikaciji se med vozilom in napravo na cestninski postaji prenašajo informacije o vozilu, dobroimetju, cestninski postaji in času prehoda. Podatki o transakciji se zapišejo v glavni računalnik, na zaslonu, ki je viden iz vozila, pa se prikaže trenutno stanje dobroimetja. Transakcija na cestninski postaji mora biti opravljena v času, ko se vozilo nahaja v območju mikrovalovne antene. Hitrost pri prehodu vozila je omejena od 20km/h do 40 km/h glede na hitrost opravljanja transakcije. Elektronsko cestninjenje z ABC sistemom je trenutno namenjeno le za vozila cestninskega razreda R1 (Interno gradivo DARS d.d., 2001).

Elektronsko pobiranje cestnine oziroma sistem ABC poteka na hitri stezi brez ustavljanja. V Sloveniji deluje na frekvenci 2.45 GHz. Ob vsakokratnem vstopu vozila na stezo ABC sistema se na zaslonu ob stezi izpiše stanje dobroimetja - tolarskega zneska, ki je na elektronski tablici. V primeru, da na elektronski tablici ni zadostnega dobroimetja, na to opozori napis na zaslonu - "ni kredita", ustrezna signalizacija pa voznika preusmeri na sosednjo, kombinirano stezo, kjer lahko z novim vplačilom poveča znesek dobroimetja na elektronski tablici (Intern gradivo DARS d.d., 2001).

Na avtocesti Ljubljana - (Fernetiči) - Klanec deluje sistem ABC v zaprtem sistemu cestninjenja. To pomeni, da ob vstopu vozila na avtocesto na hitrih ali kombiniranih

¹⁰ Voznik prejme cestninski listek v zaprtem sistemu. V primeru odprtega sistema cestninskega listka, ki se ga prejme ob vstopu in odda pri izstopu, ni.

stezah cestninskih postaj sistem ABC le evidentira vstop vozila z elektronsko tablico, na izstopu iz avtoceste pa se (na hitri ali kombinirani stezi) izvrši plačilo za prevoženo razdaljo. Če ob vstopu na to avtocesto na elektronski tablici ni zadostnega dobroimetja, se lahko kljub temu vstopi na hitri ali kombinirani stezi. Dobroimetje pa se nato plača na kombinirani stezi izstopne cestninske postaje.

3.2. PRAVNA PODLAGA NAČINOV POBIRANJA CESTNINE

Pristojnosti s področja urejanja prometa (torej tudi s področja urejanja cestnin) so v Sloveniji porazdeljene med vrsto ministrstev in na več administrativnih ravneh, kar otežuje sprejetje, uskladitev in nato tudi izpeljavo posameznih ukrepov. Ministrstvo za promet in zveze je odgovorno za prometno infrastrukturo, deloma pa tudi usklajuje prometno dejavnost. Ministrstvo za znanost in tehnologijo se ukvarja s standardi vozil in obcestne opreme (tudi cestninske), Ministrstvo za notranje zadeve vodi upravljanje prometa, Ministrstvo za okolje in prostor pa pokriva prostorsko planiranje državne prometne infrastrukture in je odgovorno za nadzor emisij prometnega sektorja.

Cestnina je v slovenskih pravnih aktih določena kot povračilo, ki ga plača uporabnik za prevoženo razdaljo na cestninski cesti (te so v Sloveniji avtoceste in hitre ceste). Osnova oziroma podlaga za uvedbo cestnine je Zakon o javnih cestah, ki v 11. členu o taksah in povračilih za uporabo javnih cest pravi naslednje: " Za uporabo javnih cest se plačujejo naslednje takse in povračila: letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila; cestna taksa za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili; cestnina za uporabo določenih cest in objektov na njih; povračilo za izredne cestne prevoze; povračilo za čezmerno uporabo javnih cest; povračilo za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površine ob njej, ki so določene za opravljanje spremljajočih dejavnosti" (Zakon o javnih cestah, Uradni list RS, št. 29/97).

Višino cestnine za uporabo posameznih odsekov slovenskih avtocest (AC) in hitrih cest (HC), način vplačevanja, evidentiranje vplačil, oprostitve plačevanja, nadzor nad vplačevanjem in sankcioniranje neplačevanja taks ter povračil iz zgornjega citata predpiše Vlada Republike Slovenije. Cestnina za uporabo določenih cest je določena na podlagi meril, ki jih je predpisala Vlada RS v Uredbi o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 51/97, št. 48/98, št. 84/98, št. 51/99, št. 105/2000) in Sklepu o določitvi cestninskih cest in višine cestnine (Uradni list RS, št. 109/2001). V nadaljevanju bodo omenjeni le členi Uredb in deli Sklepov, ki so tematsko pomembni ter se neposredno ali posredno nanašajo na način in sistem pobiranja cestnine.

Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 51/97) v 5. členu predpisuje, da se povprečni letni stroški cestninskih cest do izdelave enotne

metodologije za oceno stroškov cestne infrastrukture določajo kot seštevek stroškov kapitala, ki so izračunani na podlagi mednarodno primerljive obrestne mere (kot cene kapitala, vloženega v izgradnjo cestninskih cest), ter povprečnih stroškov obnavljanja, rednega vzdrževanja in obratovanja cestninskih cest. Cestnina je torej povračilo za del stroškov, ki ga prispeva neposredni uporabnik avtoceste ali hitre ceste. Opravičuje pa se s prihranki, ki naj bi jih imel uporabnik avtoceste v primerjavi z vožnjo po vzporednem omrežju.

9., 10., 11. in 12. člen *Uredbe o cestnini za uporabo določenih cest* (Uradni list RS, št. 51/97) govorijo o plačevanju cestnine. Omenja se štiri možnosti plačevanja. Na tem mestu bi omenila le 12. člen, ki pokriva plačevanje z elektronsko tablico: "Uporabnik, katerega vozilo sodi v prvi cestninski razred, lahko plačuje cestnino z elektronsko tablico, ki omogoča cestninjenje brez ustavljanja na cestninski postaji (avtomatski brezgotovinski način plačevanja cestnine, skrajšano ABC). Najmanjša vrednost vplačila in vpisa dobro imetja na elektronsko tablico, pri kateri je uporabnik upravičen do popusta v višini 10 odstotkov nominalne vrednosti vplačanega in vpisanega dobroimetja na njej, je enaka kot za abonentske bone. Za elektronsko tablico uporabnik plača največ polovico njene nabavne vrednosti. Če jo uporabnik v roku sedmih let vrne nepoškodovano, je upravičen do vračila sorazmernega deleža kupnine glede na njeno amortizirano vrednost. Znesek plačila in letna amortizacijska stopnja elektronske tablice se določi v ceniku iz petega odstavka 8. člena te uredbe. Prezem elektronske tablice uporabnik opravi s podpisom navodila o njeni uporabi in splošnih pogojev njene uporabe, ki jih določi Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. Vplačilna mesta za nakup elektronske tablice določi Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji in o njih v roku 30 dni od uveljavitve te uredbe obvesti javnost preko sredstev javnega obveščanja" (*Uredba o cestnini za uporabo določenih cest* (Uradni list RS, št. 51/97, str. 4557-4558)).

Potrebno je opozoriti tudi na možnost zlorabe elektronskega načina plačila. Tako je v 15. členu *Uredbe o cestnini za uporabo določenih cest* (Uradni list RS, št. 51/97) pod kazenskimi določbami določena kazen za uporabo elektronske tablice v nasprotju z navodili za njeno uporabo in z pogoji uporabe¹¹. V Uradnem listu RS, št. 48/98 je tematsko pomemben 4. člen, kjer se določajo ugodnosti v obliki popusta za abonentske bone, mesečno cestninsko karto in elektronsko tablico. V Uradnem listu RS, št. 105/2000 so dopolnjeni in popravljeni členi pod številko 12.a, in sicer se dovoli plačevanje cestnine tudi s kreditnimi karticami, ki jih določi DARS d.d. in ki morajo biti označene na cestninskih postajah in drugih vplačilnih mestih. Tako lahko uporabniki cestninskih cest v Sloveniji trenutno izbirajo med petimi možnostmi plačevanja cestnine¹². *Sklep o določitvi cestninskih cest in višine cestnine* (Uradni list

¹¹ Pogoji uporabe ABC tablice so predstavljeni v prilogi 4.

¹² Pet možnosti plačevanja cestnine v Sloveniji je predstavljenih v prilogi pod točko 3d.

RS, št. 109/2001) določa odseke cest, na katerih se pobira cestnina, in v III. delu najnižjo vrednost (8.000 SIT) vnaprejšnjega nakupa dobro imetja s popustom na elektronski kartici.

Glede na predstavljene uredbe in sklepe lahko zaključimo, da ima Slovenija (kljub na začetku omenjenem problemu prevelike porazdeljenosti pristojnosti s prometnega področja) področje cestninjenja, kar se tiče pravne podlage, dobro urejeno. Uporabnikom avtocest je dana izbira med dvema načinoma plačevanja, klasično ročno z ustavljanjem ali elektronsko brez ustavljanja. Pri ročnem plačevanju lahko izbirajo med gotovino, plačilnimi karticami, abonentskimi boni in mesečno karto (ta je veljavna le za točno določeno relacijo), medtem ko lahko dobroimetje na elektronski tablici dokupijo z gotovino ali plačilno katrico. V Sloveniji so plačali uporabniki cestninskih cest (prvi cestninski razred - osebna vozila brez priklopnika in motorna kolesa) od 21. aprila 2001 do 1. januarja 2002 9,9184 SIT za kilometer prevozne razdalje, od 1. januarja 2002 dalje pa znaša kilometer prevozne razdalje 10,1861 SIT¹³ (DARS d.d., 2002).

3.3. UVELJAVITEV EVROPSKE ZAKONODAJE NA TRANSPORTNEM PODROČJU SLOVENIJE

Slovenija ima poseben geografski položaj, leži namreč kot stična točka med vzhodno in zahodno Evropo (5. koridor) ter med severno in južno Evropo (10. koridor). To ji daje večji pomen v procesih izgradnje evropske transportne mreže, v katere se vključuje z izgradnjo slovenskega prometnega križa. Prve korake v smeri približevanja smo naredili ob podpisu Sporazuma o transportu z Evropsko skupnostjo leta 1993. Ta ureja predvsem tranzitni promet in usklajuje razvoj prometa med Slovenijo in državami EU. Naslednja prelomna letnica je 1996, ko je Slovenija podpisala Pridružitveni sporazum z EU. Intenzivnejše aktivnosti so se nato začele v letu 1998, ko se je Ministrstvo za promet in zveze začelo pripravljati na dvostranski pregled usklajenosti slovenske zakonodaje z evropsko. Slovenski pogajalci so v Bruslju zagotovili, da bo področna pravna ureditev, ki je le delno usklajena s pravnim redom EU, v celoti usklajena do konca leta 2002. Prehodnega obdobja ali izjem Slovenija ni zahtevala, čeprav uveljavitev zakonodaje in predvsem izvršilnih predpisov ni preprosta. Sicer je Slovenija začasno zaprla pogajanja na področju transporta. V obdobju do 19.3.2001 smo v Sloveniji prilagodili že veliko pravnih aktov z evropskimi in ugotovili, da spremembe pogajalskih izhodišč RS za področje transporta niso potrebne. RS se je na medvladni konferenci o pristopu RS k EU

¹³ Tako je določila Vlada RS v sklepu Ur. l. RS 29/2001, ko je v povprečju povišala cestnino za 2,63 %. Cestnina za prvi cestninski razred znaša od 1. januarja 2002 dalje za posamezne avtocestne odseke: Šentilj - Maribor (15,8 km) → 160 SIT, Ptujška cesta (Maribor Vzhod) - Arja vas (55,2 km) → 560 SIT, Arja vas - Vranksko (20 km) → 200 SIT, Ljubljana - Klanec (79,8 km) → 810 SIT, Ljubljana - Fernetiči (77,1 km) → 790 SIT, Naklo - Ljubljana (28,8 km) → 290 SIT, Ljubljana - Bič (29,5 km) → 300 SIT, ter za uporabo hitre ceste Vipava - Vrtojba (30,8 km) → 300 SIT.

obvezala, da bo do 20.4.2003 oziroma najkasneje do dne pristopa RS k EU sprejela vse potrebne predpise za prenos direktiv Parlamenta in Sveta EU. Že delujoče institucije v Sloveniji, ki bodo do dne pristopa ustrezno usposobljene, po mnenju obeh strani zadostujejo za izvajanje usklajenega pravnega reda (Ožja pogajalska skupina RS za pristop RS k EU, 2002).

Uveljavitev evropske zakonodaje naj bi prinesla večjo urejenost na transportnem trgu, kar še posebej velja za storitve v cestnem transportu. Slovenija torej deluje v skladu s predpisi in zahtevami EU, to pa je povezano z visokimi stroški, ki bodo do leta 2003 dosegli približno 152,2 milijarde tolarjev. Vendar naša država v tem obdobju pričakuje približno 6 milijonov evrov pomoči iz programa Phare in 10 milijonov evrov letno iz programa ISPA, ki pokriva področje okolja in prometa (Ministrstvo za promet, 2002).

Naša vlada je torej v fazi usmerjanja infrastrukturne politike proti EU. V zvezi s tem so potrebne nekatere večje izboljšave v regulativnem okviru in harmonizacija obstoječe zakonodaje. Nujne so aktivnosti za doseg globalnih ciljev. Pri cestnem transportu ima Slovenija največ težav pri uveljavljanju tehničnih, okoljevarstvenih, fiskalnih in socialnih regulativ, vendar bo implementacija pravnega reda EU z dnem članstva transportni trg EU v celoti odprla za slovenske cestne prevoznike in obratno (Slovenija v EU, 1999, str. 142-143). Slovenija ima na področju cestnega prometa sklenjene tudi bilateralne sporazume z vsemi članicami EU, razen s Finsko in Portugalsko. Tako kot druge srednjeevropske države mora tudi Slovenija v zvezi z integracijo v EU zagotoviti več pogojev na področju razvoja prometne infrastrukture, v smislu liberalizacije storitev pa tudi na zakonodajnem področju (Ministrstvo za promet, 2002).

V *Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (1997)* so na osnovi trenutne situacije analizirana posamezna vprašanja, ki se tičejo prometa, in podane okvirne smernice razvoja. Dokument upošteva približevanje Republike Slovenije Evropski uniji in upošteva njena navodila in priporočila glede prometne politike. Strateški pristopi Slovenije pri doseganju ciljev prometne politike EU se nanašajo na štiri glavna področja (*Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, 1997*):

- ◆ pravni sistem,
- ◆ sonaravna infrastrukturna mreža,
- ◆ dostopnost in mobilnost,
- ◆ človeku prijazno okolje.

Prvi problem, s katerim se srečuje tako EU kot Slovenija, je rast prometa in s tem tudi vse pogostejši in vse daljši zastoji. Tako je potrebno poiskati rešitve, ki bi omogočile zmanjšanje zastojev. V resoluciji je poudarjena potreba po zmanjšanju emisij in

povečanju racionalne rabe prostora ter potreba po nevtralizaciji ali zmanjšanju negativnih vplivov, do katerih prihaja zaradi deregulacije in liberalizacije prometa. Gre torej za načrt, kako operativno in fizično povezati nacionalni transportni sistem z evropskim (Rezolucija o prometni politiki Republike Slovenije, 1997).

Vse pogosteje se pojavljajo tudi kritike glede Resolucije prometne politike Slovenije. Očitajo ji, da ne prinaša bistvenih sprememb razvoja slovenskega prometnega sistema, predvsem pa da ne daje celovitega odgovora na to, kako bo prometni sistem Slovenije urejen v prihodnosti, kako bo postal del evropskega cestnega omrežja in kako naj bi v njegovem okviru deloval. Ker ne podaja celostne vizije prometnega sistema, se še vedno parcialno in neodvisno urejajo različna prometna področja, kar zmanjšuje učinkovitost in kakovost razvoja slovenskega prometnega sistema.

S področja cestnine Slovenija od Evropske Unije ni prejela posebnih navodil. Področje cestnin je pri nas namreč že primerno urejeno – že skoraj 30 let se neposredno pobirajo cestnine, imamo uveden elektronski sistem plačevanja ABC ter sodelujemo v evropskih projektih za vzpostavitev enotnega sistema elektronskega cestninjenja. Poleg tega je Slovenija praktično edina država Evrope, ki ima celotni avtocestni sistem pokrit tudi z elektronskim načinom cestninjenja. Sicer pa Slovenija predvideva vzpostavitev vzporednega, z evropskimi standardi skladnega elektronskega sistema pobiranja, ko bodo za to obstajale realne možnosti in ko se bo ta ukrep izkazal kot potreben.

4. EKONOMSKA ANALIZA NAČINOV POBIRANJA CESTNINE V SLOVENIJI

Namen tega poglavja je analizirati stroške, ki se pojavljajo pri ali zaradi pobiranja cestnine v Sloveniji. Stroške bomo razdelili na investicijske (gradbena dela, oprema stez in sofinanciranje elektronskih tablic za vozila), na stroške, ki se pojavljajo ob pobiranju cestnine, ter na tako imenovane družbene stroške. Slednji ne zadevajo neposredno družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji¹⁴ - DARS d.d., ki vodi pobiranje cestnine, ampak se nanašajo na vse uporabnike cestninskih cest ter na vse prebivalce RS. To so stroški udeležencev v prometu zaradi zamud (čakanje v kolonah za plačilo cestnine) ter večje porabe bencina pri speljevanju in ustavljanju. Pod družbene stroške štejemo tudi stroške, ki jih mora plačevati država zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu (vdihavanje izpušnih plinov, stresi), stroške eksternalij, ki jih povzročata onesnažen zrak (emisije izpušnih plinov) in hrup, ter oportunitetne stroške zemljišča, na katerem stoji cestninska postaja.

¹⁴ Družba DARS d.d. je predstavljena v prilogi 8.

4.1. DELITEV STROŠKOV Z VIDIKA ODZIVANJA NA POVEČANJE OBSEGA POSLOVANJA

Pri pobiranju cestnine se pojavljajo stroški investicij in nato stroški poslovanja. V analizi bo posamezna steza upoštevana kot samostojni del poslovne enote, celotna cestninska postaja kot poslovna enota, sestavljena iz večih delov (stez), in ocestninjenje enega vozila kot ena storitev. Stroški, ki se pojavljajo pri pobiranju cestnine, bodo razdeljeni in analizirani z vidika njihovega odzivanja na povečanje obsega poslovanja¹⁵, in sicer na variabilne in fiksne ter nato še nadalje v okviru teh dveh skupin.

4.1.1. FIKSNI IN VARIABILNI STROŠKI

Stroški se na povečanje obsega proizvodnje ali storitev različno odzivajo. Na tej osnovi delimo stroške na :

- ◆ fiksne (stalne) stroške in
- ◆ variabilne (spremenljive) stroške.

Prva skupina stroškov se pri povečanem obsegu proizvodov ali storitev ne spremeni. "Fiksni stroški so stroški, ki niso odvisni od obsega poslovanja in jih podjetje ima, tudi če ne posluje" (Tekavčič, Rejc, 2001, str. 75). Variabilni stroški pa so odvisni od obsega poslovanja in se povečujejo z naraščanjem obsega poslovanja. Seštevek variabilnih in fiksnih stroškov predstavlja skupne stroške poslovnega sistema (Tekavčič, 1997, str. 26-28).

Da lahko stroške opredelimo kot fiksne oziroma kot variabilne stroške, je potrebno določiti obdobje, v katerem jih opazujemo. Opazovano obdobje bo v primeru pobiranja cestnine 7 let (po ocenah Prometnotehniškega inštituta in DARS d.d. je tolikšna približno pričakovana povprečna življenjska doba kabin in opreme), predvideva se tudi, da v tem času na prihaja do gradnje novih stez. Gibanje skupnih stroškov nato določimo na podlagi deleža fiksnih in variabilnih stroškov.

4.1.1.1. FIKSNI STROŠKI

Pomen *fiksnih stroškov* je za poslovanje poslovne enote v primeru pobiranja cestnin zelo velik, kajti raven povprečnih fiksnih stroškov (stroškov na enoto proizvoda - storitve) bo najnižja ob maksimalnem izkoriščanju zmogljivosti. Poslovna enota se mora torej na podlagi poznavanja fiksnih stroškov odločiti, kakšen bo obseg obratovanja. Fiksni stroški nastajajo kot stalni mesečni ali letni izdatki v

¹⁵ Možne so različne delitve. V našem primeru je najprimernejša delitev stroškov z vidika odzivanja na povečanje obsega poslovanja. V prilogi 9 je predstavljena tudi delitev (stroškov, ki se pojavljajo pri pobiranju cestnine) na neposredne in posredne stroške.

nespremenjenih vsotah. Sicer fiksne stroške delimo na dve vrsti (Markovski, 1983, str. 99):

- ◆ na fiksne stroške, ki so rezultat amortizacije fiksnih proizvodnih dejavnikov in
- ◆ na fiksne stroške, ki so v obliki fiksnih izdatkov (nepovratni stroški).

Fiksne stroške se lahko razvršča tudi po drugi klasifikaciji, in sicer (Tekavčič, 1997, str. 29-30):

- ◆ na absolutno fiksne stroške in
- ◆ na relativno fiksne stroške.

V tabeli 1 bodo stroški cestninjenja razporejeni glede na obe klasifikaciji. V skupino fiksnih stroškov, ki so v obliki fiksnih izdatkov, bodo zajeti stroški zemljišča. Vsi ostali fiksni stroški (z izjemo režijskih stroškov, ki spadajo v skupino absolutno fiksnih stroškov, pa niso rezultat amortizacije) bodo razporejeni v dve skupini. Tako bodo fiksni stroški, ki so rezultat amortizacije fiksnih proizvodnih dejavnikov, razdeljeni na absolutno in relativno fiksne stroške.

a) Absolutno fiksni stroški

Fiksni stroški so absolutni le v določenem razponu poslovanja. V kolikor se poslovna enota odloči povečati svoj obseg poslovanja (v točki povečanja zmogljivosti predpostavka o absolutno stalnih stroških preneha delovati), se absolutno fiksni stroški spremenijo in ponovno oblikujejo na višji ravni. Na novi ravni se obdržijo v določenem višjem absolutno fiksnem znesku vse do naslednje spremembe obsega poslovanja (Tekavčič, 1997, str. 29).

Če to ponazorim na primeru cestninjenja, ostaja višina teh stroškov nespremenjena, dokler se spreminja le število storitev v okviru dane proizvodne pripravljenosti. Ko pa se vgradi nov samostojni del poslovne enote (nova cestninska postaja), se kot posledica spremenjenega obsega poslovanja spremeni tudi višina absolutno fiksnih stroškov. Absolutno fiksne stroške tako predstavlja amortizacija stez (nadstreška, pripadajočega dela stavbe, kabine, ipd.) Absolutno fiksne stroške predstavlja tudi začetno izobraževanje ter nadziranje delavcev. S skupnim imenom bi jih lahko označili kot pripravljalska zaključna dela ali režijska dela. Režijska dela povzročajo posebne režijske stroške, katerih višina je odvisna od obsega pripravljalska zaključnih aktivnosti in ne od števila opravljenih storitev.

b) Relativno fiksni stroški

Relativno fiksni stroški označujejo stalne stroške pri povečanju proizvodne pripravljenosti. S pojmom relativno fiksnih stroškov tako poudarjamo, da velja predpostavka o fiksnosti stroškov samo znotraj določenega intervala, ki ga omejujejo točno določene zmogljivosti (Tekavčič, Rejc, 2001, str. 75). V trenutku, ko se proizvodnje zmogljivosti povečajo, se povečajo tudi fiksni stroški. Ob povečanju fiksni stroški izgubijo pridevnik "absolutni" in postanejo relativni. Skupina relativno fiksnih stroškov je svoje ime dobila zaradi lastnosti tako fiksnih kot variabilnih stroškov. Relativno fiksni stroški na enoto proizvoda/storitve se prav tako kot skupni relativno fiksni stroški spreminjajo ob prehodu iz enega obsega poslovanja v drugega (Markovski, 1983, str. 75-76; Tekavčič, 1997, str. 30).

Višina te skupine stroškov je odvisna od števila delujočih stez na posamezni cestninski postaji. Ti stroški se namreč z dodatno postavljeno stezo povečajo in sicer stopničasto. Naredijo preskok in se oblikujejo na višji ravni. Pri gradnji in odprtju nove cestninske postaje se povprečni relativno fiksni stroški povečajo neodvisno od povečanja števila storitev. Med relativno fiksne stroške lahko štejemo amortizacijo kabin in opreme.

Ta skupina stroškov se v obdobju sedmih let, v katerem se opazujejo stroški cestninjenja, in ob predpostavki, da se proizvodnja pripravljena ne povečuje (dodatnih stez se ne gradi), ne pojavi.

4.1.1.2. VARIABILNI STROŠKI

Variabilni stroški nastajajo kot posledica delovanja poslovnega sistema. Višina teh stroškov je neposredno odvisna od načina izkoriščanja danih zmogljivosti, od tega, kako se opravljajo posamezne storitve (posamezna ocestninjenja) oziroma od števila dejansko opravljenih storitev. Večina variabilnih stroškov je po vsebini neposrednih (izjema so družbeni stroški) in se pokriva s ceno storitve. Ta mora biti namreč dovolj visoka, da pokrije variabilne stroške za vsako enoto storitve (Markovski, 1983, str. 102). V primeru pobiranja cestnine cena, ki jo vozniki plačajo za uporabo cestninskih cest, absolutno in v vsakem primeru pokrije variabilne stroške pobiranja. Vprašanje pa je, kakšen je odstotek variabilnih stroškov v tej ceni in ali bi se ga dalo z zmanjšanjem stroškov delovne sile in vzdrževanja še zmanjšati.

Dejavniki, ki vplivajo na variabilne stroške so: značilnosti storitve, izobrazba delavcev, značilnosti delovnih sredstev in organizacijska usmerjenost poslovne enote (Berberovič, Stavrić, 1985, str. 86). Te skupine dejavnikov so pri pobiranju cestnine na nižji zahtevnostni stopnji. Izobrazba za delavce ni predpisana, pogoj je le, da se

spozna na delo z blagajno. Storitve ni zahtevna, lahko pa se spremeni, če delavca nadomesti tehnologija oziroma optični čitalec kartic.

Variabilne stroške delimo na štiri podskupine (Tekavčič, 1997, str. 27):

- a) na sorazmerne (proporcionalne) variabilne stroške,
- b) na napredujoče (progresivne) variabilne stroške,
- c) na nazadujoče (degresivne) variabilne stroške in
- d) na omejeno variabilne stroške.

a) Sorazmerni variabilni stroški

Sorazmerni variabilni stroški so proporcionalni glede na povečanje obsega storitev, če jih proučujemo v skupnem znesku. To pomeni, da se povečujejo v enakem razmerju, kot se povečuje obseg poslovanja. Če pa jih opazujemo v povprečni velikosti, torej po enoti storitve, so ti stroški konstantni.

b) Napredujoči variabilni stroški

"Napredujoči variabilni stroški se povečujejo hitreje kot se povečuje obseg poslovanja" (Tekavčič, 1997, str. 27). Dodatno vlaganje lahko poveča obseg poslovanja podjetja, lahko pa ga tudi poskuša ohranjati na določeni ravni. Če so dodatna vlaganja posledica težav pri poslovanju (okvare delovnih sredstev, zamude in izostajanje delavcev itd.) in je njihov namen odprava težav poslovne enote, potem novi dodatni stroški rastejo hitreje kot obseg poslovanja (Berberović, Stavrić, 1985, str. 114). Ti novi dodatni stroški, ki nastajajo znotraj določenih zmogljivosti poslovne enote (znotraj določenega števila stez) in ki so povzročeni zaradi težnje po maksimalnem izkoriščanju teh zmogljivosti, se imenujejo napredujoči variabilni stroški.

c) Nazadujoči variabilni stroški

Nazadujoči variabilni stroški rastejo počasneje kot obseg poslovanja. O pojavu nazadujočih variabilnih stroškov torej govorimo, ko znotraj danih zmogljivosti poslovanja zmanjšujemo prirast variabilnih stroškov ob tem, ko se obseg poslovanja giblje proti svoji maksimalni meji. Tak primer se v praksi lahko zgodi ob nakupu izjemno kakovostne opreme in v primeru zaposlitve zelo sposobnih delavcev.

d) Omejeni variabilni stroški

Omejeno variabilni stroški imajo sicer lastnosti variabilnih stroškov, vendar se povečajo šele ob zadostnem povečanju obsega poslovanja znotraj obstoječih

proizvodnih zmogljivosti. V to skupino stroškov štejemo stroške vzdrževanja strojev, ki se ne povečujejo z vsako dodatno opravljeno storitvijo (z dodatnim ocestninjenjem posameznega vozila), a se vseeno povečujejo tako pogosto, da gre še vedno za variabilne stroške. Da poudarimo, da ti stroški niso absolutno variabilni in da vsebujejo tudi določeno fiksno komponento, jih imenujemo omejeno variabilni stroški (Tekavčič, 1995, str. 149). V skupino omejenih variabilnih stroškov se uvršča amortizacija opreme stez in stroški vzdrževanja cestninske postaje. Na tem mestu je pomembno opozoriti na amortizacijo opreme stez, ki se pri delitvi stroškov z vidika odzivanja na povečanje obsega poslovanja sicer razvršča k variabilnim stroškom, vendar pa se obračunava kot fiksni stroški in bo tako v nadaljni analizi smatrana kot fiksni strošek.

V obliki variabilnih stroškov se pojavljajo tudi družbeni stroški. Omenjamo tri skupine družbenih stroškov, ki so prisotni pri cestninjenju in jih glede na različne vrste stez tudi razvrščamo po treh podskupinah variabilnih stroškov.

4.1.1.3. DELITEV STROŠKOV PRI POBIRANJU CESTNINE NA VARIABILNE IN FIKSNE

V tabeli 1 so stroški razdeljeni na sledeče skupine in podskupine:

1. fiksni stroški

- fiksni stroški, ki so v obliki fiksnih izdatkov (FCI) in
- fiksni stroški, ki so rezultat amortizacije fiksnih faktorjev (FCA); ti se nato delijo na: absolutno fiksne stroške (aFCA) → [izjema: stroški režije (aFC)] in relativno fiksne stroške (rFCA)

2. variabilni stroški

- sorazmerni variabilni stroški (sVC)
- napredujoči variabilni stroški (napVC)
- nazadajoči variabilni stroški (nazVC)
- omejeni variabilni stroški (oVC).

Tabela 1: Variabilni in fiksni stroški cestninjenja po vrstah steze

	Vrsta steze		
	ABC – hitra steza	Kombinirana	Ročno pobiranje
Zemljišče	FCI	FCI	FCI
Gradbeni objekt			
♦ <i>nadstrešek</i>	aFCA	aFCA	aFCA
♦ <i>pripadajoči del stavbe</i>	aFCA	aFCA	aFCA
♦ <i>zunanje ureditve</i>	aFCA	aFCA	aFCA
♦ <i>kabine</i>	aFCA	aFCA	aFCA
Oprema stez			
♦ <i>blagajniški komplet</i>	-	oVC	oVC
♦ <i>strežnik, notranja oprema</i>	oVC	oVC	oVC
♦ <i>obračunska blagajna</i>	oVC	oVC	oVC
♦ <i>antenski del + krmilnik</i>	oVC	oVC	-
♦ <i>mreža, ekran, zapornica</i>	oVC	oVC	oVC
Elektronske tablice	sVC	sVC	-
Stroški dela pri pobiranju cestnine	-	sVC/napVC	sVC/napVC
Stroški vzdrževanja cestninske postaje			
♦ <i>stroški dela</i>	oVC/sVC	oVC/sVC	oVC/sVC
♦ <i>stroški predmetov dela (električna energija, voda, material, ipd.)</i>	oVC/sVC	oVC/sVC	oVC/sVC
Materialni stroški	sVC/napVC	sVC/napVC	sVC/napVC
Stroški upravne režije	aFC	aFC	aFC
Stroški zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu	nazVC/ -	sVC/napVC	sVC/napVC
Stroški zastojev ter posledično stroški večje porabe bencina	-	sVC/napVC	sVC/napVC
Eksternalije, ki jih povzroča onesnažen zrak (emisije izpušnih plinov)	nazVC/ -	sVC/napVC	sVC/napVC

V tabeli 1 so navedeni investicijski stroški (zemljišče, gradbeni objekt, oprema stez in sofinanciranje elektronskih tablic), stroški pobiranja cestnine ter nazadnje družbeni stroški v odvisnosti od vrste steze. Kot je razvidno, povzročajo zemljišče in celotni gradbeni objekt fiksne stroške. Stroški površin so fiksni stroški v obliki fiksnih izdatkov. Gradbeni objekt povezujemo z amortizacijo fiksnih faktorjev. Amortizacija stavbe oziroma kabine, preko katere poteka cestninjenje, je absolutno fiksen strošek,

saj se v določenem obdobju (7 let) ne spreminja. V skupino absolutno fiksnih stroškov štejemo tudi stroške upravne režije. Oprema stez se prav tako amortizira. Tokrat znesek amortizacije ni absolutno fiksni. Blagajne, antene, zapornice ter ostala oprema delujejo v neugodnih razmerah (prah, vlaga, sol), prihaja do pogostih okvar ter tudi zamenjav, ki so odvisna predvsem od števila opravljenih storitev. Tako je amortizacija celotne opreme stez v danem obsegu poslovanja omejen variabilen strošek. V skupino omejenih variabilnih stroškov uvrščamo tudi vzdrževanje cestninske postaje. Nekateri stroški vzdrževanja so namreč povezani z okvarami in se povečujejo stopničasto s povečanjem obsega storitev. Del stroškov vzdrževanja pa uvrščamo med sorazmerne variabilne stroške, ki se povečujejo v enakem razmerju kot obseg poslovanja.

Stroški pobiranja (delo, material), stroški sofinanciranja elektronskih kartic (le pri hitri in kombinirani stezi) in družbeni stroški spadajo v skupino variabilnih stroškov, saj se gibljejo glede na dinamiko obsega storitev. Eno ocestninjenje je ena storitev. Torej se s številom storitev v okviru danih zmogljivosti (danem številu stez) povečujejo tako družbeni stroški (stroški zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu, stroški zastojev ter posledično stroški večje porabe bencina in tudi eksternalije, ki jih povzroča onesnažen zrak) kot stroški pobiranja (potrebno je imeti odprtih več kabin z večjim številom delavcev, kar posledično dvigne tudi višino stroškov dela – poletno delo študentov je bolje plačano). Povečanje variabilnih stroškov je lahko sorazmerno, večje ali manjše od povečanja obsega poslovanja. Stroške dela pobiranja sem ocenila kot sorazmerne ali napredujoče variabilne stroške, odvisno od lokacije cestninske postaje in pretoka vozil na njej. Materialni stroški so uvrščeni v skupino sorazmerno variabilnih stroškov. Družbeni stroški so pri ABC stezi nazadajoči, saj bi večje število elektronsko ocestninjenih vozil pomenilo manjše zastoje in manjše emisije izpušnih plinov. Pri kombinirani stezi in stezi z ročnim pobiranjem pa bi povečan promet pomenil napredujoče, v najboljšem primeru lahko tudi sorazmerne družbene stroške.

4.2. STROŠKI, KI SE POJAVLJAJO PRI CESTNINJENJU

Stroški so z nabavnimi cenami ovrednoteni potroški prvin poslovnega procesa. So torej cenovno izraženi potroški delovnih sredstev ter delovnih predmetov, potroški delovne sile ter ostalih sprotih storitev, ki nastajajo pri reprodukcijskem procesu v poslovnem sistemu. Pojem stroškov je torej tesno povezan s porabo oziroma potroški poslovnih prvin (Pučko, Rozman, 1995, str. 90). Stroški so pomemben dejavnik pri uspehu in uspešnosti poslovanja podjetja, saj imajo preko odhodkov neposreden vpliv na dobiček. Potrebno je natančno analizirati in spremljati stroške, kajti le prava informacija o njihovem stanju je dovolj primerna podlaga za pravilne poslovne odločitve.

V analizi bo posamezna cestninska steza upoštevana kot samostojna poslovna enota in celotna cestninska postaja kot poslovni sistem, sestavljen iz večih poslovnih enot. Ocestninjenje enega vozila pomeni eno opravljeno storitev.

4.2.1. INVESTICIJSKI STROŠKI

Investicijski stroški se pri pobiranju cestnine delijo v štiri skupine:

- 1) **Zemljišče;**
- 2) **Gradbeni objekt** - nadstrešek, pripadajoči del stavbe, zunanje ureditve, kabine;
- 3) **Oprema stez** - blagajniški komplet, strežnik, obračunska blagajna, antenski del in krmilnik, mreža, ekran, notranja oprema, zapornica;
- 4) **Elektronske tablice.**

Investicije v cestninske postaje prištevamo med infrastrukturne investicije, saj s prilivi iz tega naslova gradimo in vzdržujemo transportno infrastrukturo. Ti stroški torej izražajo predvsem družbeni razvoj in družbeno korist, ne pa podjetniškega dobička posamezne fizične ali pravne osebe. Vsekakor se moramo zavedati, da cestninske postaje tako kot drugi infrastrukturni objekti predstavljajo določene družbene koristi (možnost nadaljnje gradnje cestnega omrežja ter vzdrževanje že zgrajenega), hkrati pa tudi družbene stroške (onesnaževanje okolja, zastoji).

Investicijski stroški so najvišji pri kombiniranih stezah, saj je poleg opreme, ki omogoča elektronsko cestninjenje brez ustavljanja, potrebno namestiti tudi blagajniški komplet, ki omogoča ročno pobiranje. Sledi ABC hitra steza, najnižji investicijski stroški pa so pri klasični blagajniški stezi, kjer antenski del ni potreben.

4.2.2. STROŠKI POBIRANJA CESTNINE – STROŠKI OBRATOVANJA

Stroški pobiranja cestnine so stroški, ki nastanejo pri procesu pobiranja cestnine in obsegajo naslednje tri postavke:

- 1) **Stroški dela** se nanašajo na:
 - ◆ stroške pobiranja cestnine,
 - ◆ vzdrževanje cestninske postaje,
 - ◆ vzdrževanje opreme,
 - ◆ vodstvo.

2) **Stroški predmetov dela** (materiala) se nanašajo na:

- ◆ vzdrževanje cestninske postaje,
- ◆ vzdrževanje opreme,
- ◆ režijski material,
- ◆ osnovni material (material, ki se porablja na samem mestu pobiranja cestnine).

3) **Stroški storitev** obsegajo:

- ◆ tuje storitve.

Pri blagajniških stezah in kombiniranih stezah največji delež stroškov predstavljajo plače uslužbencev - torej za vodje cestninskih postaj, za pobiralce cestnine, za čistilke in hišnike - medtem ko je ta delež pri hitrih stezah znatno nižji.

4.2.3. STROŠKI ZAMUD TER VEČJE PORABE BENCINA

Za popolno analizo stroškov pri načinih pobiranju cestnine bi bilo potrebno vrednotiti in upoštevati tudi stroške ljudi, ki čakajo v kolonah, zamujajo na delavna mesta, sestanke itd., pri tem pa trošijo več bencina, kot bi ga sicer, če na cestišču ne bi bilo nepotrebnega ustavljanja in čakanja pri plačilu cestnine. Po podatkih MPZ za zadnjih deset let se družbeni produkt Slovenije zaradi zastojev in zamud na cestiščih vsako leto zmanjša za okoli 4 - 6 % (Ministrstvo za promet, 2002a). Kolikšen del teh zastojev gre predpisati zastojem pri pobiranju cestnine, je težko določiti. Dejstvo pa je, da bi zmanjšanje ali odprava zastojev pri plačevanju cestnine bila dobrodošla tako s strani države kot s strani udeležencev v prometu.

4.2.4. STROŠKI, KI JIH NOSI DRŽAVA ZARADI PSIHIČNIH IN FIZIČNIH TEŽAV UDELEŽENCEV V PROMETU

V obzir bi bilo potrebno vzeti tudi stroške, ki nastajajo s prometnimi nezgodami (te sicer niso pogoste in pri nizki hitrosti tudi ni velike škode), do katerih prihaja zaradi ustavljanja in speljevanja avtomobilov pri čakanju v vrstah za plačilo cestnine ter stroške zdravljenja ljudi. Vdihavanje izpušnih plinov, čakanje v kolonah, negotovost, utesnenost in stres vplivajo na psihično in fizično počutje ter zdravje tako voznikov kot sopotnikov. Te obremenitve sicer niso vzrok, da bi oseba poiskala zdravniško pomoč, lahko pa k temu pripomorejo. Stroški zdravljenja so težko določljivi. Njihovo primerno in nepristransko vrednotenje je težko izvedljivo, zato doslej še niso bili upoštevani v strukturi stroškov pobiranja cestnine.

4.2.5. EKSTERNALIJE, KI JIH POVZROČA ONESNAŽEN ZRAK IN HRUP

Velik problem pri opredeljevanju vplivov prometa na okolje v Sloveniji predstavlja pomanjkanje ustreznih podatkov. Za vrsto pomembnih podatkov še ni vzpostavljen sistem zajemanja, zato mnoge pomembne odločitve o razvoju prometnega sistema temeljijo zgolj na domnevah ali pa okoljskega vidika sploh ne vključujejo.

Eden najbolj perečih okoljskih problemov, povezanih s cestnim prometom, je onesnaževanje zraka z izpušnimi plini. Emisije nekaterih škodljivih snovi, kot so SO₂ in trdi delci, se v Sloveniji sicer zmanjšujejo, naraščajo pa emisije NO_x in CO, ki so predvsem posledica prometa z motornimi vozili. Že samo podatek, da k celotni emisiji CO prispeva promet z motornimi vozili preko 90 %, je dovolj zgovoren. Promet pa predstavlja tudi več kot 30 % vseh emisij CO₂ in z okoli 65 % vseh NO_x emisij pomembno prispeva k zakislevanju tal. Cestni promet je tako glavni povzročitelj klimatskih sprememb v Sloveniji (Šarec, 2000, str. 3-4).

Emisije NO_x lahko učinkovito zmanjšujemo s katalizatorjem (ima ga že večina vozil) in uporabo neosvinčenega goriva, vendar njegova koncentracija v zraku vseeno zaradi hitre rasti prometa narašča. S katalizatorji in uporabo neosvinčenega goriva lahko zmanjšujemo tudi emisije CO, neizgorelih ogljikovodikov in svinca, medtem ko emisije CO₂ s katalizatorji ne moremo zmanjšati. Povečane emisije zaradi prometa z motornimi vozili povečujejo možnosti tvorbe fotokemičnega smoga, ki zmanjšuje ozonsko plast. Tako se predvsem poleti občuti povečan obseg škodljivih vplivov prometa na zdravje ljudi, na ekosisteme in materiale (Šarec, 2000, str. 3-4).

Na Ministrstvu za okolje in prostor opozarjajo na onesnaževanje s škodljivimi snovmi v izpušnih plinih (zlasti emisije NO_x in CO), ki narašča predvsem zaradi večje porabe goriva. Poraba goriva se povečuje predvsem ob speljevanju in naglem pospeševanju, tako je na tem mestu potrebno opozoriti, da bi elektronski cestninski sistem brez ustavljanja lahko pripomogel k znatnemu izboljšanju na tem področju.

Tudi hrupna obremenjenost okolja presega dovoljene ravni, stanje leta 2012 pa naj bi bilo ob nadaljevanju rasti prometa po današnjih trendih še bolj kritično. Negativen vpliv prometa na avtocestah in hitrih cestah je v Sloveniji (tako kot v večini drugih evropskih držav) pereč zlasti v bližinah mest in regijah, v katerih je ekološko ravnovesje še posebej občutljivo in kjer topografija še pospešuje onesnaževanje okolja in nastajanje hrupa (Šarec, 2000, str. 3-4).

4.2.6. OPORTUNITETNI STROŠKI ZEMLJIŠČA

Prometni sistem je s svojo infrastrukturo pomemben porabnik zemljišč. Cestno omrežje pokriva 0,25 % slovenskega ozemlja. Izgradnja avtocestnega omrežja bo

zahtevala še dodatnega 0,1 % ozemlja. Izgradnja prometne infrastrukture degradira naravno okolje in predvsem s fragmentacijo naravnih območij predstavlja nevarnost za edinstveno biološko raznolikost Slovenije. Določena površina pa je potreba tudi za postavitev cestninskih postaj. Tu se vozna površina razširi, da se vozila razporedijo po stezah, kjer se opravi cestninjenje. Pri blagajniških stezah, kjer je ročno pobiranje cestnine kombinirano z računalniško podporo, je maksimalna prepustnost 200 vozil na uro, medtem ko se pri elektronskem cestninjenju lahko opravi 1200 transakcij na uro (Interno gradivo Prometnega inštituta, 2000a). Iz tega sledi, da bi ena hitra steza lahko opravila delo šestih blagajniških. Celotne stroške bi torej zmanjšali tudi na račun manjšega števila stez, ki bi bile postavljene na manjšo površino zemljišča. Cestninske postaje, ki bi imele v večini hitre steze in eno ali dve kombinirani, bi namreč zavzele manj prostora. Ta prostor bi lahko namenili obcestnim postajališčem, kjer bi lahko postavili okrepčevalnice, trgovine, parkirišča ipd.

4.3. INKREMENTALNA ANALIZA

Za ocenjevanje investicijskih odločitev širšega družbenega pomena obstaja več metod. Za investicije na področju transporta sta primerni dve analizi: inkrementalna analiza in analiza stroškov in koristi¹⁶, ki omogočata ocenjevanje projekta z vidika ekonomske upravičenosti.

Inkrementalna analiza preverja primernost posameznih poslovnih odločitev. Določiti je potrebno inkrementalne stroške in inkrementalne prihodke za določen projekt in jih nato primerjati med seboj. Če so inkrementalni prihodki večji od inkrementalnih stroškov, je projekt ugoden in ga sprejememo. Pri tem je potrebno poudariti, da se kot inkrementalni prihodki in stroški upoštevajo le tisti, ki so odločilni za našo odločitev (Prašnikar, Debeljak, 1998, str. 216-218).

Inkrementalna analiza bo narejena opisno (zaradi nezmožnosti vrednotenja družbenih stroškov) za elektronski način cestninjenja, in sicer bodo predstavljeni inkrementalni stroški in prihodki, ki nastanejo z odločitvijo za gradnjo elektronske ABC steze namesto steze z ročnim pobiranjem cestnine.

¹⁶Analiza stroškov in koristi (Cost – Benefit analysis) je mikroekonomska analiza, ki ocenjuje upravičenost določenega projekta. Pri vrednotenju poskuša upoštevati vse koristi in vse stroške, ki nastanejo z njegovo uresničitvijo. Tako lahko primerjamo stanje v družbi, ko je projekt izveden, s stanjem v družbi, če projekt ni izveden (Zupančič, 1998, str. 128). Koraki izvajanja analize so predstavljeni v prilogi 2.

4.3.1. INKREMENTALNI STROŠKI

Inkrementalne (odločilne) stroške delimo na eksplicitne in implicitne. Eksplicitni stroški se nanašajo na vse dodatne variabilne in fiksne stroške, ki jih povzroči določena odločitev. Implicitni stroški pa predstavljajo oportunitetne stroške, ki nastanejo zaradi izbranega načina uporabe proizvodnih dejavnikov.

Tabela 2: Inkrementalni stroški pri pobiranju cestnine

Pomen za odločitev	Vrsta I	Vrsta II	Odločitev za stezo z elektronskim cestninjenjem
Inkrementalni stroški	Eksplicitni	Variabilni	-
		Fiksni	Dodatna gradbena dela, antenski del steze, sofinanciranje elektronskih kartic
	Implicitni	Oportunitetni stroški	Pri odločitvi za stezo z ročnim pobiranjem je začetna investicija manjša in se lahko denar porabi za druge namene
Neodločilni stroški	Eksplicitni	Nepovratni in dogovorjeni stroški	Stalni del plač, obresti na posojila, drugi dogovorjeni stroški, ki so neodvisni od odločitve
	Implicitni	-	-

Vir: Prašnikar, Debeljak, 1998, str. 217.

Kot je razvidno iz tabele 2, so inkrementalni stroški, ki nastanejo ob odločitvi za stezo z elektronskim cestninjenjem, predvsem eksplicitni fiksni stroški. Postavitev ABC steze namreč zahteva precej višje začetne investicijske stroške, variabilni stroški pa so znatno manjši, kot so pri klasični stezi z ročnim pobiranjem. Tako inkrementalnih variabilnih stroškov pri odločitvi za elektronsko stezo praktično ni, z izjemo omejenih variabilnih stroškov, ki so variabilni stroški zgolj zaradi izbranega obdobja preučevanja, to je 7 let. Implicitne oportunitetne stroške predstavlja višja začetna investicija v izgradnjo in opremo steze. Ta dodatni potrebni delež začetne investicije v elektronsko stezo bi namreč lahko namenili za druge projekte.

4.3.2. INKREMENTALNI PRIHODKI

Inkrementalne prihodke delimo na eksplicitne in implicitne prihodke. Eksplicitni prihodki so na novo pridobljeni zaradi izbrane poslovne odločitve. Implicitni prihodki pa so oportunitetni in obsegajo vse tiste stroške, ki se jim podjetje izogne s sprejetjem določene poslovne odločitve.

Tabela 3: Inkrementalni prihodki pri pobiranju cestnine

Pomen za odločitev	Vrsta I	Vrsta II	Odločitev za stezo z elektronskim cestninjenjem
Inkrementalni prihodki	Eksplicitni	Dodatni prihodki	-
	Implicitni	Oportunitetni prihodki	Variabilni stroški (del stroškov dela, del stroškov vzdrževanja, del materialnih stroškov), stroški zemljišča, družbeni stroški
Neodločilni prihodki	Eksplicitni	Neponovljivi in dogovorjeni prihodki	Prihodki nastali zaradi preteklih poslovnih odločitev, neodvisni prihodki od odločitve za stezo z elektronskim cestninjenjem
	Implicitni	-	-

Vir: Prašnikar, Debeljak, 1998, str. 218.

S postavitvijo elektronske steze se eksplicitni inkrementalni prihodki ne spremenijo, saj ostanjejo prilivi od cestnine enaki ne glede na vrsto steze. Močno pa se povečajo oportunitetni prihodki, in sicer na račun zmanjšanja vseh variabilnih stroškov pobiranja cestnine. Stroški dela, vzdrževanja in materialni stroški se oblikujejo na nižji ravni, saj je pri elektronskem cestninjenju, kjer večino dela opravijo računalniki, potrebno manj zaposlenih. S postavitvijo elektronskih stez po celotnem cestišču se zmanjšuje število stez na cestninski postaji (ena hitra steza opravi delo šestih stez s klasičnim ročnim pobiranjem) in s tem širina potrebnega zemljišča. Največji delež pri oportunitetnih prihodkih prav gotovo zavzemajo družbeni stroški. Stroški zamud, večje porabe bencina, stroški zdravljenja ter eksternalije (natančno so opisani v poglavju 4.2.) so težko opredeljivi in opisljivi s številkami, njihovi vplivi na različne segmenta gospodarstva pa so zelo veliki. Ob primerjavi inkrementalnih stroškov in prihodkov ter z upoštevanjem velikega deleža oportunitetnih implicitnih prihodkov, bi lahko zaključili analizo v prid odločitvi za stezo z elektronskim cestninjenjem.

4.4. SCENARIJI

Tu je narejena primerjava med različnimi kombinacijami cestninskih stez za pet po velikosti letnih prilivov od cestnine največjih slovenskih cestninskih postaj¹⁷ (za cestninsko postajo Tepanje, Ljubljana – Zahod, Videž, Torovo in Vransko). Med temi postajami so Ljubljana – Zahod, Torovo in Vransko prve postaje iz Ljubljane v smeri Primorske, Gorenjske ter Štajerske. Cestninska postaja Videž je zadnja postaja v smeri proti slovenski obali in cestninska postaja Tepanje je druga postaja na poti iz Ljubljane v Maribor. V obzir so vzete proge z ABC sistemom, proge z ročnim pobiranjem cestnine in kombinirane proge, kjer se prepletata elektronski in ročni način pobiranja. Za zares natančno izdelavo scenarijev bi bilo potrebno upoštevati tudi dejavnike, ki posredno vplivajo na višino stroškov, ki nastajajo ob pobiranju cestnine (tega pa zaradi prezapletenosti in nezmožnosti vrednotenja družbenih stroškov ni mogoče), ter z ozirom na to ugotoviti, kateri način oziroma katera kombinacija načinov je dolgoročno ekonomsko primernejša.

Namen scenarijev je pokazati, da lahko z določeno kombinacijo stez, ki je stroškovno ugodnejša in še vedno izpolnjuje ostale zahteve (gotovinsko plačevanje za tujce in voznike, ki le poredko uporabljajo cestninske ceste oziroma ne želijo uporabljati ABC sistem), znižamo letne variabilne stroške pobiranja cestnine (investicijski stroški niso upoštevani) s povprečno 12,8 %¹⁸ od celotnih prihodkov na 8,7 % od celotnih prihodkov in celotne letne stroške pobiranja s povprečno 17,4 % od celotnih prihodkov na 15,4 % od celotnih prihodkov. Vpeljava večjega števila ABC stez bi tako pomenila znižanje variabilnih stroškov pobiranja za 4 odstotne točke in znižanje celotnih stroškov za 1,97 odstotne točke.

Z drugačno razporeditvijo razmerja stez bi lahko sredstva za vzdrževanje ter upravljanje že zgrajenih avtocest, za nove gradnje in za odplačilo posojil vsaj delno zmanjšali na račun znižanja stroškov pobiranja. Poleg znižanja stroškov pobiranja ima uvedba večjega števila hitrih stez tudi druge prednosti, ki jih je težko cenovno ovrednotiti, vendar imajo v sedanjem času, ko je prišlo do sprememb v obsegu in strukturi prometnih tokov, velike razsežnosti. Te so že omenjene v prejšnjem poglavju: manjši stroški udeležencev v prometu, manjše onesnaževanje zraka zaradi manjših emisij izpušnih plinov, večja varnost udeležencev v prometu, boljša izraba prostora.

¹⁷ Zemljevid s cestninskimi postajami v Sloveniji je v prilogi 7.

¹⁸ Številka je izračunana kot povprečje letnih stroškov pobiranja na izbranih cestninskih postajah, več o tem glej tabele 7-22.

4.4.1. STROŠKI PO POSAMEZNIH STEZAH

V scenarijih bodo upoštevani le neposredni stroški pobiranja, ki jih nosi družba DARS d.d. Stroški, ki jih nosi država zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu, stroški zastojev ter posledično stroški večje porabe bencina, eksternalije, ki jih povzroča onesnažen zrak, ne bodo ovrednoteni. Prav tako ni upoštevan strošek nakupa zemljišča, saj je to zagotovljeno in odkupljeno skupaj s celotnim zemljiščem avtoceste in je težko posamezno ovrednotiti le tisti del, na katerem je postavljena cestninska postaja. Uporabljeni bodo podatki za leto 2001 (zaokroženi na 000) z vključenim 19 % DDV v SIT. Stroški po posameznih stezah so pridobljeni s pomočjo preračunavanja in primerjanja že realiziranih stroškov izgradnje cestninskih postaj. Podatki so pridobljeni iz dokumentacije DARSa (ki sicer ne vodi evidence stroškov in prihodkov po posameznih stezah, ampak le za cestninsko postajo v celoti) in z oceno strokovnjakov iz DARSa in Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo.

Tabela 4: Povprečni začetni investicijski stroški za določeno vrsto steze za leto 2001 za Slovenijo v SIT

Element	Vrsta steze		
	ABC – hitra steza	Kombinirana	Ročno pobiranje
1. Gradbena dela + oprema z DDV	80.561.000	81.261.000	74.918.000
1.1. Gradbena dela brez DDV	47.528.000	50.324.000	50.324.000
1.2. Oprema stez brez DDV	20.169.000	17.962.000	12.633.000
♦ <i>blagajniški komplet</i>	-	2.784.000	2.784.000
♦ <i>strežnik</i>	715.000	715.000	715.000
♦ <i>obračunska blagajna</i>	395.000	395.000	395.000
♦ <i>antenski del</i>	8.546.000	3.555.000	-
♦ <i>mreža</i>	122.000	122.000	122.000
♦ <i>ekran, krmilniki</i>	8.362.000	8.362.000	8.362.000
♦ <i>vodenje projekta</i>	255.000	255.000	255.000
♦ <i>gradbena dela</i>	1.774.000	1.774.000	-
2. Elektronske tablice z DDV¹⁹	1.211.000	1.211.000	-
3. Investicijski stroški skupaj	81.772.000	82.482.000	74.918.000

Vir: Interni viri DARS d.d., 2000b.

¹⁹ Cena elektronske tablice je 9.088 SIT brez DDV (4.000 SIT plača uporabnik, ostalo sofinancira DARS). Tako je strošek elektronskih tablic na posamezno stezo izračunan kot zmnožek deleža cene tablice, ki jo plača DARS (+19 % DDV) z številom tablic v letu 2001 (10.000) in nato deljen z številom hitrih in kombiniranih stez, na katerih se elektronska tablica uporablja.

Začetni investicijski stroški²⁰ so najvišji na kombinirani cestninski stezi, sledi ABC hitra steza. Najnižji investicijski stroški so na stezi za ročno pobiranje, kjer so kar za 9,2 % nižji od investicijskih stroškov kombinirane steze. Pri teh stroških ni sezonske komponente.

V tabeli 5 so predstavljeni povprečni letni variabilni stroški pobiranja cestnine²¹ za celotno leto 2001. To so proporcionalni stroški, ki so odvisni od števila dejansko opravljenih storitev in imajo prisotno močno sezonsko komponento. Stroški so izračunani kot seštevki mesečnih stroškov (ki so v poletnih in pomladnih mesecih precej višji predvsem na relaciji proti morju, močno pa so odvisni tudi od vremena in pogojev na vozišču).

Tabela 5: Povprečni letni variabilni stroški pobiranja cestnine po vrstah steze za leto 2001 za Slovenijo v SIT

Element	Vrsta steze		
	ABC – hitra steza	Kombinirana	Ročno pobiranje
Stroški dela pri pobiranju cestnine	-	14.253.000	14.253.000
Stroški vzdrževanja cestninske postaje in opreme	1.686.000	1.752.000	1.752.000
Materialni stroški in stroški režije	7.237.000	9.305.000	9.305.000
Letni stroški pobiranja cestnine skupaj	8.923.000	25.310.000	25.310.000

Vir: Interni viri DARS d.d., 2000b.

Prilivi od cestnine na posamezni cestninski postaji v letu 2001 (izračunani so na podlagi prilivov v letu 2000, s tem da je upoštevano 7,52 % povišanje cestnine, do katerega je prišlo 21. aprila 2001, in pričakovana 3 % povprečna letna rast prometa) so predstavljeni v tabeli 6. To so celotni letni prilivi ene cestninske postaje, pri katerih je potrebno vedeti, da niso enakomerno razdeljeni skozi celotno leto, ampak je prisotna močna sezonska komponenta. Na primorskem kraku je pretok večji v poletnem času, medtem ko sta gorenjski in štajerski krak bolj obremenjena ob koncu tedna.

²⁰Povprečni začetni investicijski stroški za določeno vrsto steze za leto 2001 v Sloveniji so grafično predstavljeni v prilogi 6, grafikon 3.

²¹Povprečni letni variabilni stroški pobiranja cestnine po vrsti steze za leto 2001 v Sloveniji so grafično predstavljeni v prilogi 6, grafikon 4.

Tabela 6: Prilivi od cestnine izbranih petih cestninskih postaj za leto 2001 v SIT

Cestninska postaja	Prilivi od cestnine
Tepanje	3.185.146.000
Ljubljana - Zahod	3.021.527.000
Videž (pred tem Razdrto)	2.541.333.000
Torovo	1.433.292.000
Vransko	1.344.785.000

Vir: Interni viri DARS d.d., 2000b.

4.4.2. LETNI STROŠKI POBIRANJA CESTNINE PO POSAMEZNIH STEZAH PO IZBRANIH CESTNINSKIH POSTAJAH

Scenariji so narejeni za pet izbranih cestninskih postaj za leto 2001 in sicer so skupni letni stroški pobiranja cestnine za posamezno cestninsko postajo izračunani kot zmnožek letnih stroškov pobiranja posamezne steze s številom stez določene vrste. Pri tem se predpostavlja, da so skozi celotno obdobje leta 2001 v uporabi vse steze (ta predpostavka je namreč omogočila porazdelitev stroškov dela, vzdrževanja, materiala in uprave med posamezne steze), kljub dejstvu, da se to v stvarnosti le redko zgodi (ob lepem vremenu, vikendih, poleti) in je pogostejša situacija, ko obratuje le polovica ali celo tretjina stez (ponoči ali ko je slabo vreme). Postavitev te predpostavke se lahko opraviči z dejstvom, da je namen teh scenarijev prikazati spremembo deleža stroškov v prilivih ob različnih kombinacijah stez in ne ugotoviti njihov dejanski in natančni delež v prihodkih. Na tem mestu je potrebno poudariti, da je narava dejavnosti pobiranja cestnine takšna, da se zaračunana storitev takoj plača, zato je v tem primeru prihodek enak prejemku oziroma prilivu.

V drugem stolpcu tabel 7 - 22 niso upoštevani stroški začetnih investicij, temveč le letni stroški pobiranja. V tretjem stolpcu istih tabel pa so upoštevani tudi letni stroški sofinanciranja elektronskih tablic ter letni znesek amortizacije (vrednost kabin in oprema stez se amortizira po metodi enakih letnih zneskov). Tako sta predstavljena dva finančna tokova. Ko odštejemo od prilivov variabilne stroške pobiranja dobimo prvi finančni tok, drugega pa, ko zmanjšamo prilive za celotne stroške. Cestninske postaje so bile zgrajene v različnih obdobjih. Določene steze so bile dograjene ali preurejene in tako se steze nekaterih cestninskih postaj različno amortizirajo. Z upoštevanjem dejanskega stanja se tako na nekaterih cestninskih postajah amortizacija steze in opreme ne šteje več (vrednost je že odpisana), na drugih pa. To bi povzročilo veliko razliko v stroških stez in ne bi pokazalo dejanskih stroškov investicij, kot je namen tega scenarija. Tako so na vseh cestninskih postajah upoštevane 14,28 % amortizacijske stopnje (7 let je doba koristnosti) in povsod se predpostavlja, da je prvo leto odpisa.

V spodnjih štirih primerih različno velikih cestninskih postaj je pod prvo točko vedno predstavljeno trenutno stanje (trenutno razmerje stez glede na način pobiranja), druga točka nato predpostavlja stanje brez stez z ročnim pobiranjem (število stez ostane enako). Kombinacije stez so izbrane naključno z ozirom na to, da se število stez z ročnim pobiranjem zmanjšuje, število kombiniranih in hitrih stez pa raste. Za vsako postajo so narejeni tudi vmesni koraki²², ki predstavljajo postopno večanje števila hitrih in kombiniranih stez na račun zmanjševanja blagajniških stez. Predstavljeno je tudi, kako različno razmerje stez vpliva na delež stroškov v letnih prilivih cestnine, torej na finančni tok.

1. Cestninska postaja Ljubljana – Zahod

Na relaciji cestninske ceste A1 je več cestninskih postaj, ki tvorijo zaprt cestninski sistem. Največji in tudi najbolj obremenjeni sta cestninski postaji Ljubljana – Zahod in Videž. Na cestninski postaji Ljubljana – Zahod je skupno 13 stez. Od tega je 8 blagajniških, 2 kombinirani in 3 hitre steze (Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji, 2001).

1. *Obstoječe stanje - 8 blagajniških stez, 3 hitre steze in 2 kombinirani stezi:*

Tabela 7: Pregled stroškov za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški ²³
ABC – hitra steza (3)	3 x 8.923.000	3 x 21.643.000
Kombinirana (2)	2 x 25.310.000	2 x 38.130.000
Ročno pobiranje (8)	8 x 25.310.000	8 x 36.013.000
SKUPAJ	= 279.869.000	= 429.293.000

Tabela 8: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT

Prilivi	3.021.527.000
Variabilni stroški pobiranja	279.869.000
Finančni tok 1	2.741.658.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	9,26 %
Celotni stroški	429.293.000
Finančni tok 2	2.592.234.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	14,21 %

²² Vmesni koraki so predstavljeni v prilogi 5.

²³ Celotni stroški zavzemajo variabilne stroške pobiranja, amortizacijo in izdatke za sofinanciranje elektronske tablice.

2. Stanje brez stez z ročnim pobiranjem - 0 blagajniških stez, 7 hitrih stez in 6 kombiniranih stez:

Tabela 9: Pregled stroškov za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (7)	7 x 8.923.000	7 x 21.643.000
Kombinirana (6)	6 x 25.310.000	6 x 38.130.000
Ročno pobiranje (0)	0 x 25.310.000	0 x 36.013.000
SKUPAJ	= 214.321.000	= 380.281.000

Tabela 10: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	3.021.527.000
Variabilni stroški pobiranja	214.321.000
Finančni tok 1	2.807.206.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	7,09 %
Celotni stroški	380.281.000
Finančni tok 2	2.641.246.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	12,58 %

2. Cestninska postaja Videž

Je zadnja postaja od Ljubljane proti obali (pred odprtjem novih odsekov je bila to Razdrto) na primorskem kraku cestninske ceste A1 in skupaj z ostalimi cestninskimi postajami na tej relaciji tvori zaprt cestninski sistem. Od skupno 12 stez je tu 6 blagajniških, 2 kombinirani in 4 hitre steze (Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji, 2001).

1. Obstoječe stanje - 6 blagajniških stez, 4 hitre steze in 2 kombinirani stezi:

Tabela 11: Pregled stroškov za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (4)	4 x 8.923.000	4 x 21.643.000
Kombinirana (2)	2 x 25.310.000	2 x 38.130.000
Ročno pobiranje (6)	6 x 25.310.000	6 x 36.013.000
SKUPAJ	= 288.792.000	= 378.910.000

Tabela 12: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT

Prilivi	2.541.333.000
Variabilni stroški pobiranja	288.792.000
Finančni tok 1	2.252.541.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	11,33 %
Celotni stroški	378.910.000
Finančni tok 2	2.162.423.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	14,91 %

2. Stanje brez stez z ročnim pobiranjem - 0 blagajniških stez, 7 hitrih stez in 5 kombiniranih stez:

Tabela 13: Pregled stroškov za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (7)	7 x 8.923.000	7 x 21.643.000
Kombinirana (5)	5 x 25.310.000	5 x 38.130.000
Ročno pobiranje (0)	0 x 25.310.000	0 x 36.013.000
SKUPAJ	= 189.011.000	= 342.151.000

Tabela 14: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	2.541.333.000
Variabilni stroški pobiranja	189.011.000
Finančni tok 1	2.352.322.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	7,44 %
Celotni stroški	342.151.000
Finančni tok 2	2.199.182.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	13,46 %

3. Cestninska postaja Torovo

Na cestninski postaji Torovo je trenutno 11 stez. Med temi je 5 blagajniških stez, 4 kombinirane in 2 hitri stezi. Postaja je del odprtega cestninskega sistema na relaciji Kranj Z – Ljubljana in cestnini odseka 0010 in 0110 na cestninski cesti A2. Rast letnega prometa na tej cestninski postaji je manjša od rasti prometa na vzporedni državni cestni mreži. Iz tega se sklepa, da je zaradi postavitve cestninske postaje na tem odseku prišlo do odliva prometa iz cestninske ceste na necestninsko cesto (Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji, 2001).

1. *Obstoječe stanje - 5 blagajniških stez, 2 hitri stezi in 4 kombinirane steze:*

Tabela 15: Pregled stroškov za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (2)	2 x 8.923.000	2 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (5)	5 x 25.310.000	5 x 36.013.000
SKUPAJ	= 245.636.000	= 375.871.000

Tabela 16: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT

Prilivi	1.433.292.000
Variabilni stroški pobiranja	245.636.000
Finančni tok 1	1.187.656.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	17,14 %
Celotni stroški	375.871.000
Finančni tok 2	1.057.421.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	26,22 %

2. *Stanje brez stez z ročnim pobiranjem - 0 blagajniških stez, 5 hitre steze in 6 kombinirani stezi:*

Tabela 17: Pregled stroškov za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (5)	5 x 8.923.000	5 x 21.643.000
Kombinirana (6)	6 x 25.310.000	6 x 38.130.000
Ročno pobiranje (0)	0 x 25.310.000	0 x 36.013.000
SKUPAJ	= 196.475.000	= 336.995.000

Tabela 18: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	1.433.292.000
Variabilni stroški pobiranja	196.475.000
Finančni tok 1	1.236.817.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	13,71 %
Celotni stroški	336.995.000
Finančni tok 2	1.096.297.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	23,51 %

4. Cestninska postaja Vransko + Cestninska postaja Tepanje

Cestninska postaja Vransko je del odprtega cestninskega sistema na relaciji Vransko – Slivnica in je namenjena cestninjenju odsekov 0042 in 0642 na cestninski cesti A1. Pokriva območje od Arje vasi do Vranskega. Tu je 5 blagajniških stez, 2 kombinirani in 2 hitri stezi, kar je skupaj 9 stez (Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji, 2001).

Cestninska postaja Tepanje je del odprtega cestninskega sistema in cestnini cesti A1 na odsekih 0037 in 0063, s tem pokriva del cestninske ceste od Hoč do Arje vasi – torej do cestninske postaje Vransko (Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji, 2001). Ta cestninska postaja ima tako kot cestninska postaja Vransko skupno 9 stez (od tega 5 blagajniških stez, 2 hitri stezi in 2 kombinirani stezi), zato bo nadaljnja analiza narejena za obe skupaj.

1. *Obstoječe stanje - 5 blagajniških stez, 2 hitri stezi in 2 kombinirani stezi:*

Tabela 19: Pregled stroškov za cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (2)	2 x 8.923.000	2 x 21.643.000
Kombinirana (2)	2 x 25.310.000	2 x 38.130.000
Ročno pobiranje (5)	5 x 25.310.000	5 x 36.013.000
SKUPAJ	= 248.554.000	= 299.611.000

Tabela 20: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT

Element	VRANSKO	TEPANJE
Prilivi	1.344.785.000	3.185.146.000
Variabilni stroški pobiranja	248.554.000	248.554.000
Finančni tok 1	1.096.231.000	2.936.592.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	18,48 %	7,80 %
Celotni stroški	299.611.000	299.611.000
Finančni tok 2	1.045.174.000	2.885.980.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	22,28 %	9,39 %

2. Stanje brez stez z ročnim pobiranjem - 0 blagajniških stez, 5 hitrih stez in 4 kombinirane steze:

Tabela 21: Pregled stroškov za cestninski postaji Vransko in Tapanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (5)	5 x 8.923.000	5 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (0)	0 x 25.310.000	0 x 36.013.000
SKUPAJ	= 145.855.000	= 260.735.000

Tabela 22: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninski postaji Vransko in Tapanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Element	VRANSKO	TEPANJE
Prilivi	1.344.785.000	3.185.146.000
Variabilni stroški pobiranja	145.855.000	145.855.000
Finančni tok 1	1.198.930.000	3.039.291.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	10,85 %	4,58 %
Celotni stroški	260.735.000	260.735.000
Finančni tok 2	1.084.050.000	2.924.411.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	19,39 %	8,19 %

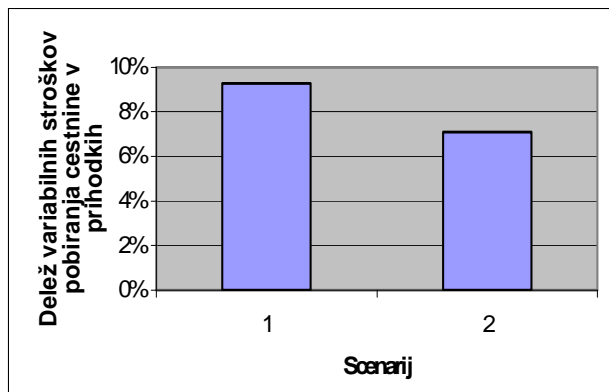
4.4.3. UGOTOVITVE SCENARIJEV

Vseh pet zgoraj omenjenih cestninskih postaj je čelne vrste²⁴, kar pomeni, da so postavljene čez celotno širino vozišča. To zahteva večje število stez, ki omogočajo večji pretok vozil in s tem večje prilive. Prav cestninske postaje z večjim številom stez omogočajo dober prikaz variiranja deleža stroškov (najprej le stroškov pobiranja in nato celotnih stroškov) v prihodkih.

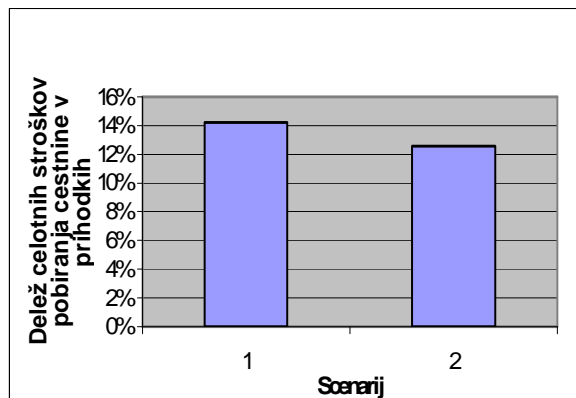
Sprememba, ki jo povzroči spremenjeno razmerje stez, bo grafično prikazana le na primeru cestninske postaje Ljubljana – Zahod (13 stez). V grafikonih 1 in 2 je pod stolpcem 1 prikazano razmerje stroškov in prihodkov v dejanski razporeditvi stez. Pod stolpcem 2 pa je prikazana stroškovno najbolj ugodna situacija (z ozirom na potrebo po ohranitvi kombiniranih stez), kjer se steze s samo ročnim pobiranjem preoblikujejo oziroma odstranijo. Sprememba stroškov zaradi prerazporeditve stez je negativna (kar je ugodno), in sicer se odstotek variabilnih stroškov pobiranja cestnine zniža za 2,17 odstotne točke in odstotek celotnih stroškov za 1,63 odstotne točke. Od tod je razvidno, da povečanje števila ABC stez zmanjšuje predvsem stroške pobiranja.

²⁴ Poznamo tri vrste cestninskih postaj. Predstavljene so v prilogi 3c.

Grafikon 1: Sprememba deleža variabilnih stroškov pobiranja v prihodkih ob različnem razmerju stez za CP Lj. – Zahod za leto 2001



Grafikon 2: Sprememba deleža celotnih stroškov v prihodkih ob različnem razmerju stez za CP Lj. – Zahod za leto 2001



Na primeru cestninske postaje Videž (12 stez) je razlika v zmanjšanju deleža variabilnih stroškov pobiranja in v zmanjšanju deleža celotnih stroškov v prilivih od cestnine še bolj očitna. Variabilni stroški pobiranja se zmanjšajo kar za 3,89 odstotne točke, celotni stroški pa le za 1,45 odstotne točke. Pri cestninski postaji Torovo (11 stez) je razlika v spremembi manjša – variabilni stroški pobiranja se zmanjšajo za 3,43 odstotne točke, celotni stroški pa za 2,71 odstotne točke. Pri cestninskih postajah Vransko in Tepanje (obe imata po 9 stez) je zanimiva primerjava tudi zaradi različno visokih letnih prilivov. Cestninska postaja Tepanje je postaja z najvišjim prilivom od cestnine na slovenskih cestah, medtem ko cestninska postaja Vransko zaseda peto mesto. Razlika v prilivih je skoraj dve milijardi SIT. Na cestninski postaji Tepanje se variabilni stroški pobiranja ob prerazporeditvi stez zmanjšajo za 3,22 odstotne točke, celotni stroški pa za 1,2 odstotne točke, medtem ko so spremembe na cestninski postaji Vransko gledano kot odstotna sprememba deleža v prilivih precej večje. To je tudi logično, saj celotni stroški in variabilni stroški pobiranja zavzemajo večji odstotni delež v prihodkih. Tako se na cestninski postaji Vransko variabilni stroški pobiranja ob prerazporeditvi stez zmanjšajo za 7,63 odstotne točke, celotni stroški pa za 2,89 odstotne točke.

Na vseh izbranih cestninskih postajah je torej ob povečanju števila ABC in kombiniranih stez (obstoj teh je pomemben zaradi voznikov, ki le občasno uporabljajo avtocesto in tujcev) ter ob ukinitvi stez z ročnim pobiranjem opaziti zmanjšanje deleža stroškov v prihodkih od cestninjenja. To zmanjšanje je predvsem opazno pri variabilnih stroških pobiranja, kar pomeni, da zagotavlja višja začetna investicija v opremo elektronskega cestninjenja poleg vseh (v diplomskem delu že omenjenih) stroškovno neovrednotenih ugodnosti še manjše celotne stroške, ki se pojavljajo pri cestninjenju.

Zmanjšan delež stroškov ob spremenjenem razmerju stez govori v prid ABC sistema. Vendar pa še ne pove vsega - prehod iz stez z ročnim pobiranjem na steze z elektronskim cestninjenjem cestninjenje bi povečal prepustnost stez na cestninskih postajah, ki so opremljene z elektronsko opremo (kapaciteta ročnega načina znaša približno 200 vozil/uro, sistema ABC pa do 1200 vozil/uro) in tako zmanjšal skupno število potrebnih stez, kar bi pomenilo še dodatno zmanjšanje stroškov. Če bo do sprememb v smeri, kot jih predpostavlja scenarij zares prišlo, bo potrebno primerno število stez in njihovo novo razmerje na novo določiti oziroma ugotoviti iz dejanskih razmer in stanja na cestninskih cestah.

SKLEP

Cestnino določa in ureja prometna politika. V Evropski uniji, kjer je skupina držav združila svoja prizadevanja in dejavnosti, je prometna politika urejena tako, da se prilagaja potrebam široke skupnosti. Poudarja se razvoj in uporaba takšne moderne tehnologije, ki zagotavlja ohranitev okolja in ustrezno učinkovitost. Tako so z namenom, služiti skupnemu ekonomskemu cilju, ki ne zanemara okoljevarstvenega vidika, sprejete in uveljavljene direktive, mnenja, stališča in ostali dokumenti s področja cestninjenja. Ti pravni akti, ki so usmerjevalni za dejavnost vseh držav članic EU, so v zadnjem desetletju v te države prinesli obsežen sklop ukrepov in sprememb. V diplomskem delu sem jih razporedila kronološko, da bi prikazala desetletje razvoja in postopek oblikovanja stališča vodilnih organov EU do vpeljave novega načina cestninjenja – do elektronskega cestninjenja. Vse te napisane ideje, predloge in navodila se poskuša uresničiti preko številnih projektov, ki se odvijajo tako na ravni EU kot v okviru posameznih držav in določenih izobraževalnih ustanov. Velik poudarek je dan dialogu med državami članicami EU. Tako se ljudje, ki delujejo na področju cestninjenja, srečujejo na posvetih, kjer izmenjujejo izkušnje in znanja. Države, kjer se plačuje vožnja po avtocestah že daljše obdobje (predvsem Italija in Francija), so seveda v določeni prednosti. Zahtevane spremembe uvedejo lažje in hitreje. Predpise o delovanju Evropske unije na področju cestninjenja sem predstavila predvsem zaradi tega, ker jih bo prevzela tudi Slovenija. V Sloveniji se že začne poudarjati poleg ekonomskega tudi okoljski vidik cestninjenja. Opozarja se na visoke družbene stroške in ugotavlja, da še vedno ne obstajajo primerne metode, ki bi jih z gotovostjo ocenile.

Sicer smo v Sloveniji na področju cestninjenja zelo uspešni ter celo v določeni prednosti v primerjavi z ostalimi državami Evrope. Ta veja prometne politike je namreč v Sloveniji dobro urejena. Zadovoljivo pravno podprti sistem cestninjenja je omogočil Sloveniji korak naprej in tako je med prvimi državami v Evropi uvedla način elektronskega pobiranja cestnin – ABC sistem. V diplomskem delu predstavljam trenutni položaj, v katerem se nahaja Slovenija. Ocenili bi ga lahko kot prehodno

obdobje. Imamo različne vrste cestninskih stez, na katerih poteka cestninjenje – "stare" steze, ki so v uporabi že 30 let, ter nove, z elektronskim sistemom podprte steze, ki omogočajo voznikom ocestninjenje vozila brez ustavljanja. V uporabi so tudi kombinirane steze, kjer se izvaja tako ročno kot elektronsko cestninjenje.

Prav delitev stez na tri vrste je osnova za celotno nadaljnjo ekonomsko analizo načinov cestninjenja v Sloveniji. Narejena je z namenom, da se predstavi, razčleni in opazuje stroške, ki se pojavljajo pri/zaradi cestninjenja in na ta način ugotovi njihove glavne značilnosti ter njihovo odzivanje na spremembe. Dejstvo je, da so različne vrste stez (ABC steza, steza z ročnim pobiranjem in kombinirana steza) povezane z različnimi začetnimi investicijskimi in obratovalnimi stroški. Začetni investicijski stroški so največji pri kombinirani in ABC stezi, kjer se izvaja elektronsko cestninjenje, in najnižji pri stezi z ročnim pobiranjem, medtem ko je položaj pri tekočih stroških pobiranja obrnjen - stroški so znatno višji pri stezah z ročnim pobiranjem, predvsem na račun stroškov dela. Pogled na stroške z vidika njihovega odzivanja na povečanje poslovanja je odkril zanimivo skupino stroškov – omejeno variabilne stroške. To so stroški, ki se gibljejo po zakonitosti variabilnih stroškov, obračunavajo pa kot fiksen strošek amortizacije. Narejena je tudi inkrementalna analiza, ki preverja primernost poslovne odločitve za vgradnjo stez z ABC sistemom. Po primerjavi inkrementalnih stroškov in inkrementalnih prihodkov je analiza zaključena v prid odločitvi za stezo z elektronskim cestninjenjem ABC.

Da bi prerazporeditev stez (v prid ABC stez in ukinitvijo (zmanjšanjem) stez z ročnim pobiranjem) ugodno vplivala na delež stroškov v prihodkih od cestnine, prikazujejo tudi scenariji, ki so narejeni za pet po velikosti letnih prilivov od cestnine največjih slovenskih cestninskih postaj. Od tod lahko nadalje sklepamo, da bi prehod iz stez z ročnim pobiranjem na ABC steze povečal prepustnost cestninskih postaj, zmanjšal število potrebnih stez in s tem zagotovil še dodatno zmanjšanje stroškov. Če bo do sprememb v smeri, kot jih predpostavlja scenarij, zares prišlo, bo potrebno primerno število stez in njihovo novo razmerje na novo določiti oziroma ugotoviti iz dejanskih razmer in stanja na cestninskih cestah.

Po vsem napisanem zaključujem, da je dejavnost cestninjenja pomembno gospodarsko področje, ki bi ga z uporabo razpoložljive tehnologije lahko še izboljšali in dosegli boljše učinke, tako s stroškovnega kot okoljskega vidika.

LITERATURA

1. Berberović Šefkija, Stavrić Božidar: Teorija i metodologija troškova. Zagreb: Informator, 1985. 194 str.
2. European Commision: Europe from A to Z – Guide to European integration, Office for official Publicications of the European Comminities. Luxemburg, 1997. 266 str.
3. Hočevar Marko: Osnove računovodstva. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1996. 268 str.
4. Ješovnik Peter: Evropska unija - zgodovina, ustanove, politike in evropski model družbe. Koper, 2000. 245 str.
5. Markovski Slobodan: Troškovi u poslovnom odlučivanju. Zagreb: Informator, 1983. 343 str.
6. Moussis Nicolas: Evropska unija - pravo, ekonomija politike. Littera picta za slovensko izdajo, 1999. 575 str.
7. Prašnikar Janez, Žiga Debeljak: Ekonomski modeli za poslovno odločanje. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1998. 435 str.
8. Pučko Danijel, Rozman Rudi: Ekonomika podjetja. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1995. 344 str.
9. Slovenija v EU. Urad vlade za informiranje. Ljubljana, 1999. 164 str.
10. Šarec Aleš: Prelomnica v razvoju prometa. Bilten okolje in prostor, Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, november 2000, 65, str. 3-4.
11. Tajnikar Maks: Mikroekonomija s poglavji iz teorije cen. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1996. 461 str.
12. Tekavčič Metka: Koncept stroškov po aktivnostih poslovnega procesa. Doktorska disertacija. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1995. 202 str.
13. Takavčič Metka: Obvladovanje stroškov. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1997. 193 str.
14. Tekavčič Metka, Rejc Adriana: Ekonomika podjetja I. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2001. 120 str.
15. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

VIRI

1. CARDME. [www.cardme.co.uk/documents/strategy.pdf], 13.3.2002.
2. CESARE. [www.europa.eu.int/commm/energy_transport/atlas/html/ttechdcrted.html], 29.3.2002.
3. COUNCIL DIRECTIVE 93/89/EEC on the Application by Member States of Taxes on Certain Vehicles Used for the Carriage of Goods by Road and Tolls and Charges for the Use of Certain Infrastructures. EUROCAT.

4. Council Resolution of 17 June 1997 on the Development of Telematics in Road Transport, in Particular with Respect to Electronic Fee Collection - Official Journal C 194 , 25/06/1997 p. 0005 – 0007. EUROCAT.
5. DARS d.d. [www.dars.si], 9.4.2002.
6. Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the Charging of Heavy Goods Vehicles for the Use of Certain Infrastructures Official Journal L 187, 20/07/1999 P. 0042 – 0050. EUROCAT.
7. DRIVE II.
[www.europa.eu.int/commm/energy_transport/atlas/html/ttechdcrtd.html], 29.3.2002.
8. Državni program RS za prevzem pravnega reda Evropske unije do konca leta 2002. Ljubljana, maj 1999.
9. EUNET, Socio – economic nad spatial impact of transport. Working paper, 1998.
10. European Commission, European Transport Policy for 2010 – "Time to Decide", White Paper, COM(01). [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/wpr/2001/com2001_0370en.html], 3.3.2002.
11. European Commission, Future Development of the Common Transport Policy, White Paper, COM(92). Mikrofilm, 1992.
12. European Commission, Proposal for a Council Directive on the Charging of Heavy Goods Vehicles for the Use of Certain Infrastructures, COM(96) 331 final. EUROCAT.
13. European Commission, Towards Fair and Efficient Pricing in Transport - Policy Options for Internalising the External Costs of Transports in the European Union, Green Paper, COM(95) 691 final.
[http://europa.eu.int/en/record/green/gp9512/ind_tran.htm], 3.3.2002.
13. Evroslovar. [<http://evropa.gov.si/evropopotnica/slovar/>], [<http://evropa.gov.si/evroslovarcek/pravni-viri/>], [http://www.sigov.si/svez/slo/_doc/_general/prirocnik.pdf], 26.4.2002.
14. Fair Payment for Infrastructure Use: A Phase Approach to a Common Transport Infrastructure Charging Framework in the EU, White Paper, COM 1998, 466 final. [<http://europa.eu.int/comm/transport/infr-charging/library/lb98-en.pdf>], 3.3.2002.
15. Finančni načrt Družbe za Avtoceste v R Sloveniji, d.d., 2000.
16. Finančni načrt Družbe za Avtoceste v R Sloveniji, d.d., 2001.
17. Interno gradivo DARS d.d., 2001.
18. Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 1999.
19. Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 2000.
20. Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 2000a.
21. Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 2001.

22. Interni viri DARS d.d., 2000.
23. Interni viri DARS d.d., 2000a.
24. Interni viri DARS d.d., 2000b.
25. Ministrstvo za promet. [<http://www.sigov.si/mpz/4pod/1/4pm-3.html>], 16.4.2002.
26. Ministrstvo za promet. [<http://www.sigov.si/mpz/4pod/1/2pm.html>], 27.4.2002.
27. Opinion of the Committee of the Regions on the Commission Communication to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee of the Regions on the Common Transport Policy Action Programme 1995 – 2000 (96/C 337/03). EUROCAT.
28. Ožja pogajalska skupina RS za pristop RS k EU. [<http://www.gov.si/ops/slo/index.html>], 6.5.2002.
29. Podatki o državnih cestah v Republiki Sloveniji. Direkcija Republike Slovenije za ceste. Ljubljana, 2001.
30. Program dela Družbe za Avtoceste v R Sloveniji d.d., 2001.
31. Prva evropska konferenca na temo transporta in energije 2001. [http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/it/bcn1_it.html], [http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/bcn_en.pdf], 29.3.2002.
32. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije 1997.
33. Sklep o določitvi cestninskih cest in višine cestnine (Uradni list RS, št. 109/2001).
34. The Common Transport Policy Action Programme 1995 – 2000 (COM/95/302 final). EUROCAT.
35. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 51/97).
36. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 48/98).
37. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 84/98).
38. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 51/99).
39. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest (Uradni list RS, št. 105/2000).
40. Zakon o javnih cestah - 11. člen o taksah in povračilih za uporabo javnih cest (Uradni list RS, št. 29/97).

PRILOGE

PRILOGA 1

ELEKTRONSKO – AVTOMATSKO CESTNINJENJE

To cestninjenje deluje po načelu izmenjave podatkov ter informacij med radijsko napravo, ki se nahaja ob/nad vozišču (obcestna oprema), in med tablico, ki je pritrjena na sprednje steklo vozila (On Board Unit – OBU). Ta tablica vsebuje lastni procesor in strukturiran spomin, na njej pa je zapisan tudi trenutni kredit. Obcestna oprema s posameznim mikrovalovnim oddajnikom oddaja mikrovalovni radijski signal, ki se poveže s tablico, nameščeno v vozilu. Tako se vzpostavi komunikacijski pas in začne potekati obojestranska komunikacija. Komunikacija se praviloma konča z ocestninjenjem vozila, torej z opravljeno transakcijo, ki se zapiše na kartico (tako da zmanjša kreditni znesek). V primeru, da se v komunikacijskem pasu nahaja več vozil, ustrezni komunikacijski protokoli poskrbijo za ločevanje posameznih komunikacijskih kanalov. Transakcija, do katere pride pri cestninjenju vozila, se nato shrani na kartico – OBU in na obcestno opremo, na računalnik (Interno gradivo Prometnotehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, 1999).

Računalniška in strojna oprema za avtomatsko cestninjenje

1. OPREMA VOZILA

Oprema, ki se nahaja na vozilu, se imenuje On Board Unit (OBU), to je tablica, pritrjena na sprednje vetrobransko steklo. Njen namen je komunikacija z obcestno opremo, torej z nepremičnimi radijskimi napravami, ki vodijo transakcije. Elektronska tablica je (lahko) sestavljena iz naslednjih komponent:

- ◆ Mikrovalovni radijski del, ki vsebuje tudi sprejemno in radijsko anteno ter modulatorsko in demodulatorsko vezje;
- ◆ Vezje za prenos podatkov in kontrolo;
- ◆ Procesor za prenos informacij med vezjem in čipkartico ter za kodiranje in dekodiranje;
- ◆ Zaščiten pomnilnik (registrska številka vozila, kategorija vozila, informacija o tehničnih karakteristikah vozila);
- ◆ Vmesnik k čipkartici;
- ◆ Čipkartica Smart - Card po standardu ISO 7816;
- ◆ Vrstični prikazovalnik;
- ◆ Preklopnik za kategorijo.

Mere elektronske tablice (OBU) naj bi bile mere plačilne kartice (z izjemo debeline), z majhno težo in primerno obliko, ki ne bi ovirala voznike – upoštevati mora standarde ISO 7810, 7813 in 7816. Montaža elektronske tablice na vozilo mora biti enostavna in

primerna, da je razumljiva tudi laikom. Najnižja vrednost, ki je lahko zapisana na kartici je nič, sicer pa si lahko vsak uporabnik sam izbere vsoto, ki jo želi vplačati kot kredit na elektronsko tablico. OBU deluje kot radijski transponder, sprejme informacijo od obcestne opreme in jo nato z FM modulacijo polpasivno vrne nazaj. Vse informacije, ki so zasebne in jih je potrebno ohraniti anonimne, morajo biti prenesene zakodirane.

2. OBCESTNA OPREMA

Obcestna oprema je postavljena ob cestninskih stezah, zato je pomembno, da je izdelana na način, ki jo ohranja odporno proti umazaniji, prahu, vlagi, soli, itd. Sestavljajo jo različne naprave, ki morajo biti po predpisih ozemljene in zaščitene proti udarcem strele:

- ◆ oddajna in sprejemna antena,
 - ◆ mikrovalovni oddajnik,
 - ◆ video naprave,
 - ◆ naprave za kategoriziranje vozil,
 - ◆ talni detektorji,
 - ◆ zapornice, semaforji in ostale prometne naprave,
 - ◆ kontrolne naprave,
 - ◆ knjižni računalnik,
 - ◆ naprave za branje in pisanje.
- } radijska naprava

Radijska naprava nadzira prevoz vozila, opremljenega z elektronsko tablico, in s z njim izmenjuje informacije na nosilni frekvenci 5,795 – 5,805 MHz. Naprava za kategoriziranje vozil mora ugotoviti kategorizacijo vozila neodvisno od informacije, dobljene iz elektronske tablice. Deluje po načelu talnih indukcijskih zank ali s pomočjo video sistema.

PRILOGA 2

ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Koraki izvajanja analize stroškov in koristi so sledeči (Zupančič, 1998, st. 128-132, Tajnikar, 1996, st. 363-366):

1. opredelitve projekta,
2. ocena koristi in stroškov,
3. izbor projekta,
4. primerjava neto koristi,
5. primerjava koristi z odhodki,
6. določanje velikosti projekta.

V prvem koraku se določi in ugotovi stroške posameznega projekta in sicer za ves čas trajanja projekta. V skupino koristi projekta spadajo vsi pozitivni učinki, ki jih ta prinaša. Obstajajo tudi nemerljive koristi oziroma stroški, ki nimajo prodajne cene in/ali se ne morejo kupiti. Te se ne upoštevajo v neposredni analizi, temveč se njihova vrednost upošteva kot korektivna prvina merljivih pokazateljev.

Pri drugem koraku se določi vrednost projekta, to pa je v primeru infrastrukturnih investicijskih projektov zelo zapleten in težko izvedljiv postopek. Koristi in stroški se bodo namreč pojavljali še dolgo v prihodnost, v vsem gospodarstvu ter družbi, tako da jih je v sedanjem trenutku težko izračunati.

Tretji korak predpostavlja primerjavo večih projektov in nato izbor najboljšega in najprimernejšega. Merila za izbor projekta so različna in se prilagajajo posameznim situacijam.

Neto koristi so opredeljene kot presežek vseh koristi nad vsemi stroški.

V petem koraku se ugotavlja razmerje med skupnimi koristmi in skupnimi stroški projekta, ki nam pove, za koliko koristi projekta (v našem primeru priliv cestnine) relativno presegajo stroške projekta (investicijske ter tudi sprotne stroške pobiranja). Pri tem lahko uporabljamo tudi ocenjevalne kriterije za oceno ekološkega tveganja, za oceno stroškov uporabnikov cest zaradi ustavljanja itd.

Zadnja odločitev je odločitev o optimalni velikosti projekta, to pomeni, da izberemo tisti projekt, ki omogoča optimalno razmerje med koristmi in stroški projekta.

PRILOGA 3

A) CESTNINSKI RAZREDI (Ur.l. RS 105/00)

Prvi razred: vozila z dvema osema in višino vozila nad prvo osjo do 1,3 m (motorna kolesa, osebni avtomobili brez priklopnika)

Drugi razred: vozila z dvema ali več osmi in višino vozila nad prvo osjo do 1,3 m, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg (osebni avtomobili s priklopnimi vozili in kombinirana vozila, namenjena prevozu oseb ali stvari)

Tretji razred: vozila z dvema ali tremi osmi z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra ali več, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg (avtobusi, tovorna vozila)

Četrty razred: vozila z več kot tremi osmi in višino vozila med prvo osjo 1,3 m ali več, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg (tovorna vozila z ali brez priklopnega vozila s skupno štirimi osmi)

B) SISTEMI POBIRANJA CESTNINE

Glede na možnost ločevanja uporabnikov po prevoženi razdalji obstajata v Sloveniji dva cestninska sistema:

- ◆ *Zaprty cestninski sistem* – omogoča ločevanje tarif glede na dolžino prevožene razdalje. Tu se plačuje cestnina, ki je proporcionalna prevoženim kilometrom (in seveda tudi razredu prevoznega sredstva). Kontroliramo vse vhode in izhode iz cestninske ceste. Ta sistem je v uporabi na primorskem kraku avtocestnega sistema na odseku od Ljubljane do Videža in na štajerskem kraku avtocestnega sistema na odseku Arja vas do Hoč.
- ◆ *Odprty cestninski sistem* – ne ločuje uporabnike glede na prevoženo razdaljo ter omogoča uporabo avtocest na določenih relacijah tudi brez plačila cestnine. Tarifa je enotna (ločena le po posameznih cestninskih razredih) in jo plačujejo vsi tisti, ki prepeljejo cestninsko postajo. Ta sistem je v uporabi na avtocesti med Ljubljano in Naklim, kjer je cestninska postaja postavljena v Torovem.

C) VRSTE CESTNINSKIH POSTAJ

Poznamo tri vrste cestninskih postaj:

- ◆ *Čelna cestninska postaja* – cestninska postaja na samem vozišču cestninske ceste, postavljena čez celotno širino,

- ◆ *Stranska cestninska postaja* – cestninska postaja na priključku na/iz avtoceste ali hitre ceste v zaprtem cestninskem sistemu,
- ◆ *Delna cestninska postaja* – cestninska postaja na priključku na/iz avtoceste ali hitre ceste, kjer se cestninijo samo posamezni tokovi (odprt cestninski sistem).

D) MOŽNOSTI PLAČEVANJA CESTNINE V SLOVENIJI

Gotovinsko plačevanje

Cestnina se gotovinsko plačuje pri zaprtem cestninskem sistemu na izstopni cestninski postaji, pri odprtem cestninskem sistemu pa na vstopno-izstopni cestninski postaji. Poleg plačevanja v tolarjih se lahko cestnina plačuje še z naslednjimi valutami: evro, ameriški dolar, angleški funt, danska krona, hrvaška kuna, norveška krona, švedska krona, švicarski frank. Pri plačilu cestnine s tujo valuto se preostanek plačila nad zneskom cestnine vrne v tolarjih.

Plačevanje cestnine s plačilnimi karticami

Cestnino je možno plačevati tudi s plačilnimi karticami UTA in DKV, od 8. oktobra 2001 pa tudi s plačilno kartico MAGNA, katere izdajatelj je Petrol, d.d.. Za plačila s plačilnimi karticami se v skladu z Uredbo o cestnini za uporabo določenih cest ne priznavajo popusti, ki so predvideni pri nakupu abonentskih bonov in vplačilu dobroimetja na elektronske tablice ABC sistema. Popusti se upoštevajo le pri gotovinskem plačilu in plačilu s čeki. V teku so dogovarjanja tudi z drugimi izdajatelji plačilnih kartic, s katerimi bo prav tako možno plačevati cestnino, kupovati abonentske bone in mesečne karte ter vplačevati dobroimetje na elektronske tablice ABC sistema.

Abonentski boni

S sklepom je določen 10 % popust za nakup abonentskih bonov in določena najnižja vrednost nominalne vrednosti vnaprejšnjega nakupa abonentskih bonov za plačevanje cestnine - ta je za fizične osebe 8.000 tolarjev, za pravne pa 80.000 tolarjev. Uporabniki lahko plačujejo cestnino tudi z abonentskimi boni, ki jih kupijo vnaprej na sedežu Javnega podjetja za vzdrževanje avtocest in v njegovih avtocestnih bazah ter v tehničnih bazah AMZS. Pri nakupu abonentskih bonov imajo uporabniki prvega in drugega cestninskega razreda 10 % popusta. Pri nakupu abonentskih bonov za tretji in četrti cestninski razred, v vrednosti do vključno 50.000 SIT za fizične osebe in 200.000 SIT za pravne osebe, velja 20 % popust, nad temi vrednostmi pa 25 % popust.

Mesečna cestninska karta

Mesečna cestninska karta obstaja le za točno določeno vozilo (registrska številka) in za točno določeno relacijo. To pomeni, da mesečne karte niso prenosljive iz enega na drugo vozilo in so veljavne samo za točno določeno relacijo (npr. Ljubljana - Torovo - Ljubljana). Pavšalni mesečni znesek cestnine se določi tako, da se znesek cestnine za to relacijo pomnoži s 40, kar pomeni, da uporabnik mesečne karte plača 40 prehodov cestninske postaje (to je npr. dvakratni prehod cestninske postaje na določeni relaciji vsak dan v dvajsetih delovnih dnevih). Dejanski podatki o številu prometa kažejo, da uporabniki mesečnih kart kot načina plačevanja cestnine npr. na relaciji Ljubljana - Torovo - Ljubljana v povprečju dnevno preidejo 2,2-krat cestninsko postajo, kar pomeni mesečno po 66 prehodov cestninske postaje z eno mesečno karto.

Avtomatsko brezgotovinsko cestninjenje (ABC) brez ustavljanja vozil

Z vladnim sklepom je določena najnižja vrednost vnaprejšnjega nakupa dobroimetja, pri kateri so uporabniki elektronske tablice sistema ABC upravičeni do 10 % popusta pri gotovinskem plačilu - to je 8.000 tolarjev. Ob tem je pomembno, da je elektronska tablica prenosljiva iz enega v drugo vozilo in ni vezana niti na določenega uporabnika, niti na točno določeno relacijo (kot npr. mesečna karta), omogoča pa hitrejši prehod cestninske postaje - brez ustavljanja in s tem tudi večjo prepustnost cestninskih postaj in avtocest. S sistemom ABC so opremljene vse cestninske postaje za plačilo cestnine za uporabo cestninskih cest za 1. cestninski razred.

Na cestninskih postajah, opremljenih s sistemom ABC, lahko uporabniki brezgotovinsko plačujejo cestnino z elektronsko tablico, ki je prenosljiva iz enega v drugo vozilo, vendar samo za vozila prvega cestninskega razreda. Elektronsko tablico lahko uporabniki prevzamejo v avtocestni bazi Ljubljana, na sedežu Javnega podjetja za vzdrževanje avtocest (izvoz Brdo z ljubljanske obvoznice), v avtocestnih bazah Postojna in Slovenske Konjice, v upravnih stavbah cestninskih postaj Torovo (avtocesta Naklo-Ljubljana), Bazara (hitra cesta Selo-Vrtojba), Dane (avtocesta Divača - Fernetiči), Tepanje (avtocesta Hoče-Arja vas) in Vransko (avtocesta Arja vas-Vransko) ter v tehničnih bazah AMZS v Ljubljani, Celju, Kopru, Kranju, Mariboru, Postojni, Kočevju, Otočcu, Črnomlju, Murski Soboti in Dravogradu ter na vseh posebej označenih prodajnih mestih na bencinskih servisih ob avtocestah in vpadnicah. Sofinanciranje za uporabo elektronske tablice za sistem ABC znaša s strani DARSa 5.088 SIT brez DDV.

PRILOGA 4

SPLOŠNI POGOJI UPORABE ABC SISTEMA

Navodila za uporabo ABC sistema v Sloveniji so sledeča (DARS d.d., 2002):

1. Plačilo za uporabo elektronske tablice za avtomatsko brezgotovinsko plačevanje cestnine brez ustavljanja znaša 4.000 SIT.
2. Elektronska tablica za avtomatsko brezgotovinsko cestninjenje je uporabna le za vozila prvega cestninskega razreda in je prenosljiva iz enega v drugo vozilo. Uporabnik sistema ABC, ki je prevzel elektronsko tablico, mora s splošnimi pogoji uporabe in navodili za uporabo sistema ABC seznaniti vsakega uporabnika, na katerega prenese uporabo prevzete elektronske tablice. Vse morebitne spremembe in dopolnitve splošnih pogojev uporabe in navodil za uporabo so uporabnikom na voljo na spletni strani www.dars.si.
3. Višina vnaprejšnjega nakupa dobroimetja na elektronsko tablico je poljubna. Pri vnaprejšnjem nakupu dobroimetja z gotovino v višini 8.000 SIT ali več ste kot uporabnik sistema ABC pri vplačilu deležni 10 odstotnega popusta od nominalne vrednosti vpisanega dobroimetja.
4. Identifikacijska številka tablice (ID) je tajna in jo uporabnik dobi v zapečateni kuverti. Uporabniku ABC sistema je zagotovljena anonimnost prehodov cestninskih postaj.
5. Življenjska doba elektronske tablice je 7 let. Če uporabnik v roku sedmih let od prevzema vrne elektronsko tablico nepoškodovano, je upravičen do vračila sorazmernega deleža plačila glede na njeno neamortizirano vrednost. Letna amortizacijska stopnja znaša 14,29 %. Uveljavljanje vračila sorazmernega deleža plačila glede na neamortizirano vrednost elektronske tablice in vračila neizkoriščenega dejansko vplačanega dobroimetja je možno na podlagi pisnega zahtevka z obvezno navedbo identifikacijske številke (ID) in preložitvijo elektronske tablice ter kopije podpisane izjave uporabnika ABC sistema.
6. Izgubo ali odtujitev elektronske tablice lahko imetnik prijavi v ABC centru, telefon 080 15 03, ali na najbližji cestninski postaji. Na podlagi prijave bo onemogočena nadaljnja uporaba navedene elektronske tablice.
7. Kakršnakoli zloraba ali uporaba elektronske tablice v nasprotju s temi splošnimi pogoji in navodili za uporabo je kazniva

PRILOGA 5

VMESNI KORAKI SCENARIJEV – ZNIŽEVANJE DELEŽA STEZ Z ROČNIM POBIRANJEM NA RAČUN HITRIH IN KOMBINIRANIH STEZ

1. Cestninska postaja Ljubljana –Zahod

1. Spremenjeno razmerje stez - 5 blagajniških stez, 4 hitre steze in 4 kombinirane steze:

Tabela 23: Pregled stroškov za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (4)	4 x 8.923.000	4 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (5)	5 x 25.310.000	5 x 36.013.000
SKUPAJ	= 263.482.000	= 419.157.000

Tabela 24: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	3.021.527.000
Variabilni stroški pobiranja	263.482.000
Finančni tok 1	2.758.045.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	8,72 %
Celotni stroški	419.157.000
Finančni tok 2	2.602.370.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	13,87 %

2. Spremenjeno razmerje stez - 2 blagajniški stezi, 6 hitrih steze in 5 kombiniranih stez:

Tabela 25: Pregled stroškov za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Stroški
ABC – hitra steza (6)	6 x 8.923.000	6 x 21.643.000
Kombinirana (5)	5 x 25.310.000	5 x 38.130.000
Ročno pobiranje (2)	2 x 25.310.000	2 x 36.013.000
SKUPAJ	= 230.708.000	=392.534.000

Tabela 26: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Ljubljana – Zahod za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	3.021.527.000
Variabilni stroški pobiranja	230.708.000
Finančni tok 1	2.790.819.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	7,64 %
Celotni stroški	392.534.000
Finančni tok 2	2.628.993.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	12,99 %

2. Cestninska postaja Videž

1. Spremenjeno razmerje stez - 3 blagajniške steze, 5 hitrih stez in 4 kombinirane steze:

Tabela 27: Pregled stroškov za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (5)	5 x 8.923.000	5 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (3)	3 x 25.310.000	3 x 36.013.000
SKUPAJ	= 221.785.000	= 385.261.000

Tabela 28: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	2.541.333.000
Variabilni stroški pobiranja	221.785.000
Finančni tok 1	2.316.548.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	8,85 %
Celotni stroški	385.261.000
Finančni tok 2	2.156.072.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	15,16 %

2. Spremenjeno razmerje stez - 2 blagajniški stezi, 6 hitre steze in 4 kombinirani stezi:

Tabela 29: Pregled stroškov za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (6)	6 x 8.923.000	6 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (2)	2 x 25.310.000	2 x 36.013.000
SKUPAJ	= 205.398.000	= 354.404.000

Tabela 30: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Videž za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	2.541.333.000
Variabilni stroški pobiranja	205.398.000
Finančni tok 1	2.335.935.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	8,08 %
Celotni stroški	354.404.000
Finančni tok 2	2.186.929.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	13,94 %

3. Cestninska postaja Torovo

1. Spremenjeno razmerje stez - 3 blagajniških stez, 3 hitre steze in 5 kombinirani stezi:

Tabela 31: Pregled stroškov za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Stroški
ABC – hitra steza (3)	3 x 8.923.000	3 x 21.643.000
Kombinirana (5)	5 x 25.310.000	5 x 38.130.000
Ročno pobiranje (3)	3 x 25.310.000	3 x 36.013.000
SKUPAJ	= 229.249.000	= 363.618.000

Tabela 31: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	1.433.292.000
Variabilni stroški pobiranja	229.249.000
Finančni tok 1	1.204.043.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	15,99 %
Celotni stroški	363.618.000
Finančni tok 2	1.069.674.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	25,37 %

2. Spremenjeno razmerje stez - 1 blagajniških stez, 4 hitre steze in 6 kombinirani stezi:

Tabela 33: Pregled stroškov za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Stroški
ABC – hitra steza (4)	4 x 8.923.000	4 x 21.643.000
Kombinirana (6)	6 x 25.310.000	6 x 38.130.000
Ročno pobiranje (1)	1 x 25.310.000	1 x 36.013.000
SKUPAJ	= 212.862.000	=351.365.000

Tabela 34: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninsko postajo Torovo za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

Prilivi	1.433.292.000
Variabilni stroški pobiranja	212.862.000
Finančni tok 1	1.220.430.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	14,85 %
Celotni stroški	363.618.000
Finančni tok 2	1.081.927.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	24,51 %

4. Cestninska postaja Vransko + Cestninska postaja Tepanje

1. *Spremenjeno razmerje stez - 3 blagajniške steze, 3 hitre steze in 3 kombinirane steze:*

Tabela 35: Pregled stroškov za cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (3)	3 x 8.923.000	3 x 21.643.000
Kombinirana (3)	3 x 25.310.000	3 x 38.130.000
Ročno pobiranje (3)	3 x 25.310.000	3 x 36.013.000
SKUPAJ	= 178.629.000	=287.358.000

Tabela 36: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

	VRANSKO	TEPANJE
Prilivi	1.344.785.000	3.185.146.000
Variabilni stroški pobiranja	178.629.000	178.629.000
Finančni tok 1	1.166.156.000	3.006.517.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	13,28 %	5,61 %
Celotni stroški	287.358.000	287.358.000
Finančni tok 2	1.057.427.000	2.897.788.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	21,37 %	9,02 %

2. Spremenjeno razmerje stez - 1 blagajniška steza, 4 hitre steze in 4 kombinirane steze:

Tabela 37: Pregled stroškov cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

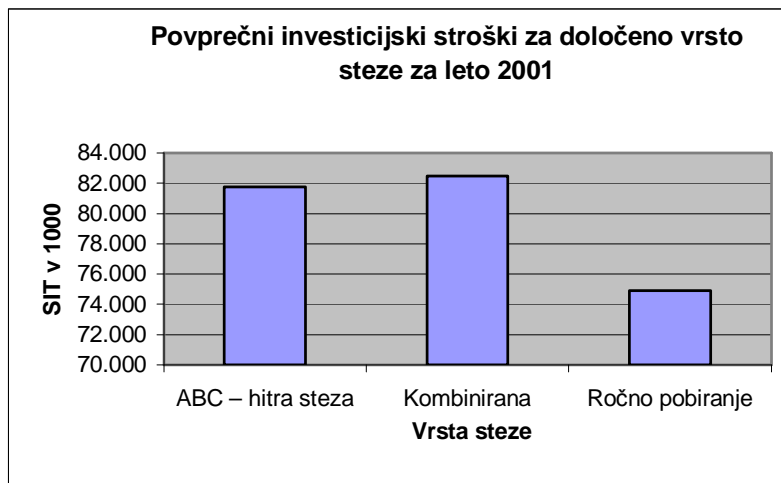
	Variabilni stroški pobiranja	Celotni stroški
ABC – hitra steza (4)	4 x 8.923.000	4 x 21.643.000
Kombinirana (4)	4 x 25.310.000	4 x 38.130.000
Ročno pobiranje (1)	1 x 25.310.000	1 x 36.013.000
SKUPAJ	= 162.242.000	= 275.105.000

Tabela 38: Pregled prilivov in finančnega toka za cestninski postaji Vransko in Tepanje za leto 2001 v SIT ob spremenjenem razmerju stez

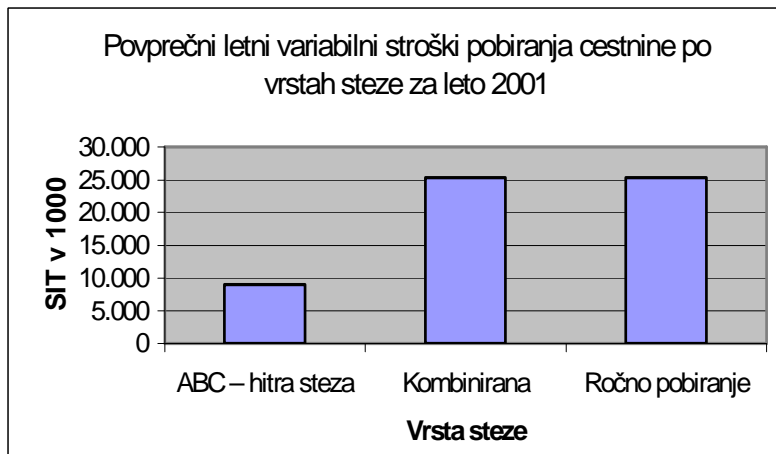
	VRANSKO	TEPANJE
Prilivi	1.344.785.000	3.185.146.000
Variabilni stroški pobiranja	162.242.000	162.242.000
Finančni tok 1	1.182.543.000	3.022.904.000
% variabilnih stroškov pobiranja v prilivih od cestnine	12,06 %	5,09 %
Celotni stroški	275.105.000	275.105.000
Finančni tok 2	1.069.680.000	2.918.041.000
% celotnih stroškov v prilivih od cestnine	20,46 %	8,64 %

PRILOGA 6

Grafikon 3: Povprečni investicijski stroški za določeno vrsto steze za leto 2001



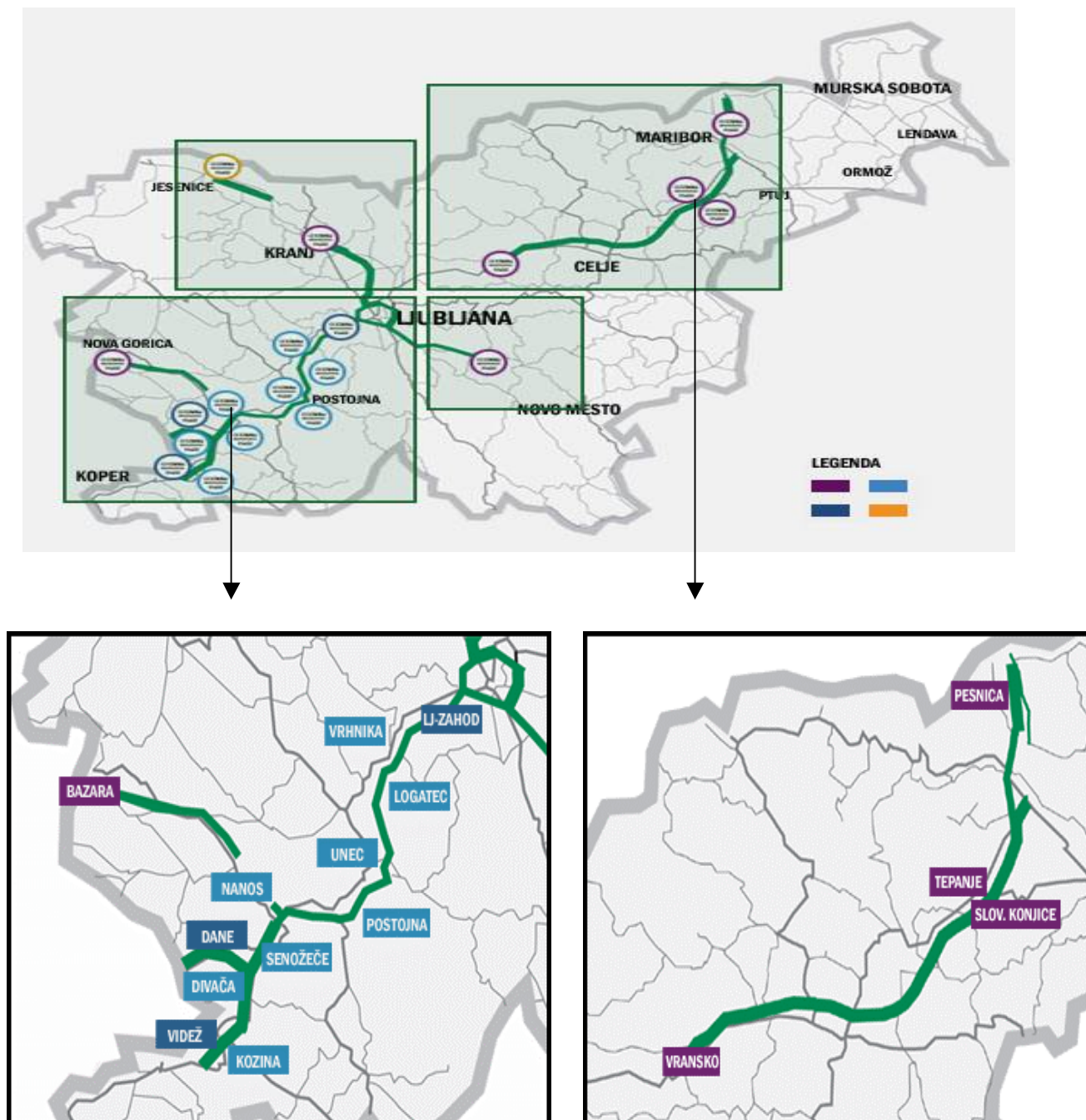
Grafikon 4: Povprečni letni variabilni stroški pobiranja cestnine po vrstah steze za leto 2001



PRILOGA 7

ZEMLJEVID CESTNINSKIH POSTAJ V SLOVENIJI V LETU 2002

Slika 1: Zemljevid cestninskih postaj v Sloveniji v letu 2002



Vir: DARS d.d., 2002.

PRILOGA 8

DARS d.d. - DRUŽBA ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju DARS d.d.) je bila ustanovljena na podlagi Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Ur.list RS št. 57/93) za opravljanje finančnega inženiringa, pripravo, organiziranje in vodenje gradnje in vzdrževanja omrežja avtocest ter upravljanje avtocest v Republiki Sloveniji, skladno z odločitvami Državnega zbora. Družba je bila 7.12.1993 registrirana s sedežem v Celju. Po Statutu DARS d.d. so organi družbe: skupščina, nadzorni svet in uprava družbe. Skupščino DARS d.d. predstavlja Vlada Republike Slovenije, saj je družba DARS d.d. v celoti v lasti Republike Slovenije. Skupščina ima svoja strokovna svetovalna organa – to sta finančni in projektni svet. Nadzorni svet sestavlja 11 članov. Šest članov imenuje Državni zbor, pet pa Vlada. Poslovodstvo DARS d.d. je tričlanska uprava, ki jo imenuje Vlada Republike Slovenije (kot skupščina) za štiriletni mandat. DARS d.d. je imela ob koncu leta 2000 skupno 56 zaposlenih. Svoje naloge izvaja na sedežu družbe v Celju in v svoji izpostavi v Ljubljani (Finančni načrt DARS d.d., 2000; Finančni načrt DARS d.d, 2001).

Družba skladno z veljavno zakonodajo, statutom družbe in Letnim planom razvoja in vzdrževanja avtocest izvaja naloge pri graditvi, vzdrževanju in upravljanju avtocest. Ob tem izvršuje tudi svoje obveznosti do organov družbe, in sicer Nadzornega sveta DARS d.d. in Vlade RS kot skupščine družbe ter do Državnega zbora RS. DARS d.d. trenutno posluje v skladu z ugotovitvami iz Analize izvajanja nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (DARS d.d., 2002), ki jo je sprejela Vlada RS na svoji 132. seji dne 28. oktobra 1999. DARS d.d. posluje tudi na podlagi sprejete poslovne politike uprave, ki predvideva še boljše obvladovanje vseh delovnih procesov, predvsem tistih, ki DARS d.d. kot investitorju omogočajo optimalno odločanje v skladu z zakonom o DARS d.d. in drugimi predpisi.

Pobiranje cestnine

Na področju pobiranja cestnine in stroškov v zvezi s tem DARS d.d.:

- ◆ Vodi in organizira dejavnost pobiranja cestnine;
- ◆ Opravlja nadzor in kontrolo nad izvajanjem pogodbeno oddanih del v skladu z Zakonom o javnih naročilih na tem področju;
- ◆ Organizira in vodi postopke za tehnološko posodabljanje pobiranja cestnine;
- ◆ Na osnovi zaključkov izdelanih študij za optimizacijo cestninskega sistema pripravil konkretne predloge za optimizacijo cestninskega sistema.

Pobiranje cestnine DARS d.d. z neposredno letno pogodbo oddaja Javnemu podjetju za vzdrževanje avtocest kot edinemu ustrezno usposobljenemu izvajalcu za ta dela v Republiki Sloveniji. V pogodbi DARS d.d. določila izvajanje naslednjih del:

- ◆ Pobiranje cestnine v cestninskih kabinah in z "ABC" elektronskimi tablicami;
- ◆ Obračunavanje pobrane cestnine;
- ◆ Odvoz pobrane cestnine do ustrezne banke;
- ◆ Prodajo abonentskih bonov, mesečnih in točkovnih kart ter elektronskih tablic;
- ◆ Nudenje informacij uporabnikom o sistemu "ABC" in drugih informacij s področja cestninjenja.

PRILOGA 9

Neposredni in splošni stroški

Glede na način prenašanja stroškov na stroškovne nosilce razlikujemo dve skupini stroškov:

- ◆ neposredni stroški (direktni) – N in
- ◆ splošni stroški (posredni oziroma indirektni) – S.

Osnovno merilo, po katerem razčlenjujemo stroške na neposredne in splošne, je povezava s stroškovnim objektom. Za neposredne stroške je značilno, da jih lahko neposredno prenesemo na posamezne nosilce. V to skupino tako uvrščamo naslednje vrste stroškov (Hočevar, 1996, str. 34):

- ◆ stroški osnovnega materiala,
- ◆ stroški pomožnega materiala,
- ◆ stroški delovne sile pri opravljanju storitev.

V skupino splošnih stroškov pa prištevamo takšne stroške, ki jih ne moremo pripisati posameznim proizvodom ali storitvam posebej, ker nastajajo kot posledica priprave in izdelave več različnih učinkov. Sem spadajo tako imenovani režijski stroški (Hočevar, 1996, str. 34).

V tabeli 39 so razčlenjeni investicijski stroški izgradnje steze za cestninjenje ter sprotni stroški pobiranja cestnin in sicer za vse tri možne vrste stez. Kot je razvidno iz tabele 39, je večina stroškov, ki se pojavlja, neposrednih in se nanašajo direktno na posamezne nosilce. Je pa potrebno opozoriti na to, da je določene splošne stroške v vseh primerih - razen stroškov režije - težko vrednotiti in razporejati po stroškovnih mestih. Ti se ne kažejo kot dodatna stroškovna obremenitev DARSa, temveč predstavljajo družbene stroške, ki imajo vpliv na širok spekter gospodarstva, od kmetijstva in s tem prehranske industrije vse do proračunskih izdatkov za zdravstvo.

Tabela 39: Neposredni in splošni stroški cestninjenja po vrstah steze

	Vrsta steze		
	ABC – hitra steza	Kombinirana	Ročno pobiranje
Zemljišče	N	N	N
Gradbena dela			
♦ <i>nadstrešek</i>	N	N	N
♦ <i>pripadajoči del stavbe</i>	N	N	N
♦ <i>zunanje ureditve</i>	N	N	N
♦ <i>kabine</i>	N	N	N
Oprema stez			
♦ <i>blagajniški komplet</i>	-	N	N
♦ <i>strežnik, notranja oprema</i>	N	N	N
♦ <i>obračunska blagajna</i>	N	N	N
♦ <i>antenski del + krmilnik</i>	N	N	-
♦ <i>mreža, ekran, zapornica</i>	N	N	N
Elektronske tablice	N	N	-
Stroški dela pri pobiranju cestnine	-	N	N
Stroški vzdrževanja cestninske postaje			
♦ <i>stroški dela</i>	N	N	N
♦ <i>predmeti dela (električna energija, voda, material, ipd.)</i>	N	N	N
Materialni stroški	N	N	N
Stroški upravne režije	S	S	S
Stroški zaradi psihičnih in fizičnih težav udeležencev v prometu	S/-	S	S
Stroški zastojev ter posledično stroški večje porabe bencina	-	S	S
Eksternalije, ki jih povzroča onesnažen zrak (emisije izpušnih plinov)	S/-	S	S