

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Barbara Kurent

**MEDNARODNI CESTNI BLAGOVNI PROMET SKOZI
SLOVENIJO V JUGOVZHODNO EVROPO**

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Barbara Kurent

Mentor: doc. dr. Vladimir Prebilič

**MEDNARODNI CESTNI BLAGOVNI PROMET SKOZI
SLOVENIJO V JUGOVZHODNO EVROPO**

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

*Hvala mentorju doc. dr. Vladimirju Prebiliču za dobronamerne napotke,
hvala staršema za spodbudne besede, podporo,
...hvala tebi Simon za lep nasmeh, ko je bil najbolj potreben...
...in hvala vsem, ki ste mi podarili sonce.*

Barbara

Mednarodni cestni blagovni promet skozi Slovenijo v Jugovzhodno Evropo

Promet je eden ključnih dejavnikov sodobnih gospodarstev. Prometne politike držav in potem še globalno Evropske unije skušajo zadostiti zahtevam širitve in trajnostnega razvoja. Zagotoviti se mora cenovno ugoden in varen potek prevoza blaga, da ne bi negativno vplival na prebivalstvo, prostor in okolje. Prometni sistem je bistven za blaginjo države, saj ima velik vpliv na gospodarsko rast, družbeni razvoj in okolje. Največja konkurenčna prednost cestnega prometa je sposobnost prevažanja blaga po vsej Evropski uniji, po nizkih cenah, saj glede prilagodljivosti nima konkurence. Pomemben delež pri razvoju Jugovzhodne Evrope ima tudi Slovenija, saj ima trdne gospodarske vezi z razvijajočimi se trgi tega dela Evrope.

Ključne besede: Jugovzhodna Evropa, prometna politika, blagovni promet, Slovenija.

International transport of goods through Slovenia to Southeastern Europe

The main purpose of international traffic is to fulfill requests of its consignees as quickly and competitively as possible. In the contemporary economies transport plays a very important role. Traffic politics of the nation states and also wider of the European Union are directed to satisfy the demands of enlargement and sustainable development. The purpose of those politics is to ensure price favourable and safe transport of goods, without having negative effect on population, space and environment. The increase in traffic of goods is primarily the result of changes in the economy and its means of production. The main competitive advantage of the road traffic is its capability of transportation of goods at low prices, as it has no competition regarding adaptation. Slovenia plays an important role in the development of Southeastern Europe, as it has strong economic ties with the developing markets of that part of Europe. After the disintegration of Yugoslavia relations between Slovenia and countries of Southeastern Europe are developing towards fostering the liberalization of the road traffic of goods.

Key words: Southeastern Europe, traffic policy, transport of goods, Slovenia.

SEZNAM UPRAVLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV	7
1. UVOD.....	8
2. METODOLOŠKI NAČRT.....	10
2.1 Predmet in problem preučevanja.....	10
2.2 Cilji preučevanja:	10
2.3 Hipoteze:	11
2.4 Uporabljena metodologija.....	11
2.5 Opredelitev temeljnih pojmov:.....	13
3. PROMETNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE IN SLOVENIJE	15
3.1 PROMETNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE.....	17
3.2 PROMETNA POLITIKA V SLOVENIJI.....	21
4. EVROPSKA KONFERENCA PROMETNIH MINISTROV (ECMT/CEMT)	26
5. MEDNARODNA ZVEZA ZA CESTNI PROMET (INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION) – IRU	33
6. BLAGOVNI TRANSPORT V DRŽAVAH JUGOVZHODNE EVROPE. 35	
6.1 ALBANIJA	35
6.2 BOSNA IN HERCEGOVINA	39
6.3 REPUBLIKA HRVAŠKA	41
6.4 MAKEDONIJA.....	47
6.5 REPUBLIKA SRBIJA IN REPUBLIKA ČRNA GORA	51
6.5.1 REPUBLIKA SRBIJA	51
6.5.2 ČRNA GORA	52
7. SLOVENIJA IN MEDNARODNI BLAGOVNI PROMET	58
7.1 ZGODOVINA DODELITVE DOVOLILNIC ZA SLOVENSKE PREVOZNIKE....	68
7.2 SCHENGENSKO OBMOČJE	79
8. ZAKLJUČEK	80
9. VIRI IN LITERATURA:	82
PRILOGE:	96

KAZALO TABEL

TABELA 6.1: PREVOZ BLAGA ZA OBDOBJE 2001 DO 2005.	36
TABELA 6.2: RAZDELITEV MULTILATERALNE KVOTE LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	38
TABELA 6.3: RAZDELITEV MULTILATERALNE KVOTE KRATKOROČNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	38
TABELA 6.4: PREVOZ BLAGA V BOSNI IN HERCEGOVINI MED LETOM 2003 DO 2006.	40
TABELA 6.5: RAZDELITEV MULTILATERALNE KVOTE LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	41
TABELA 6.6: VOZNI PARK Z VELJAVNO LICENCO ZA LETO 2006 GLEDE NA STANDARD EKOLOŠKO BOLJ VARNIH VOZIL.	43
TABELA 6.7: VOZNI PARK PREVOZNIKOV Z VELJAVNO LICENCO, KI IMAJO DOVOLILNICO CEMT JE LETA 2006 PREDSTAVLJAL.	44
TABELA 6.8: PREVOZ BLAGA V REPUBLIKI HRVAŠKI V LETIH OD 2001 DO 2005.	45
TABELA 6.9: RAZPOREDITEV MULTILATERALNE KVOTE LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	45
TABELA 6.10: MULTILATERALNA KVOTA DOVOLILNIC CEMT DO LETA 2010.	46
TABELA 6.11: PREPELJANO BLAGO (V 1000 T) V MAKEDONIJI V LETIH OD 1990 DO 2003.	49
TABELA 6.12: PREPELJANO BLAGO (V 1000 T/KM) V MAKEDONIJI V LETIH OD 1990 DO 2002.	49
TABELA 6.13: RAZPOREDITEV MULTILATERALNE KVOTE LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	50
TABELA 6.14: PREVOZ BLAGA V SRBIJI IN ČRNI GORI V OBDOBJU 2002 DO LETA 2006.	55
TABELA 6.15: RAZPOREDITEV LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	56
TABELA 6.16: RAZPOREDITEV KVOTE KRATKOROČNIH DOVOLILNIC CEMT ZA LETO 2007.	56
TABELA 7.1: PREVOZ BLAGA REPUBLIKE SLOVENIJE OD 2002 DO 2006.	64
TABELA 7.2: RAZPOREDITEV LETNIH DOVOLILNIC CEMT ZA SLOVENIJO ZA LETO 2007.	65

KAZALO SLIK

SLIKA 3.1: RAST CESTNEGA BLAGOVNEGA PROMETA V EU 25 (MRD T/KM).....	15
SLIKA 3.2: RAZPOREDITEV "E-CEST" PO EVROPI.	22
SLIKA 3.3: POTEK V. IN X. VSE-EVROPSKEGA KORIDORJA ČEZ SLOVENSKO ŽELEZNIŠKO OMREŽJE.	23
SLIKA 4.1: LETNA (ZELENA) IN KRATKOROČNA (RUMENA) DOVOLILNICA CEMT.	28
SLIKA 6.1: PREVOZ BLAGA V REPUBLIKI ALBANIJ V TONAH.	37
SLIKA 6.2: PREVOZ BLAGA BOSNA IN HERCEGOVINA V TONAH.	40
SLIKA 6.3: PREVOZ BLAGA V REPUBLIKI HRVAŠKI V TONAH.	44
SLIKA 6.4: PREVOZ BLAGA V MAKEDONIJI V OBDOBJU OD LETA 1990 DO 2003.	49
SLIKA 6.5: PREVOZ BLAGA V SRBIJI IN ČRNI GORI V LETIH OD 2002 DO 2005.	54
SLIKA 7.1: PREVOZ BLAGA REPUBLIKE SLOVENIJE MED LETI 2002 IN 2005.	64
SLIKA 7.2: RAZVOJ TOVORNEGA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI MED LETI 1990 DO 2004.	66

SEZNAM UPRAVLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV

Ang.	Prevod
BDP	Bruto domači proizvod
CEMT/ECMT	Evropska konferenca ministrov za promet (v fran.: <i>La Conférence Européenne des Ministres des Transports</i> , v ang.: <i>The European Conference of Ministers of Transport</i>)
EU	Evropska unija
EU-15	Evropska unija: število držav članic pred širitvijo leta 2004
EU-25	Evropska unija: število držav članic po širitvi leta 2004
ECE	Evropska ekonomska komisija (<i>Economic Commission for Europe</i>)
GZS	Gospodarska zbornica Slovenije
IRU	Mednarodna zveza za cestni promet (<i>International road transport union</i>)
JTRC	Skupni center za raziskave prometa (<i>Joint Transport Research Center</i>)
OECD	Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj (<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>)
OVSE	Organizacija za varnost in sodelovanje v Evropi (<i>The Organization for Security and Co-operation in Europe</i>)
OZS	Obrtna zbornica Slovenije
UL RS	Uradni list Republike Slovenije

1. UVOD

Med najbolj vročimi dogajanja v naši logistično-transportni dejavnosti je bil na začetku leta 2007 boj za člane, v katerega so se spustile gospodarska, avtoprevozna in posredno tudi obrtna zbornica. Uvedba prostovoljnega članstva v gospodarski zbornici je namreč njenim članom oktobra 2006 omogočila izstop. Zato verjetno ni naključje, da je v tem času nastala tudi Avtoprevozna zbornica, v kateri pravijo, da bodo v svoj okvir pripeljali večino avtoprevoznikov. V Gospodarski zbornici Slovenije pa menijo, da se bo njihovo članstvo precej zmanjšalo, bodo pa postali vodilno logistično združenje v državi (Internet 1).

Transport spada med najstarejše oblike družbene dejavnosti, saj potreba po prevozu ljudi in dobrin izhaja že iz najzgodnejšega obdobja človeške družbe. Brez transporta ni proizvodnje, ni surovin, torej ni pogojev za normalno življenje (Internet 2).

Vzpostavitev enotnega gospodarskega prostora, zasnovanega na skupnem trgu, je naloga Evropske unije, ki vključuje postopno usklajevanje gospodarskih politik držav članic, spodbujanje harmoničnega razvoja gospodarskih dejavnosti, povečanje stabilnosti, pospeševanje dviga življenjskega standarda in tesnejšega sodelovanja med državami članicami. Skupni evropski trg temelji na štirih svoboščinah: prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala.

Vlada Republike Slovenije je v skladu in na podlagi Resolucije o prometni politiki julija 2006 sprejela Program za trajen in stabilen razvoj slovenskega avtoprevoznništva, ki izhaja iz predpostavke, da ima avtoprevoznništvo pomembno vlogo v slovenskem gospodarstvu. Vzpostaviti je treba mehanizme trajnega in stabilnega razvoja avtoprevoznništva, ki morajo temeljiti na tehnološkem razvoju, učinkoviti organizaciji, spremljanju in aktivnem sodelovanju v procesu oblikovanja pravnega reda EU ter trajno izboljševanje infrastrukture, kadrovske in logistične predpostavke v državi (Internet 3).

Program izhaja iz predpostavke, da lahko trajen in stabilen razvoj avtoprevoznništva v Sloveniji zagotovi samo skupno angažiranje predstavnikov državne uprave (Ministrstvo za promet, Ministrstvo za gospodarstvo, Ministrstvo za finance in Ministrstvo za okolje in prostor), predstavnikov s strani delodajalcev, s področja avtoprevoznništva (zbornice in reprezentativna združenja avtoprevoznikov), predstavnikov avtoprevoznikov (Koordinacija združenja avtoprevoznikov Slovenije - KZAS) ter združenja (Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije - ZŠAM) (Internet 3).

Področje prometa omogoča več kot 10 milijonov delovnih mest v gospodarskem sektorju znotraj EU, ki so povezana s prometom (storitve, oprema, infrastruktura), večinoma cestnem sektorju. Ohranitev in okrepitev konkurenčnosti prevoznikov je najboljše zagotovilo za trajno visoko raven zaposlovanja.

Rast prometa blaga v EU je v obdobju 1995 - 2004 obsegala 2,8 % letne stopnje, v primerjavi z gospodarsko rastjo, ki je bila povprečno 2,3 %. Skupno se je prevoz blaga po cesti v obdobju 1995 - 2004 povečal za 28 %, saj se največji delež prometa znotraj EU opravi po cestah. Dejavniki povpraševanja, kot so zmanjšanje prevoza težkega blaga v razsutem stanju ter naraščajoči pomen storitev po sistemu "od vrat do vrat" in "ravno ob pravem času", so nedvomno prispevali k močni rasti cestnega prevoza (Internet 3).

V Republiki Sloveniji se tako kot drugod po Evropi srečujemo s problemi, kot so zastoji v prometu, nizko kakovostne storitve, onesnaževanje okolja in varnost cestnega prometa. Gospodarska rast bo v prihodnjih letih povzročila še večjo mobilnost prebivalcev in blaga ter povečala potrebe po oskrbi gospodarstva. Zato je treba cestni tovorni promet integrirati v politiko trajnostnega razvoja.

Povprečna letna stopnja rasti zaposlenosti v dejavnosti znaša v zadnjih 3 letih (analiza zaposlenosti je bila izdelana leta 2005) visokih 4,1 %; za primerjavo, v gospodarstvu kot celoti je ta rast v zadnjih 3 letih znašala 1,3 %. Skupno je v cestnem prevozu zaposlenih nekaj nad 18.000 ljudi, od tega jih je kar 11.059 ali 61 % zaposlenih pri samostojnih podjetnikih oziroma kot samostojni podjetnik (Internet 3).

K razvoju cestnega tovornega prometa lahko Republika Slovenija pripomore predvsem z vlaganjem v tehnološki razvoj, kot je razvijanje logističnih verig, s čimer bi zagotovili ustrezen domač delež sofinanciranja pri programih Evropskega sklada za regionalni razvoj in Evropskega socialnega sklada. S širitvijo evropskega notranjega trga bi bilo več možnosti za dejavnost slovenskih prevoznikov. Prav tako bi z odpravljanjem omejitev za zaposlovanje tujcev ter z aktivno politiko zaposlovanja, ki bi zagotavljala dovolj usposobljene delovne sile, omogočili avtoprevoznikom konkurenčne prevoze tako znotraj enotnega trga kot na trgu izven EU (Internet 3).

2. METODOLOŠKI NAČRT

2.1 Predmet in problem preučevanja

V diplomski nalogi sem raziskovala dejavnosti prometne politike Evropske unije in Slovenije, ter mednarodni cestni prevoz blaga na področju Jugovzhodne Evrope (JVE), posebno na področju držav bivše Socialistične in federativne republike Jugoslavije. Naloga je razdeljena na tri tematske sklope, prvi del naloge je namenjen prometni politiki na področju Evropske unije, njeni načrti in cilji za bolj konkurenčno in bolj varno dejavnost na področju mednarodnega cestnega prevoza blaga, nato logično sledi predstavitev slovenske prometne politike, njeni cilji in načrti do leta 2010, ki prav tako temelji na vzpostavitvi takega cestnega sistema, ki bo zagotavljal bistveno hitrejšo, cenejšo in konkurenčnejšo avtoprevozniške storitve. Nadalje sledi del o dejavnostih na področju cestnega prometa držav Jugovzhodne Evrope, katere so hkrati tudi bivše države Socialistične in federativne republike Jugoslavije in nečlanice Evropske unije, to so Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Makedonija ter Srbija in Črna gora. Črna gora je sicer samostojna država, vendar sem jo morala glede na dosegljivost in dostopnost podatkov obravnavati skupaj s Srbijo (pred letom 2006 ena država: Srbija in Črna gora). Bolgarija in Romunija spadata na področje Jugovzhodne Evrope, vendar sta s 1. 1. 2007 postali članici Evropske unije in tako postali del razvoja evropske prometne politike. Moldavija, prav tako spada na območje Jugovzhodne Evrope, vendar ni bivša republika SFRJ.

2.2 Cilji preučevanja:

Države Jugovzhodne Evrope so obravnavane v skupnem poglavju, med katerimi sem poskušala pridobiti primerljive podatke, s katerimi sem lahko analizirala njihovo delovanje in težnje po urejanju gospodarstva s pomočjo cestnega blagovnega prometa. Za glavne dejavnike uspešnosti razvoja posamezne države sem opredelila količino prepeljanega blaga v mednarodnem cestnem prometu, vrednost tonskih kilometrov, dolžino cest ter število in vrsto tovornih vozil, uporabila sem tudi evidenco razdelitve multilateralnih kvot letnih in kratkoročnih CEMT dovolilnic. Raziskovala sem aktivnosti Slovenije in njeno delovanje na področju avtoprevoznitva, angažiranju ministrstva za promet za pridobivanje kvote dovolilnic za vsako naslednje leto, razdelitv dovolilnic za enkratni prevoz in dodelitv ter pravila delitve in uporabo letnih dovolilnic CEMT. v zadnje poglavje se mi je zdelo smiselno

vključit še Schengensko območje, saj bomo s 1. 1. 2008 postali del schengenskega območja. Problem se je pojavil pri zbiranju literature za prost pretok blaga, saj Schengenska konvencija poveča več besed prostemu pretoku oseb in boju zoper kriminal kot pa določilom o prostem pretoku blaga.

2.3 Hipoteze:

1. Evropski blagovni tokovi s svojo prometno politiko vplivajo na razvoj mednarodnega cestnega prevoza blaga v Jugovzhodno Evropo, saj evropska prometna politika skrbi tako za prevoznike, družbeni prostor in okolje.
2. Republika Slovenija kot država članica EU ter članica CEMT z dosedanjo in vedno hitrejšo liberalizacijo trga in odpravljanju omejitev lahko bistveno pripomore pri razvoju cestnega blagovnega prometa na področju Jugovzhodne Evrope.

2.4 Uporabljena metodologija

S pomočjo Zakona o prevozu v cestnem prometu sem pridobila podatke, kako se je razvijala delitev dovolilnic za mednarodni cestni prevoz slovenskim prevoznikom in njihova uporaba. Del tega poglavja so tudi pravila in dolžnosti avtoprevoznikov za pravilno uporabo dovolilnice CEMT. Ravno v času pisanja te diplomske naloge se je v Državnem zboru Republike Slovenije sprejemal nov Pravilnik o načinu in merilih za delitev in uporabo dovolilnic in dovolilnic CEMT, ki je bil objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije 27. 7. 2007.

Glede na to, da sem si izbrala tudi temo o evropski prometni politiki sem večino podatkov dobila na svetovnem spletu, saj je to sodobni način komuniciranja z vladnimi institucijami in teži k informiranosti državljanov, tako da so podatki tudi ažurni. O dejavnostih posamezne države JVE na področju cestnega prometa sem pridobila podatke prav tako preko svetovnega medmrežja, saj je to eden izmed kredibilnih načinov sodobnega komuniciranja in sicer na spletnih straneh ministrstev s področja prometa, statističnih uradov ter podatkov, zbranih v okviru organizacij, ki so ustanovljene z namenom urejanja področja prometa in njegovega razvoja: Evropska konferenca prometnih ministrov (CEMT) in Mednarodna zveza za cestni promet (IRU). Predstavila sem delovanje CEMT in IRU, njuna prizadevanja za tehnološko

logistični razvoj, za bolj varni in konkurenčni cestni prevoz blaga tako v Evropski uniji kot v državah JVE. Primerjala sem različne statistične podatke in analize na področju mednarodnega cestnega blagovnega prometa, ki so bile opravljene na področju Jugovzhodne Evrope in tako pridobljene podatke uporabila za potrditev oz. zavrnitev hipotez. Na podlagi sekundarnih virov, svetovnega medmrežja ter arhiva Gospodarske in Obrtne zbornice Slovenije sem pridobila podatke za slovenski cestni blagovni promet in mednarodni cestni blagovni promet. Slovenija kot pomembni akter na področju cestnega mednarodnega blagovnega prometa je članica CEMT od leta 1992 in je država, ki je uspešno prešla obdobje tranzicije. Prav tako je Slovenija pomemben akter v mednarodnem cestnem prometu na območju JVE.

Operacionalizacija v mojem diplomskem delu je potekala na podlagi raziskovanja problema, zbiranja podatkov, konzultiranja o pridobljenih podatkih v teku delu, sledila je obdelava podatkov, njihova primerjava z obstoječim stanjem ter končni sklepi in ugotovitve. Uporabila sem metodo primerjav (primerjava podatkov o dejavnosti v cestnem blagovnem prometu v eni državi s podatki o dejavnostih v cestnem prometu druge države), metodo analize in sinteze podatkov na podlagi sekundarnih virov.

2.5 Opredelitev temeljnih pojmov:

Jugovzhodna Evropa ali evropeizacija Balkana: vse negativne konotacije, povezane z izrazi Balkan, balkanizacija in balkansko obnašanje, ki naj bi bilo v velikem nasprotju z evropskim obnašanjem, so danes morda na stopnji, ko se jih mora Evropa končno znebiti, ne le zaradi Balkana, temveč zaradi sebe. Naloga evropske varnostne politike temelji na realizaciji razmer, potrebnih za izvajanje dejavnosti na nekakšni višji ravni, ki bi po nedavnih vojnah na ozemlju nekdanje Jugoslavije pripeljale do stabilizacije življenskih razmer in do sprememb obnašanja, s čimer bi se Balkanu odprla vrata v Evropo. Zemljepisno gledano na območje Balkanskega polotoka lahko uvrstimo: Romunijo, Srbijo in Črno goro, Bolgarijo, Turčijo, Albanijo, Makedonijo, Bosno in Hercegovino, Hrvaško in Slovenijo. Po prvi svetovni vojni so Jugoslavija, Romunija, Bolgarija, Grčija, Turčija in Albanija razvile različne oblike medsebojnega sodelovanja, od prometno-gospodarskega povezovanja do balkanskih športnih prireditev ter filatelističnih razstav (Vukadinović 2002: 13). Po drugi svetovni vojni se je to območje še vedno imenovalo Balkan. Danes se za to območje uporablja izraz Jugovzhodna Evropa. Inštitut za varnostne študije Zahodnoevropske unije v Parizu med države Jugovzhodne Evrope šteje: Bolgarijo, Romunijo, Albanijo in države nekdanje Jugoslavije: Bosno in Hercegovino, Hrvaško, Makedonijo, Srbijo in Črno goro (Vukadinović 2002: 15).

Prav tako se lahko JVE opredeli po svoji neposredni ali posredni nestabilnosti, po dejstvu, da večina držav spada v skupino držav v prehodu, po kritikah demokratičnih temeljev in pomanjkanju večjih in dolgotrajnejših demokratičnih tradicij, po tradicionalni usmerjenosti in povezanosti z večjimi državami, pomanjkanju soglasja in želje po vzpostavitvi sodelovanja v Jugovzhodni Evropi, prizadevanjih večine držav za vključitev v EU in NATO, saj bi tako našle izhod iz balkanskega ali jugovzhodnoevropskega zaostajanja (Vukadinović 2002: 16).

Pojem Jugovzhodna Evropa pa lahko opredelimo tudi kot širšo regionalno integracijo, katere del so: Republika Albanija, Republika Bolgarija, Bosna in Hercegovina, Republika Hrvaška, Makedonija, Srbija in Črna gora in Romunija (Internet 4).

"Prevoz je prevažanje potnikov ali blaga na določeni razdalji, torej od vstopa oz. nakladanja do izstopa oz. razkladanja" (Internet 5).

Prevoz v cestnem blagovnem mednarodnem prometu je vsak prevoz blaga kot tudi vožnja praznega ali nenatovorjenega vozila ali skupine vozil po javnih in nekaterih organiziranih cestah, danih v uporabo za cestni promet, med dvema ali več državami (ZPCP-2, UL 131/2006: 14473).

"Prevoz za tretje države je prevoz domačega prevoznika, pri katerem se blago natovori za prevoz v izhodiščni tuji državi, ali se blago raztovori v ciljni tuji državi, kakor tudi prevoz tujega prevoznika, pri katerem se blago natovori za prevoz v Republiki Sloveniji se blago raztovori v tuji državi, kjer ta prevoznik nima sedeža" (ZPCP-2, UL 131/2006: 14473).

"Tranzitni prevoz je prevoz potnikov ali blaga čez ozemlje Republike Slovenije brez nakladanja ali razkladanja blaga v Republiki Sloveniji" (ZPCP-2, UL 131/2006: 14475).

"Kabotaža je vsak prevoz blaga med posameznimi kraji v Republiki Sloveniji, ki ga opravlja tuji prevoznik ali tuja prevoznica oziroma prevoz blaga med posameznimi kraji v drugi državi, ki ga opravlja domači prevoznik" (ZPCP-2, UL 131/2006: 14474).

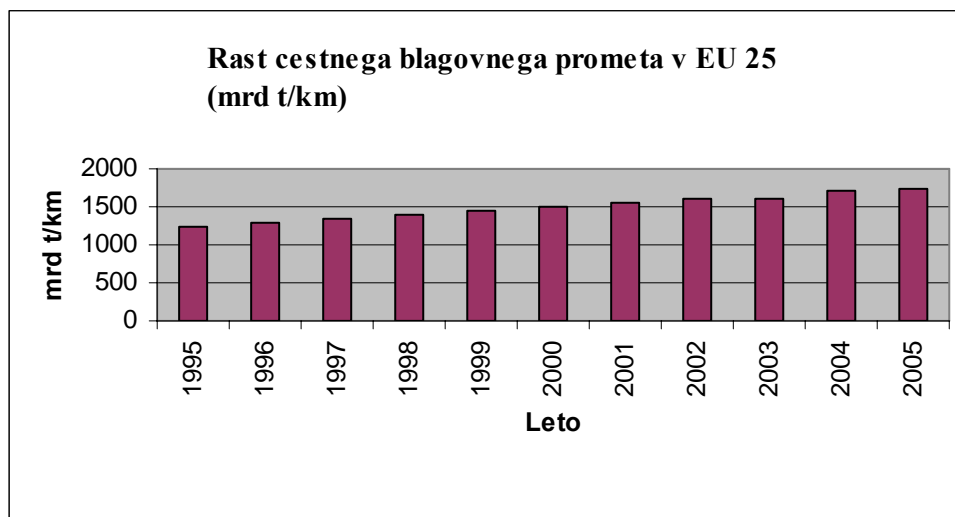
"Dovoljenje za prevoz je skupno ime za več vrst listin, določenih v Zakonu o prevozih o cestnem prometu ali z mednarodno pogodbo, s katerimi se dovoljuje vozilu, registriranemu zunaj Republike Slovenije, pristop na ceste v Republiki Sloveniji in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v Republiki Sloveniji, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovoljenje, in vožnja po njih" (ZPCP-2, UL 131/2006: 14474).

"Dovolilnica je javna listina, s katero se dovoljuje pristop vozilu, registriranemu zunaj Republike Slovenije, na ceste v Republiki Sloveniji in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v Republiki Sloveniji, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovolilnico, in vožnja po njih" (ZPCP-2, UL 131/2006: 14474).

Tonski kilometer (tkm) je merska enota prevoza blaga, ki predstavlja prevoz ene tone na razdalji enega kilometra. Obseg in sestavo tovarnega prometa izražamo s kazalcem tovarnega prometnega povpraševanja – tonskim kilometrom. Obseg tovarnega prometa izražamo z vsoto vseh opravljenih tonskih kilometrov v obravnavanem prostoru in v določenem času, sestavo pa z deležem tonskih kilometrov (ang. modal split) po posameznih prevoznih načinih (cestni, železniški, pomorski, letalski). Zaradi okoljske pomembnosti je smiselno prikaz obsega in sestave tkm, opravljenih po posameznih letih (Internet 6).

3. PROMETNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE IN SLOVENIJE

Slika 3.1: Rast cestnega blagovnega prometa v EU 25 (mrd t/km).



Vir: Internet 7: 3.

Zgornji graf (Slika 3.1) prikazuje mednarodni cestni prevoz blaga od leta 1995 pa do konca leta 2005. Razvidno je, da se je v toku 10 let dejavnost prevoznitva postopoma povečevala. Podatki so podani na podlagi milijard tonskih kilometrov, leta 1995 je bilo prepeljano 1250 milijard ton na kilometer, nato leta 2000 1500 milijard ton na kilometer ter leta 2005 okoli 1600 milijard ton na prepeljani kilometer.

Izbira transportnega sistema bistveno vpliva na to, kdo dobi koristi in priložnosti, kdo nosi stroške, kratkoročne in dolgoročne, stroške kapitala za potrebno prometno infrastrukturo – pristanišča, ceste, kanale ali železnice – in kdo nosi tveganje za napake in nesreče (Strange 1995: 133).

Mednarodni transport po besedah Susan Strange ni nastal brez tveganja ali slučajno. Razvil se je v okvir mednarodnega političnega sistema, v katerem so bile države glavne politične oblasti, ki so nadzorovale trge in hkrati skrbele za svoj obstoj; ljudje so se obračali nanje zaradi lastne varnosti, reda in discipline v državi, pa tudi zaradi zaščite pred invazijo, napadom ali okupacijo. Vse od časov pradavnih imperijev Rima, Perzije in Kitajske je bil prvi interes države imeti ceste, po katerih lahko korakajo armade in konjeniki prenašajo povelja in sporočila od centralne oblasti v najbolj oddaljene kraje države. Primarna naloga transporta je

bila povečati varnost imperija in zagotoviti integracijo tudi znotraj njegovih meja v urejeno in obvladljivo družbo. Enake prioritete so vodile države sodobnega sveta pri načrtovanju cestnih sistemov, izgradnji železnic ali uvajanju letalskih zvez (Strange 1995: 134).

"Prometna politika predstavlja najširši okvir in osnovo za optimalno obvladovanje prometnih tokov. Njen namen je zagotoviti strokovno utemeljeno uporabo različnih prometnih podsistemov in s tem reševati prometne potrebe tako, da bodo zagotavljeni interesi in potrebe sedanjih in prihodnjih generacij. Pri tem mora zagotoviti narodnogospodarsko učinkovit in smotrni prometni sistem, in sicer ob čim manjših obremenitvah okolja, prostora in ljudi" (Ministrstvo za promet in zveze 1998: 4).

3.1 PROMETNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE

Promet je ključni dejavnik sodobnih gospodarstev. Prometni sistem mora biti kar najbolj izdelan, da bo zadostil zahtevam širitve in trajnostnega razvoja¹ kakor so določene v sklepih Evropskega sveta iz Göteborga.² Sodobni prometni sistem mora biti trajnosten z gospodarskega, socialnega in tudi okoljskega vidika.

Učinkoviti prometni sistemi so bistveni za blaginjo Evrope, saj imajo velik vpliv na gospodarsko rast, družbeni razvoj in okolje. Prometna industrija predstavlja približno 7 % evropskega BDP³ in približno 5 % zaposlenosti⁴ v EU.

Evropska unija dolgo ni bila zmožna ali pripravljena uresničevati skupne prometne politike, ki jo določa Rimska pogodba. Skoraj tri leta Svet ministrov ni bil zmožen prevesti predlogov Komisije v dejanja. Šele leta 1985, ko je Evropsko sodišče odločilo, da se Svet EU ni uspešno odzval, so se države članice morale sprijazniti s tem, da bi EU lahko sprejemala zakone (Internet 8).

Pozneje je Maastrichtska pogodba znova utrdila politične, institucionalne in proračunske temelje za prometno politiko. Po eni strani se je soglasnost načeloma zamenjala s kvalificirano večino, čeprav se v praksi pri odločitvah Sveta še vedno nagibajo k soglasnosti. Evropski parlament je zaradi svojih pooblastil v skladu s postopkom soodločanja tudi bistvena povezava pri procesu odločanja, kakor se je pokazalo decembra 2000, ko je sprejel svojo zgodovinsko odločitev, da leta 2008 popolnoma odpre trg železniškega tovornega prometa. Maastrichtska pogodba je prav tako vključila koncept vseevropskega omrežja, ki je omogočilo, da je nastal načrt za prometno infrastrukturo na evropski ravni s pomočjo financiranja Komisije.

Prva Bela knjiga Komisije o prihodnjem razvoju skupne prometne politike je bila objavljena decembra 1992. Glavni cilj dokumenta je bilo odpiranje prometnega trga. To je omogočilo, da

¹ Trajnostni razvoj temelji na zadovoljevanju potreb sedanje generacije, ne da bi prihodnjim zmanjšali zmožnost zadovoljevanja njihovih potreb. Je temeljni cilj v skladu s Pogodbo EU in ustavo. To je širok koncept, ki je podlaga vsem politikam, ukrepom in strategijam Evropske unije ter zahteva, da se gospodarske, okoljske in socialne politike oblikujejo in izvajajo z medsebojnim dopolnjevanjem (Internet 9).

² Göteborg: EU je prvič izrazila svojo zavezanost trajnostnemu razvoju junija 2001. Takrat je Evropski svet v Göteborgu na podlagi sporočila Komisije sprejel strategijo trajnostnega razvoja Evropske unije. Leta 2002 je Komisija predstavila drugo sporočilo, ki je bilo usmerjeno na zunanjo razsežnost trajnostnega razvoja in ga je odobril Evropski svet v Barceloni. Ti besedili skupaj tvorita podlago za celovito strategijo trajnostnega razvoja Evropske unije. Komisija se je zavezala, da pregleda strategijo trajnostnega razvoja na začetku vsakega novega mandata Komisije (Internet 9).

³ Leta 2006 je bil bruto domači proizvod EU-25.2928180.7 milijonov evrov (Internet 10).

tovorna vozila niso več prisiljena, da se z mednarodnih dostav vračajo prazna. Lahko celo naložijo in dostavijo tovor znotraj države članice, ki ni njihova matična država. Cestna kabotaža je postala resničnost. Zračni transport se je odprl za konkurenco. To odpiranje je zelo koristilo industriji, kar pa je razlog za hitrejšo rast zračnega prometa v Evropi v primerjavi z rastjo gospodarstva.

Prvi resnični napredek v skupni prometni politiki je povzročil precejšen padec potrošniških cen v kombinaciji z večjo kakovostjo storitev in širšo paleto izbir ter tako spremenil življenjski slog in potrošniške navade evropskih državljanov.

Naslednji napredek te politike je bil razvoj najsodobnejših tehnik. Projekti, ki so jih začeli konec osemdesetih let, zdaj kažejo svojo uspešnost v vseevropskem železniškem omrežju za visoke hitrosti in satelitski navigacijski program Galileo.⁵ Galileo, ki naj bi začel delovati do leta 2008, bo prinesel precejšnje ugodnosti za številne gospodarske sektorje. Pri cestnem in železniškem prometu bo na primer omogočil napovedovanje in urejanje potovalnih časov in – zaradi avtomatiziranih sistemov usmerjanja vozil – pomagal zmanjševati prometne zastoje in število prometnih nesreč (Internet 8).

Evropska prometna politika skrbi tudi za konkurenčnost znotraj Unije in določa pravila s katerimi omejititi konkurenco in hitro naraščanje cen. Pri prevozih znotraj Unije je državam članicam prepovedano predpisovanje prevoznin in pogojev, ki vključujejo elemente podpore ali zaščite v korist enega ali več posameznih podjetij ali gospodarskih panog (Pogodba o Ustavi za Evropo 2005: 111).

Rast prometa na področju blagovnega transporta je mogoče v veliki meri pripisati spremembam v evropskem gospodarstvu in njegovem sistemu proizvodnje. Rast prometa blaga v EU je bila z letno stopnjo 2,8 % na splošno v skladu z gospodarsko rastjo, ki je bila v obdobju 1995–2004 povprečno 2,3 % (Internet 14).

V zadnjih dvajsetih letih smo se od ekonomije "zalog" premaknili k ekonomiji "toka". Ta pojav je poudarjalo preseljevanje nekaterih dejavnosti (zlasti za blago z visokim vložkom dela), ki skušajo znižati proizvodne stroške, čeprav je kraj proizvodnje več sto ali celo tisoč kilometrov stran od končnega montažnega obrata ali uporabnikov. Ukinjanje meja v EU je

⁴Za leto 2006 je bila predvidena 64,7 % zaposlenost na območju EU–25 (Internet 12).

⁵Satelitski radionavigacijski sistem Galileo je namenjen vzpostavitvi prve svetovne infrastrukture za satelitsko radionavigacijo in pozicioniranje za civilne namene. Predstavlja tehnološko, politično in ekonomsko razsežnost (Internet 12). Temelji na vrhunski tehnologiji in omogoča uporabniku, opremljenemu s sprejemnikom, sprejemanje signalov z več satelitov ter s tem določanje točnega položaja kadar koli v času in prostoru. Galileo temelji na konstelaciji 30 satelitov, ki so postavljeni v srednji zemeljski orbiti (na višini približno 24000km) in nenehno pokrivajo celotno površino zemlje (Internet 13).

imelo za posledico vzpostavitve sistema proizvodnje po načelu "ravno ob pravem času" ali "obračanje zalog".

Če do leta 2010 v Evropski uniji ne bodo sprejeli pomembnejših novih ukrepov, tako da bo mogoče racionalneje izkoristiti prednosti posamezne vrste prevoza, se bo samo promet težkih tovornjakov povečal. To pomeni, da se bodo morala območja in glavne tranzitne poti, ki so že zdaj močno preobremenjene, spopasti s še bolj gostim prometom (Internet 14).

Evropski svet v Göteborgu je postavil premik ravnovesja med vrstami prevoza v srce strategije trajnostnega razvoja. Ta ambiciozni cilj bo mogoče v celoti doseči šele v naslednjih desetih letih. Vendar pa so ukrepi, predstavljeni v Beli knjigi, prvi bistveni korak v smeri trajnostnega razvoja prometnega sistema, ki bo v idealnem primeru vzpostavljen čez 30 let.

Bela knjiga predlaga okrog šest specifičnih ukrepov, ki jih je treba sprejeti na ravni EU v okviru prometne politike. Vključuje akcijski program, ki sega do leta 2010. Zavzemajo se za ponovno oživitve železnic (tako za prevoz blaga kot prevoz oseb), izboljšanje kakovosti v sektorju cestnega prevoza, katere prednost je zmožnost prevažanja blaga po vsej Evropi z neprimerljivo prožnostjo in nizko ceno. Potrebno bi bilo posodobiti načine upravljanja cestnih prevoznih storitev, ki bi upoštevali socialno zakonodajo in predpise o pravicah delavcev. Za odpravo praks, ki onemogočajo pošteno konkurenco, bi bili potrebni vzporedni ukrepi za uskladitev in poostreitev inšpekcijskih postopkov. Spodbujanje prevoza po morju in celinskih plovniških poteh: priobalna plovba in prevoz po celinskih plovniških poteh sta vrsti prevoza, ki bi lahko zagotovili sredstva, s katerimi bi obvladali prenapolnjenost določene cestne infrastrukture in pomanjkanje železniške infrastrukture. Obe vrsti prevoza se premalo uporabljata (Internet 8).

Izbira različnih vrst prevoza je vedno bolj realna praksa, saj je ta možnost temeljnega pomena za razvoj konkurenčnih alternativ cestnemu prevozu, zagotoviti je treba popolnejše vključevanje vrst prevozov, ki nudijo precejšnjo potencialno prevozno zmogljivost, prav tako povezave v učinkovito upravljani prevoznih verigi, ki povezujejo vse individualne storitve. Trendi prometnega razvoja nakazujejo, da bo potrebno zgraditi vseevropsko prometno omrežje, ki bo zagotavljalo čist in učinkovit promet, možnost izbire različnih načinov prevoza, čista vozila, telematske aplikacije v prometu, bolj čist in varnejši cestni in pomorski promet ter učinkovito upravljanje infrastrukture (Internet 8).

Glede na visok davek prometnih nesreč bo potrebna vedno večja pozornost varnosti v cestnem prometu ter ozaveščanje o pravicah in obveznostih uporabnikov prometa. S pojavom globalizacije pa je regulacija prometa predvsem mednarodnega značaja (Internet 8).

Razvoj prometne politike nezadržno vodi k neenakomerni razporeditvi prometa in naraščanju gostote prometa, zlasti na glavnih vseevropskih koridorjih ter v mestih in velemestih. Da bi rešili ta problem, bo do leta 2010 potrebno regulirati konkurenco med vrstami prevoza ter povezovati vrste prevoza za uspešno intermodalnost prevoza. Največja konkurenčna prednost cestnega prometa je sposobnost prevažanja blaga po vsej Evropski uniji, pravzaprav po celem kontinentu, po nizkih cenah, ob tem, da glede prilagodljivosti nima konkurence. Prevozne družbe ostro konkurirajo druga drugi in ponudnikom drugih vrst prevoza. Glede na to da obratovalni stroški (za gorivo in novo opremo) naraščajo, je to privedlo do tako zaostrenega boja za preživetje v visoko konkurenčnem okolju, da se ne upoštevajo več pravila glede delovnega časa in pooblastil niti osnovna načela cestne varnosti (Internet 8, 15).

3.2 PROMETNA POLITIKA V SLOVENIJI

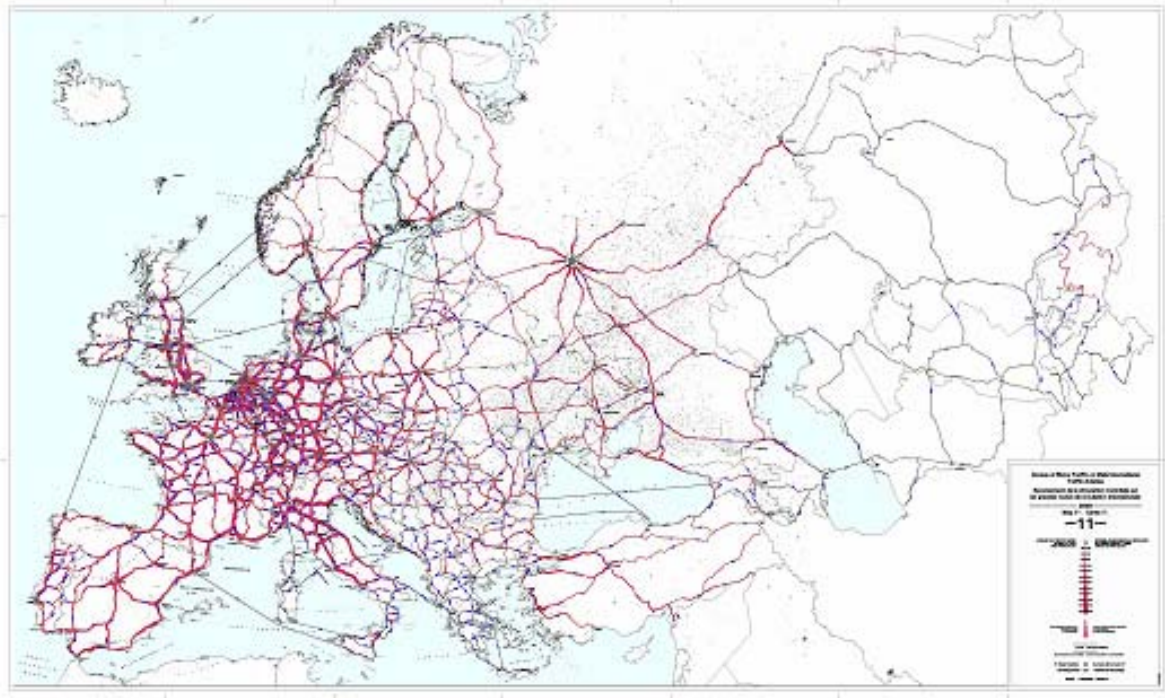
Promet je kot osnova za gospodarski razvoj države, je ena od temeljnih medresorskih komunikacij, saj oblikovanje in razvoj prometne politike pomembno določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture zaposluje več kot 60 % zaposlenih v gradbeništvu v Republiki Sloveniji. Prometni sektor Slovenije ustvari 7,5 % prihodkov v bruto domači proizvod in zaposluje desetino zaposlenih v državi, kar pa pomeni, da mora biti prometna politika države vsebinsko usklajena s širšo makroekonomsko politiko. Prav tako na uspešnost uresničevanja prometne politike vpliva širše družbeno okolje, zato je pri načrtovanju te politike treba upoštevati gospodarsko, socialno in kulturno okolje države ter poznati politiko drugih področij (okolje in prostor, gospodarstvo in kmetijstvo, zaposlovanje in družina, pravosodje, policija in notranje zadeve, varnost in varovanje, obramba in sistem varstva pred naravnimi ter drugimi nesrečami), ki mejijo ali se pokrivajo s prometnim področjem (Internet 15).

Osnovne determinante, pomembne za oblikovanje prometne politike v Evropski uniji in Sloveniji so zakonodaja Republike Slovenije, mednarodni sporazumi, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, ter direktive in uredbe Evropske unije. Upošteva se razvoj transportnih sistemov, tehnično-tehnološki in organizacijski razvoj ter norme, zmožnost integriranja in inšpekcijski, upravni strokovni nadzor prometa. Na oblikovanje prometne politike vpliva tudi stanje na trgu, povpraševanje in ponudba transportnih storitev, stanje in razvoj prometne infrastrukture, geografski prometni potencial (položaj območja), kulturno, socialno ter ekonomsko okolje (Internet 15).

Prednost geografskega prometnega položaja Slovenije, v okolju povezane Evrope in globalnih gospodarskih trendov Slovenija lahko z razvojem celovitih logističnih storitev pokrije delež povpraševanja po teh storitvah v srednji, južni in jugovzhodni Evropi. S selitvijo proizvodnje na Daljni vzhod na prometnem področju znova pridobiva pomen Sredozemsko morje, skupaj s Sueškim prekopom. Jadransko morje, ki se zajeda v osrčje Srednje Evrope, je tudi primerjalna prednost, ki omogoča razvoj pristaniških in prevoznih storitev (Internet 15).

Med prednosti na področju prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji spadajo geografska lega,⁶ vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo, izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem, relativno močan transportni sektor, predvsem cestni, visok delež prihodkov izvajalcev tovornega transporta na evropskem trgu, prevozniška tradicija (Internet 15).

Slika 3.2: Razporeditev "e-cest" po Evropi.



Vir: Internet 16.

Po drugi strani pa so na področju prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji tudi slabosti, kot je nepovezanost izvajalcev transportnih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), odsotnost logističnih centrov, razpršena poselitev prebivalstva in posledično draga infrastruktura, ki lahko zadovolji te potrebe, slabo razvit in nepovezan javni potniški promet, manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) slaba organizacija železniških prevozov, nedokončan sistem avtocest, nedokončan sistem železniške infrastrukture, neoptimalen sistem zaračunavanja uporabe avtocest, neizvajanje zaračunavanja uporabnine za železniško infrastrukturo ter slabo razvit sistem državnih cest, ki prometno "napajajo" avtocestno omrežje in povezujejo regije, kjer ni avtocest, slaba dostopnost letališč (Internet 15).

⁶ Geografska lega Sloveniji omogoča hiter dostop do gospodarsko najbolj razvitih regij na svetu-gospodarstva EU. Ima dostop do trgov Evropske unije, kot tudi lažji dostop do znanja, ki ga v EU razvijajo (Internet 17).

Glede na geografski položaj Slovenije se prav tako ponujajo različne priložnosti za razvoj prometne infrastrukture, ki vključujejo poenotenje in harmonizacijo delovanja prometnih sistemov, vlaganje v razvoj novih transportnih tehnologij, nadaljnja specializacija industrijske proizvodnje, povečevanje tovornega prometa, selitev proizvodnje tehnološko manj zahtevnih izdelkov v Vzhodno Azijo. Potrebno bi bilo poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture, saj bi lahko slovenski ponudniki storitev na trgu zagotavljali celovite in ne več parcialnih logističnih storitev. Z nadaljnjo stabilizacijo Balkana in vključitvijo Turčije v Evropsko unijo bo omogočeno povečevanje transportnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici in z dokončanjem avtocestnega sistema bo Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem avtocestnega omrežja, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj. Za Slovenijo je pomemben tudi razvoj sodobnih hitrih železniških prog na koridorjih⁷, ki potekajo skozi državo. Poleg že sprejete resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest še razvoj prometne osi, ki bodo povezovale regije v Sloveniji, Avstriji, Italiji in na Hrvaškem in ki bodo omogočile navezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri (Internet 16, 18).

Slika 3.3: Potek V. in X. vse-evropskega koridorja čez slovensko železniško omrežje.



Vir: Internet 20.

⁷Del čezevropskega transportnega omrežja (TEN-T) sta tudi dva koridorja (V. in X.), ki tečeta po ozemlju Slovenije. V. koridor povezuje jugozahod in vzhod Evrope in poteka od Benetk do Lvova (Ukrajina). Glavna pot koridorja poteka skozi Slovenijo na osi Benetke-Trst/Koper-Ljubljana-Maribor-Murska Sobota-Pince/Hodoš-Budimpešta. Zato v zvezi s Slovenijo govorimo o povezovanju prometne osi med Barcelono in Kijevom.

X. koridor povezuje evropski severozahod z jugovzhodom in poteka skozi Slovenijo po osi Salzburg-Karavanke-Ljubljana-Obrežje-Zagreb-Beograd-Skopje-Solun in eni od štirih vej (X a), ki poteka čez slovensko ozemlje, tj. veja Gradec-Maribor-Zagreb. Del železniškega koridorja na veji X a poteka po sedanji progi čez Zidani Most (Internet 19).

V. koridor je bil definiran v okviru CEMT, v katero so vključene tudi države, ki niso polnopravne članice EU. Potek koridorja, ki je bil definiran na Kretski konferenci leta 1994, je prikazan na zgornji sliki (glej Slika 3.3). Sicer se ta nanaša na železniško infrastrukturo, ki pa se od cestne ne razlikuje bistveno (Internet 20).

CILJI PROMETNE POLITIKE REPUBLIKE SLOVENIJE

Lizbonska strategija⁸ je kot osrednji cilj razvoja Evropske unije do leta 2010 postavila povečanje konkurenčnosti gospodarstva ter razvoj znanosti in tehnologije, kar povzemajo tudi strateški dokumenti gospodarskega razvoja, ki cilje ovrednotijo tudi z vidika blaginje prebivalstva Slovenije.

Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so prioriteto razvrščeni takole:

- internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet,
- doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor,
- povečanje prometne varnosti in varovanja, učinkovita poraba energije in čisto okolje,
- prenos blaga v tranzitu na železnico,
- usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,
- zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja,
- zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu,

⁸ Voditelji vlad držav članic EU-15 so se na vrhu Evropskega sveta v Lizboni marca leta 2000 dogovorili o novem strateškem cilju Evropske unije. Do leta 2010 naj bi postala najbolj konkurenčno, dinamično ter na znanju temelječe gospodarstvo na svetu. Napovedani cilj in proces izvrševanja sta zapisana v dokumentu, ki se imenuje po mestu podpisa Lizbona - Lizbonska strategija. Izvedba sprejete strategije poteka s t. i. "odprto metodo" koordinacije, ki postavlja politike posameznih držav v Evropsko unijo, meri napredek na raznih področjih s primerjanjem ter ustrezno posodablja zastavljene cilje. Poudarek je na izmenjavi primerov dobre prakse in izkušenj v evropskih državah. V skladu s prenovljenim načinom upravljanja lizbonskega procesa je Slovenija na podlagi Strategije razvoja Slovenije pripravila nacionalni program reform za uresničevanje Lizbonske strategije v Sloveniji in ga jeseni 2005 poslala Evropski komisiji, v katerem je posebno pozornost namenila reformam, povezanim z učinkovitim ustvarjanjem, prenosom in uporabo znanja, ukrepom, ki prispevajo k večji konkurenčnosti gospodarstva in vodijo k višji gospodarski rasti, ter reformam, usmerjenim k posodobitvi socialne države in večji zaposlenosti. Pri tem je v nacionalnem programu reform namenila še posebno velik poudarek ukrepom za učinkovit trajnostni razvoj ter za prizadevanje za cenejšo in učinkovitejšo državo (Internet 21).

- optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov ter vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva (Internet 15).

Cestni tovorni promet v Sloveniji poteka v zasebnem in javnem sektorju. Poslanstvo cestnega tovornega prometa je v oskrbi logističnih središč, kjer blago prehaja iz ene transportne tehnologije na drugo in iz enega transportnega sistema na drugega z isto tehnologijo (intermodalni transport). Oblikovani bodo ukrepi za stabilen in trajnosten razvoj slovenskega cestnega tovornega prometa, ki bodo poleg ostalega spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju ter prispevali k njihovi mednarodni konkurenčnosti.

Splošni ukrepi prometne politike so izdelava celovitega prometnega modela z ustreznim izračunom virov in intermodalnosti povezav in virov ter izdelava državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema ob spoštovanju mednarodnih obveznosti Slovenije. Kot pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema je razvoj prometne infrastrukture, potrebno bo vključiti zasebni kapital v razvoj prometne infrastrukture in prevoznih storitev povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči želene rezultate in tako razbremeniti javne finance (Internet 15).

Prometna politika je namenjena zagotavljanju pogojev za optimalno mobilnost v Sloveniji in za njeno povezovanje z evropskim prostorom. Posebno pozornost namenja transportu kot gospodarski panogi in doseganju družbenega optimuma. Z usklajenimi ukrepi na področju prevoznih storitev bo omogočila zagotovitev učinkovitega, zanesljivega, varnega in cenovno ugodnega prevoza potnikov in blaga. Z ukrepi na področju javne transportne infrastrukture bo zagotovila njen skladen razvoj. Na ta način bo dosežen cilj, da se ob zagotovitvi ustrezne prometne ureditve v državi zmanjšajo negativni vplivi prometa tako na okolje kot na prebivalstvo Slovenije (Internet 15).

4. EVROPSKA KONFERENCA PROMETNIH MINISTROV (ECMT/CEMT)

Evropska konferenca prometnih ministrov (European Conference of Ministers of Transport – ECMT oz. Conférence Européenne des Ministres des Transports - CEMT) je medvladna institucija, ki je bila ustanovljena 17. oktobra 1953 s Protokolom podpisanim v Bruslju. Njeni člani⁹ so prometni ministri 44 držav. Poleg držav članic pa v instituciji CEMT še sedem držav, ki imajo status pridruženih držav članic ter ena država s statusom opazovalke. CEMT je oblika foruma, na katerem se zbirajo prometni ministri. Na forumu lahko javno razpravljajo o aktualnih problemih in sprejemajo odločitve, ki se vežejo na izboljšanje uporabe ter na zagotavljanje napredka, ki se tiče evropskega prometnega sistema. Trenutno ima CEMT dvojno vlogo, kot pomoč pri sestavi celotnega prometnega sistema po razširjeni Evropi, kateri je ekonomsko učinkovit, upošteva okoljske in varnostne standarde. Institucija CEMT na politični ravni prisostvuje pri vzpostavitvi povezave med Evropsko unijo in ostalimi evropskimi državami in kot glavni akter pri pripravi poročila o posledicah trendov v transportnem sektorju in študije o vplivu globalizacije na transport (Internet 22).

CEMT in Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj (OECD) sta januarja leta 2004 s skupnimi močmi združili svoje raziskovalne zmožnosti in ustanovili Joint Transport Research Center (Skupni center za raziskave prometa). Raziskovalni center deluje na področjih, ki vključujejo vse oblike kopenskega in intermodalnega povezovanja z namenom predstaviti strokovno plat in sodelovati pri oblikovanju politike med državami članicami (Internet 22).

Ministri za transport so se maja 2006 v Dublinu dogovorili o preoblikovanju CEMT iz institucije v bolj univerzalno obliko delovanja, ki bi pokrivala vse vrste in oblike dejavnosti na področju prometa. Novi mednarodni transportni Forum (New international transport Forum), ki bo dokončno oblikovan do leta 2008, bo težil k povečanju interesa glede transportno političnih ciljev (Internet 22).

⁹ **Članice ECMT/CEMT:** Države ustanoviteljice ECMT/CEMT leta 1953 (16 držav članic): Avstrija, Belgija, Danska, Francija, Nemčija, Grčija, Italija, Luxembrug, Nizozemska, Norveška, Portugalska, Španija, Švedska, Švica, Turčija in Velika Britanija. Ostale članice (podpisnice v letu): Albanija (1998), Armenija (2003), Azerbajdžan (1998), Belorusija (1996), Bosna in Hercegovina (1993), Bolgarija (1992), Hrvaška (1992), Republika Češka (1993), Estonija (1992), Finska (1975), Makedonija (1996), Gruzija (1997), Madžarska (1991), Islandija (1998), Irska (1963), Latvija (1992), Liechtenstein (2000), Litva (1992), Malta (2002), Moldavija (1994), Črna gora (2006), Poljska (1991), Romunija (1992), Rusija (1997), Srbija (2001), Slovaška (1993), Slovenija (1992), Ukrajina (1996). Pridružene članice (v letu): Avstralija (1973), Kanada (1975), Japonska (1969), Koreja (2000), Mehika (2003), Nova Zelandija (1991), Združene Države (1977). Država opazovalka (v letu): Maroko (1990) (Internet 23).

Organi¹⁰ CEMT:

ECMT/ CEMT

Svet ministrov

Odbor odposlancev

Sekretariat
Generalni sekretar
Namestnik generalnega sekretarja

Delovne skupine

Dostop in članstvo
Boj proti kriminalu in terorizmu v prometu
Proračunski in finančni pregled
Povezovanje novih držav članic
Intermodalni prevoz in logistika
Železniški prevoz
Cestna varnost
Cestni prevoz
Statistika

Mestni promet
Promet in okolje

Vir: Internet 25.

Evropska konferenca ministrov za promet je 1. januarja leta 1974 po poskusni dobi treh let uvedla večstranski kontingent prometnih dovolilnic.¹¹ Svet ministrov je to uvedbo kontingenta videl kot pratični korak k posebni liberalizaciji cestnega tovornega prometa, ki jo je mogoče doseči samo ob hkratnem usklajevanju konkurenčnih pravil med cestnimi prevozniki iz različnih držav in različnih načinov prevoza (Internet 25).

¹⁰Svet ministrov kot glavni organ je sestavljen iz ministrov držav članic, ki so odgovorni za področje prometa. V Svetu ministrov ima vsaka država članica en glas. V odboru odposlancev so uradno imenovani zastopniki ministrov, kar pomeni en odposlanec iz vsake države članice CEMT. Prav tako ima vsak član odbora po en glas. Naloga odbora je priprava srečanj Sveta ministrov za promet, urejanje vprašanj, za katera jih pooblasti Svet, ter poročanje o izpolnjevanju sklepov, ki so bili dogovorjeni v Svetu, v posamezni državi članici. Administrativni aparat ima sedež v Parizu, v Franciji, kjer naj bi se ministri za promet tudi srečevali oziroma lahko določijo drugo mesto srečanja, prav tako se Odbor srečuje na stalnem sedežu v Parizu. Sekretariat je odgovoren za priprave zapisnikov, posnetkov in trajanje srečanj Sveta in Odbora. Njegova naloga je tudi priprava zaključnih sklepov na srečanjih, razpošiljanje dokumentov ter varna hramba arhiva CEMT. Delovne skupine so sestavljene glede na namen raziskave in razprave v okviru Konference, glede na posebni interes določene članice in temeljijo na ciljeh CEMT. Svet ministrov mora biti obveščen o sestavi in delu vsake delovne skupine (Internet 24).

¹¹Dovolilnica CEMT je dovoljenje, ki do določenega roka velja za neomejeno število voženj med državami članicami in ki mu je priložen pravilno izpolnjen dnevnik. Dovolilnica lahko velja do konca koledarskega leta (letna dovolilnica zelene barve) ali trideset dni (kratkoročna dovolilnica rumene barve in z žigom "kratkoročna dovolilnica"). Kratkoročne dovolilnice ne veljajo na ozemlju Avstrije (Internet 25).

Evropska konferenca ministrov za promet (CEMT) izda dovolilnico CEMT, ki je večstranska dovolilnica, za mednarodni cestni prevoz blaga, ki ga opravljajo prevozniki ali prevoznice s sedežem v državi članici CEMT, kadar se prevozi opravljajo med državami članicami CEMT ali tranzitno čez ozemlje ene ali več držav članic CEMT z vozili, ki so registrirana v eni od držav članic CEMT (Internet 25).

Slika 4.1: Letna (zelena) in kratkoročna (rumena) dovolilnica CEMT.



Vir: Internet 26.

Imetnik dovolilnice CEMT mora voditi dnevnik¹² voženj. Dnevnik se izda na ime prevoznika in ni prenosljiv. Dnevnik mora biti skupaj z ustrežno dovolilnico CEMT ves čas v vozilu in ga je treba pokazati na zahtevo kontrolnega organa, ki lahko dnevnik tudi žigosa. Dnevnik voženj mora imeti isto številko kot dovolilnica, na katero se nanaša; nov dnevnik pa se lahko izda šele, če in ko je prejšnji popolnoma poln (Internet 27).

¹² Vsaka država natisne v svojem jeziku potrebno število dnevnikov za uporabo letnih ali kratkoročnih dovolilnic. Običajno se za mesečne dovolilnice izda dnevnik s petimi stranmi. Priporoča se, da imajo letni dnevnik 52 strani, kar ustreza 52 tednom v letu (Internet 25).

Slika 4.2: Dnevnik voženj: stran št. 1 in stran št. 2.

<p>1. stran</p> <p>..... (država)</p> <p>Dnevnik št. (ista kot je št. dovolilnice; dodatne številke, če obstaja več dnevnikov)</p> <p>DNEVNIK za mednarodni prevoz blaga z dovolilnico CEMT št. Prevoznik: (ime) (domači naslov ali naslov podjetja)</p> <p>Žig</p> <p>Izdan v: Dne: (kraj in datum izdaje)</p>	<p>2. stran</p> <p style="text-align: center;">POMEMBNO OBVEŠČILO</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ta dnevnik voženj in ustrežna dovolilnica CEMT morata biti v vozilu. Na eno dovolilnico sme biti samo en dnevnik voženj.2. Imenik te dovolilnice, ki pripada državi članici CEMT, sme opravljati cesni prevoz blaga z dovolilnico CEMT znotraj območja CEMT največ 6 tednov, kar pomeni, da se mora po tem času vrniti v svojo državo registracije.3. Dnevnik voženj je treba izpolniti pred začetkom katerikoli vožnje, ki se opravlja s tovorom med vsako točko nakladanja in razkladanja.4. Če se tovor prevzame na zbirališču, je treba prikazati samo vožnjo s kompletnim tovorom, ni pa treba prikazati voženj, povezanih z zbiranjem in distribucijo.5. Vse popravke je treba izvesti tako, da je vidno prvotno besedilo ali število.6. Izpolnjene originalne evidenčne liste je treba hraniti v dnevniku voženj do izteka veljavnosti dovolilnice. Kopije evidenčnih listov pri letni CEMT dovolilnici se izrgajo in pošljejo delilcu v 20 dneh po koncu vsakega koledarskega meseca. Ob izteku veljavnosti letne CEMT dovolilnice imenik vrne delilcu CEMT dovolilnico in originalne evidenčne liste dnevnika. Mesečno CEMT dovolilnico imenik vrne delilcu v 10 dneh po izteku njene veljavnosti skupaj z originalnimi evidenčnimi listi.
--	--

Vir: Internet 27.

Uporaba dodeljenih dovolilnic CEMT se spremlja in vrednoti po sistemu točkovanja opravljenih prevozov blaga v skladu z akti CEMT v določenem obdobju in ob upoštevanju naslednjih meril:

- prevozi v tretje države ali iz njih;
- dvostranski prevozi;
- točkujejo se samo prevozi na določeni relaciji, za katere je dovolilnica potrebna;
- na območju EU se za prevoze v tretje države ali iz njih štejejo samo prevozi, ki jih prevoznik opravlja iz države članice EU v državo nečlanico in obratno (Internet 27).

Prevoznik pridobiva točke glede na posamezno vrsto dovolilnice CEMT. Delivec (v Sloveniji imata v okviru Javnih pooblastil s strani Ministrstva za promet vlogo delivca Obrtna zbornica Slovenije in Gospodarska zbornica Slovenije) iz mesečnega poročila o uporabi dovolilnice CEMT za vsakega prevoznika, ki ima dodeljeno dovolilnico CEMT, izračuna koliko točk je pridobil glede na opravljene vožnje v določenem obdobju. Dovolilnice se odzamejo tistim

prevoznikom, ki opravijo v opazovanem obdobju manjše število voženj za tretje države, kot je predpisano v podzakonskem predpisu, ki ureja delitev dovolilnic. Uporabnik dovolilnice mora za vsako vožnjo voditi dnevnik vožnje v skladu s pravili CEMT. Prevoznik mora izpolnjene dnevniške liste skupaj s poročilom o opravljenih prevozih ob koncu obdobja, določenega v podzakonskem aktu, vrniti delivcu (Internet 27).

Slika 4.3: Dnevnik voženj.¹³

3. stran

Dovolilnica CEMT št.: _____

a. datum odhoda	a. kraj natovarjanja	a. država natovarjanja	registrska številka vozila	Bruto teža (v t z eno decimalko)	a. število km ob odhodu	Posebne pripombe
b. datum prihoda	b. kraj raztovarjanja	b. država raztovarjanja			b. število km ob prihodu	
1	2	3	4	5	6	7
A.....	a.....	a.....			a.....	
B.....	b.....	b.....			b.....	
A.....	a.....	a.....			a.....	
B.....	b.....	b.....			b.....	
A.....	a.....	a.....			a.....	
B.....	b.....	b.....			b.....	
A.....	a.....	a.....			a.....	
B.....	b.....	b.....			b.....	

Vir: Internet 27: 6.

Dovolilnica CEMT se lahko uporablja za prevoze med državami članicami CEMT in v tranzitu čez njena ozemlja. Uporabnik mora pri tem upoštevati morebitne prepovedi glede uporabe njihovega ozemlja, ki jih določajo posamezne države. Z dovolilnico CEMT ni dovoljeno opravljati kabotaže znotraj posamezne države članice CEMT ali voženj med državami članicami in državami, ki niso članice Konference (Internet 15).

Dovolilnico CEMT lahko podjetje, ki mu je bila izdana, uporablja tudi za najeta oziroma zakupljena vozila brez voznikov pod pogojem, da ima za ta vozila sklenjeno najemno oziroma zakupno pogodbo. Vozilo mora uporabljati izključno podjetje, ki ga je najelo oziroma

¹³ Stran št. 3, v katero se vpisujejo vožnje po kronološkem redu, datum odhoda, prihoda, kraj in država natovarjanja in raztovarjanja, registrska številko vozila, bruto teža ter število kilometrov ob odhodu in prihodu.

zakupilo, upravljati pa ga sme voznik, ki je v tem podjetju zaposlen. V vozilu morajo biti naslednji dokumenti:

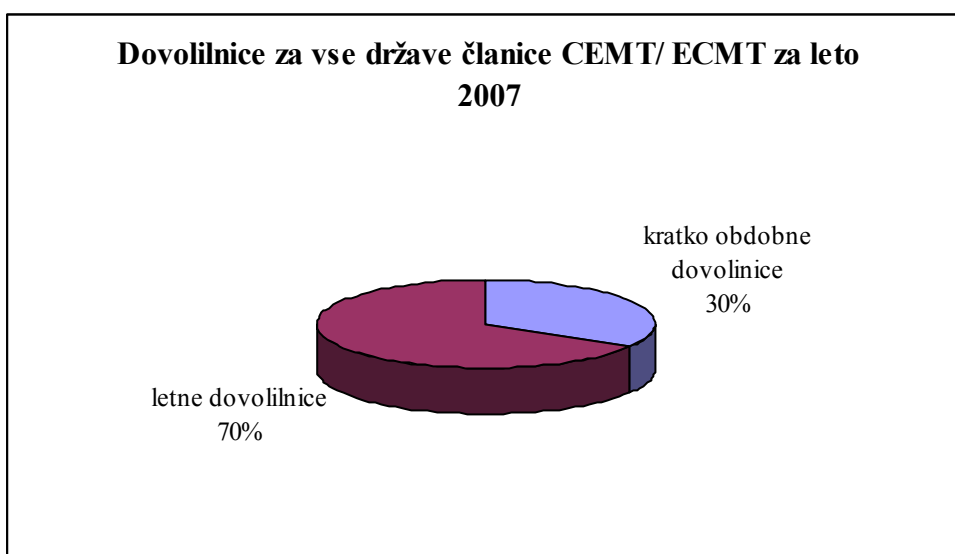
- pogodba o najemu oziroma zakupu, iz katere morajo biti jasno razvidni ime najemnika, ime najemodajalca, datum in trajanje pogodbe ter identifikacijski podatki vozila;
- kadar voznik ni oseba, ki je vozilo najela, mora biti v vozilu tudi pogodba o delovnem razmerju med najemnikom vozila in voznikom, iz katere je razvidno ime delodajalca, ime voznika in trajanje dela za najemnika (Internet 15).

Prevoznik, ki je izgubil dovolilnico CEMT, jo uniči ali mu je bila ukradena, mora preklicati njeno veljavnost v Uradnem listu Republike Slovenije. Po prejemu potrdila o objavi v Uradnem listu Republike Slovenije mu delivec izda nadomestno dovolilnico CEMT in o tem obvesti direkcijo, ki prekliče veljavnost dovolilnice pri sekretariatu CEMT.

Odvzete dovolilnice CEMT se dodelijo drugim prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje za pridobitev dovolilnic CEMT glede na vrstni red v seznamu prosilcev za dodelitev dovolilnic (Internet 15).

Za leto 2007 je bilo dodeljenih državam članicam CEMT skupno 69.544 dovolilnic: 33.279 (nadomestnih 11.092) letnih in 14.098 (nadomestnih 11.075) kratkoročnih dovolilnic (Internet 28).

Slika 4.4: Razdelitev dovolilnic CEMT za leto 2007.



Vir: Internet 29 2007: 5-7.

Mednarodni cestni prevoz blaga v Evropi je bil od nekdaj reguliran s kvoto dovolilnic in dvostranskimi sporazumi. Leta 1993 se je trg EU liberaliziral, hkrati pa se je opravila količinska omejitev dovolilnic na tem območju. Na področju držav nečlanic so še vedno prevladujoči bilateralni sporazumi (Internet 29).

Dovolilnice CEMT omogočajo prevoznikom mednarodni cestni prevoz blaga, ki drugače ni dovoljen. Leta 1973 se je uvedlo dovolilnice, ki dovoljujejo prevoz med državami, ki niso države, v katerih je bilo registrirano vozilo. Dovolilnice dovoljujejo mednarodne delovanje z zmanjšano papirologijo. Povečanje kvote dovolilnic je bil vedno del težke in visokopolitične odločitve, ki je povezana z liberalizacijo in harmonizacijo. Za zmanjšanje političnih težav pri povečanju kvote se uvede leta 1993 zahteva po zelenih vozilih in leta 1997 po zelenih in bolj varnih vozilih, ki bi pripomogla k skromni liberalizaciji trga in večjim okoljskim in varnostnim standardom. Skoraj vse srednje in zahodne evropske države so se odločile za zelena vozila, s čimer so pokazale pripravljenost investirati v dražjo tehnologijo z namenom, da bi lahko dostopale na evropski trg (Internet 29).

5. MEDNARODNA ZVEZA ZA CESTNI PROMET¹⁴ (INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION) – IRU

Zveza, ki je bila ustanovljena v Ženevi leta 1948, skupaj z nacionalnimi zvezami predstavlja industrijo za cestni transport v svetovnem merilu. Ta vključuje upravljavce avtobusov, taksijev in tovornih vozil. Tesno sodeluje z CEMT od njene ustanovitve leta 1953. Na začetku je bilo 8 zahodnoevropskih nacionalnih zvez, danes je v zvezo vključenih 180 članic in 70 držav iz vseh petih celin. Članice se delijo na aktivne (že pridružene zvezi za cestni transport na nacionalni ravni) ter pridružene (tovarne vozil, transportna podjetja ...). Aktivne članice pa so lahko iz področja prevoza potnikov (avtobus, taksi) ter s področja prevoza blaga.

Zveza teži k pospeševanju cestnega prometa, izobraževanju o pristojnostih prometnega sektorja in k izboljšanju kvalitete prihodnjih storitev na področju prometa, prav tako IRU predstavlja delovanje prometne dejavnosti oblastem, privatnim interesom in medijem ter spodbuja sodelovanje in dopolnjevanje z drugimi oblikami transporta. Aktivnosti so deljene v dve prioritetni strategiji in sicer: podpora razvoju in pospeševanje cestnega prometa (Internet 30).

IRU izboljšuje varnostne predpise in sodeluje pri reševanju okoljskih problemov, ki nastajajo pri cestnem prevozu. Poleg tega da svojo dejavnost povezuje z industrijo, je IRU tudi mednarodni porok za sistem **TIR**. TIR je enotna carinska knjižica, vozila so zaplombirana in na meji cariniki preverijo samo plombe, carinski pregled pa sledi šele na cilju (Internet 30).

Vloga IRU v cestnem transportu:

- prevzema iniciativo in zagotavlja kontrolo vozil,
- daje predloge za vzdrževanje vozil in pogoje za delo voznikov,
- pomaga, da so ceste varnejše in manj prometne,
- išče izboljšave v delovanju vozil glede onesnaževanja okolja,

¹⁴Zveza je sestavljena iz Generalne skupščine, ki predstavlja tako aktivne kot pridružene članice, srečuje se dvakrat letno, kjer se odloča o glavnih odločitvah in načrtih na področju cestnega prometa. Izvršni organ je razdeljen na dva dela, predsednika in generalnega sekretarja, ima pregled nad administracijo in nad finančnimi zadevami, predlaga različne politike in predloži predloge v obravnavo generalni skupščini. Izvršni organ predstavlja generalni sekretar in predsednik izvršnega organa. Predsednik izvršnega organa in njegovi člani imajo dvoletni mandat. Generalni sekretariat je odgovoren za dnevno delovanje institucije, pomoč pri generalnemu sekretarju v Ženevi in delegacijam IRU v Bruslju, Moskvi in Istanbulu. IRU ima stalno predstavništvo v Evropski Uniji v Bruslju od leta 1973, v organizaciji Commonwealth of Independent States (CIS) od leta 1998 v Moskvi ter v Istanbulu za Srednji vzhod in regijo od leta 2005 (Internet 30).

- vzdržuje stike z nacionalnimi, vladnimi in nevladnimi organizacijami,
- dela za bolj skladne in enostavnejše postopke,
- opozarja industrijo na spremembe v nacionalnih in mednarodnih predpisih,
- si prizadeva za izboljšanje mednarodnih prevozov in trgovine (Internet 31).

Temeljna razlika med institucijo CEMT in mednarodno zvezo IRU je v članstvu. V institucijo CEMT se vključujejo države, ki jih predstavljajo ministri s področja prometa, medtem ko druga predstavlja interese aktivnih članic (člani zvez oz. odborov, ki so ustanovljeni že na nacionalni ravni in se potem združujejo na mednarodni ravni) ter pridruženih članic (tovarna vozil, prevozna podjetja). Prav tako je razlika glede področja delovanja, na katerem delujeta. Institucija CEMT deluje na področju evropskega prometnega sistema in njene članice so države evropskega kontinenta, medtem ko so članice mednarodne zveze IRU različne zveze, odbori iz različnih držav po svetu (države članice IRU – glej Priloga A). IRU poskuša urejati področje svetovnega prometa. Naslednja razlika pa je v aktivnostih tako konference kot zveze, saj Evropska konferenca ministrov za promet izdaja dovolilnico za prost pretok blaga med članicami CEMT, skrbi za širitev članstva, za področje kriminala in varnosti, varnosti za okolje, za sodelovanje med evropskim in azijskim kontinentom, za infrastrukturo, za promet po notranjih vodah, intermodalni promet, železniški promet, varnost na cesti, cestni promet, za razvoj na področju Jugovzhodne Evrope, davek in cene ter za mestno okolje. Zveza IRU pa poskuša svoje interese združiti in tako s svojimi aktivnostmi pospeševati razvoj cestnega prometa, delovanje prometne dejavnosti predstavlja oblastem, privatnim interesom in medijem ter spodbuja sodelovanje in dopolnjevanje z drugimi oblikami transporta.

6. BLAGOVNI TRANSPORT V DRŽAVAH JUGOVZHODNE EVROPE

6.1 ALBANIJA

Albanija je ena izmed ekonomsko najmanj razvitih držav v Evropi – polovica prebivalstva se preživlja z dejavnostmi primarnega gospodarskega sektorja, petina državljanov pa je emigrirala v tujino. Po prehodu iz komunističnega političnega sistema je bila Albanija najbolj revna država Evrope, čemur je posledično sledilo strogo državno vodeno gospodarstvo pod komunisti; izvedena je bila popolna kolektivizacija, prepovedana so bila vsakršna privatna podjetja, po ustavi pa v državno gospodarstvo niso smele pritakati tuje naložbe. Po demokratizaciji je prišlo do obsežnih reform, ki so zajele gospodarstvo ter povzročile hudo krizo med letoma 1989 in 1992. Z letom 1993 pa je prišlo do razmeroma hitrega vzpona ter privatizacije, tako je država leta 1995 nadzirala le še 40 % vse narodne ekonomije. Bruto družbeni proizvod na prebivalca je leta 2003 dosegel približno 1,680 evrov. gospodarska rast pa 6,3 % (Internet 32).

Danes se država manj kot na pomoč mednarodne skupnosti zanaša na finančni dotok od svojih državljanov, ki so zaposleni v tujini. Kljub močni gospodarski rasti je revščina še vedno velika, saj se delo spopada z infrastrukturnimi težavami zaradi zastarelostidelovnih strojev, pomanjkanjasurovin, slabega prometnega omrežja, pomanjkanja izobraženega kadra ipd. Danes je stopnja brezposelnosti visoka, ravno tako pa je visoka stopnja korupcije in organiziranega kriminala.

Država ima majhen izvoz, uvozno blago pa prihaja zlasti iz Grčije in Italije. Sredstva za slednjega se črpajo večinoma iz tuje denarne pomoči, pa tudi iz dohodkov izseljenih državljanov. Evropska unija je leta 2003 uvozila iz Albanije za 368 mio. evrov, izvozila v Albanijo pa za 1,11 mio. evrov. Zunanji dolgovi znašajo 41,3 % BDP (Internet 33, 34).

Slovenija se zavzema za pospešitev gospodarskega sodelovanja in povečanje menjave med državama. Izražen je bil tudi interes za izmenjavo stikov med gospodarskima zbornicama obeh držav. Obe strani sta se strinjali, da bi k pospešitvi sodelovanja pripomogla tudi sklenitev sporazuma o izogibanju dvojnega obdavčevanja in sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga.

Sodelovanje med Republiko Slovenijo in Republiko Albanijo dobro poteka tudi na področju prometa (Luka Koper je zainteresirana za sodelovanje z luko Drač), kulture, šolstva in financ (Internet 35).

Cestna infrastruktura Republike Albanije obsega 180.000 kilometrov, kar zajema motorne ceste, državne ceste, regionalne in lokalne ceste, prav tako pa od leta 2000 razpolaga s 679 kilometri dolžine mednarodnih E-cest¹⁵ (Internet 36, 37).

Vozni park albanskih avtoprevoznikov (priloga) se je v času mednarodne pomoči za razvoj naglo povečeval, saj so leta leta 2000 razpolagali skupno s 50.835, leta 2003 pa že s 63.530 vozili, med katere se štejejo tovorna, vlečna vozila in priklopniki (Internet 36).

Spodnja tabela (Tabela 6.1.1) prikazuje količino (v enotah 1000 ton in v milijon tonskih kilometrih) prepeljanega blaga v Republiki Albaniji, v časovnem obdobju od leta 2001 do leta 2005.

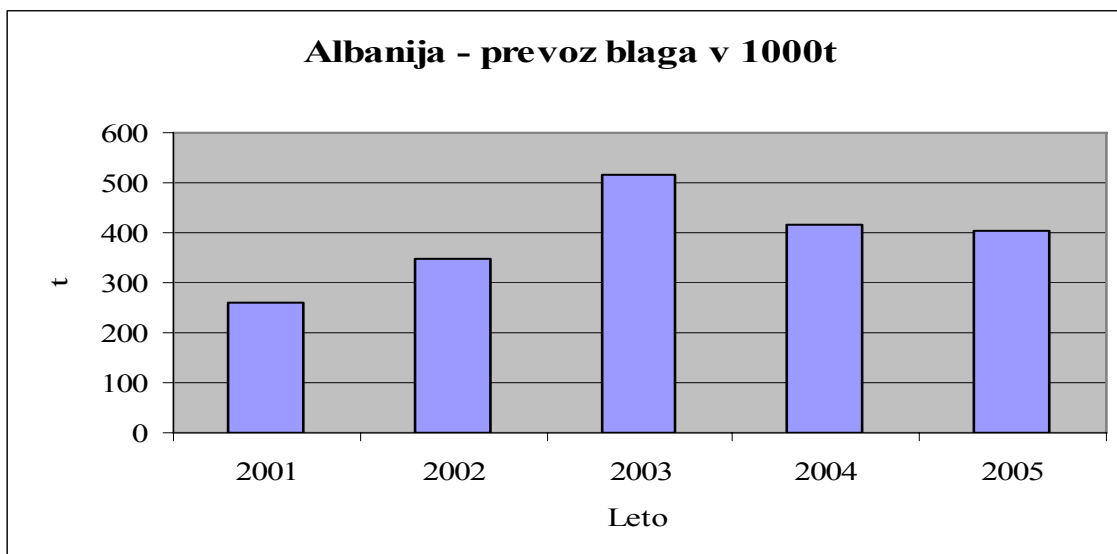
Tabela 6.1: Prevoz blaga za obdobje 2001 do 2005.

Leto	2001	2002	2003	2004	2005
Prevoz blaga (v 1000 t)	259	348,6	517	417,3	404,0
Prevoz blaga (v mio. t/km)	19	21	31	32	26

Vir: Internet 41 2007: 3.

V Republiki Albaniji se je trend cestnega prevoza blaga v letih od 2001 do leta 2003 naglo povečeval, saj je bilo leta 2001 prepeljanega 259.000 ton blaga, dve leti kasneje pa že 517.000 ton, nato je rahel upad prepeljane količine blaga, za kar bi lahko bil razlog zmanjšanje mednarodne pomoči, saj se država vedno bolj zanaša na finančni dotok svojih državljanov, ki so zaposleni v tujini.

Slika 6.1: Prevoz blaga v Republiki Albaniji v tonah.



Vir: Internet 41 2007: 3.

Količina tonskih kilometrov prepeljanega blaga v Albaniji v času od leta 2001 do 2004 enakomerno narašča, nato pa je viden rahel padec vrednosti iz 32 milijonov tonskih kilometrov leta 2004 na 26 milijonov tonskih kilometrov leta 2005. Razlog za padec je prav zmanjšanje mednarodne finančne pomoči (Internet 36, 37).

Za vstop v Republiko Albanijo potrebujejo prevozniki vstopne dokumente, kot je licenca, ki je izdana v državi, kjer je vozilo registrirano, dovolilnico za prevoz blaga, operativno dovoljenje, izdano s strani Ministrstva za promet za tuje prevoznike, ki vstopajo v Albanijo, letno dovolilnico ECMT za prevoz blaga, letni dokument o tehnični izpravnosti vozila, vozniško dovoljenje, prometno dovoljenje ter potni nalog (Internet 38, 39).

¹⁵E-cestne (e-roads): so evropske cestne mreže, zgrajene pod okriljem UNECE.

Albaniji je za leto 2007 dodeljeno 169 letnih dovolilnic CEMT, ki se ločijo glede na kvaliteto voznega parka. Dodeljenih je bilo tudi 56 nadomestnih dovolilnic, ki se na novo dodelijo prevozniku v primeru izgube oz. uničenja.

Tabela 6.2: Razdelitev multilateralne kvote letnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	80	56
Zelene in varne	60	
EURO 3 varne	29	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	169	

Vir: Internet 40 2007: 3.

Prav tako je bilo Albaniji dodeljenih 216 kratkoročnih dovolilnic CEMT, ki so prav tako razporejene glede na kvaliteto voznega parka, ter 18 nadomestnih dovolilnic.

Tabela 6.3: Razdelitev multilateralne kvote kratkoročnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Kratkoročne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	120	18
Zelene in varne	96	
EURO 3 varne	0	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	216	

Vir: Internet 40 2007: 3.

6.2 BOSNA IN HERCEGOVINA

Temelji Republike BiH¹⁶ so bili postavljeni decembra leta 1995 s podpisom Daytonskega sporazuma, tvorita jo dve samostojni entiteti - Federacija BiH in Republika srbska. BiH ima zelo kompleksno strukturo države in entitet ter eno najdražjih administracij na svetu, kar onemogoča učinkovitejše delovanje države. V zvezni vladi so enakopravno zastopani Bošnjaki, Srbi in Hrvati, vsaka entiteta ima še svojo vlado in parlament. Mednarodna skupnost je prisotna na vseh področjih, najvišjo vlogo pa ima t. i. visoki predstavnik mednarodne skupnosti (Internet 42).

Vojna v letih 1992 - 1995 je pustila vpliv na današnji makroekonomski položaj BiH. Poleg civilnih žrtev je bil uničen velik del infrastrukture, kar je onemogočilo gospodarsko dejavnost, posledica tega pa je drastičen upad izvoza in proizvodnje, pretrganje poslovnih vezi. Povojna rekonstrukcija je bila v celoti financirana z mednarodno finančno pomočjo v skupni vrednosti 5,1 milijarde dolarjev. V splošnem velja, da je gospodarski položaj v Republiki srbski nekoliko slabši kot v Federaciji BiH, vendar se izenačuje. V zadnjih letih je BiH naredila opazen napredek pri prehodu v tržno gospodarstvo. Vzpostavljena je bila osnova za reforme, vključno z enotnim carinskim sistemom, usklajevanjem davčne politike in privatizacijo. Vlada BiH po ustavi ureja ekonomske odnose s tujino ter v skladu s tem sprejema enotne zakone o zunanjetrgovinski politiki, carinski politiki in politiki neposrednih tujih vlaganj. Najvišjo vlogo v sprejemanju novih zakonov ima zaenkrat še vedno visoki predstavnik mednarodne skupnosti, reforme pa potekajo v smeri krepitve zveznih ustanov. V letu 2006 je izvoz v EU predstavljal 58 % celotnega izvoza, uvoz pa 47 %. Za 50,6 % celotnega povečanja izvoza je bil zaslužen večji izvoz v tri države – Slovenijo, Nemčijo in Italijo. Med ostalimi državami sta najpomembnejši zunanjetrgovinski partnerici Hrvaška in Srbija (Internet 43). V letu 2006 so bile največje slovenske izvozne postavke v BiH naslednje: zdravila za prodajo na drobno (5,2 %), tekstil in tkanine (3,5 %), pnevmatične gume (2,5 %), elektrotermični aparati in naprave za gospodinjstvo (2,4 %), hladilniki in naprave za hlajenje ter toplotne črpalke (2,2 %) in mineralne ter druge vode, sodavice in brezalkoholne pijače, razen sokov (2 %).

V letu 2006 so bile največje slovenske uvozne postavke sledeče: zračne ali vakuumske črpalke, kompresorji in ventilatorji (20 %), žica in palice, kovane, toplo valjane v kolobarju iz nelegiranega jekla (10,4 %), surov aluminij (4,5 %), električna energija (4,3 %), žica in palice,

¹⁶Bosna in Hercegovina je multietnična država, v kateri je 4 milijone prebivalcev: 44 % predstavljajo Bošnjaki, 31 % Srbi, 17 % Hrvati, ostalih 8 % pa druge narodnostne manjšine (Internet 42).

toplo valjane v kolobarju iz nelegiranega jekla (4 %) in bakrovi odpadki ter ostanki (3,7 %) (Internet 44).

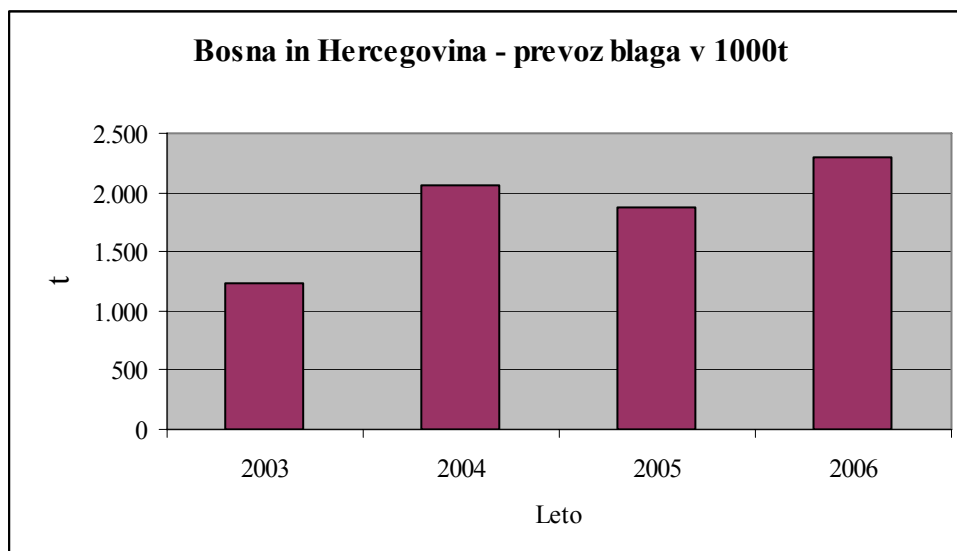
Prevoz blaga poteka po, do leta 2006 zgrajenih, skupno 4.714 kilometrov dolgem cestišču, do leta 2005 pa je bilo registriranih 450281 motornih vozil. Po podatkih statističnega urada Bosne in Hercegovine se prevozna dejavnost počasi povečuje, saj je še vedno čutiti vpliv vojaških napadov in s tem povezane ogromne gospodarske škode. Vendar bodo počasi s finančno pomočjo različnih mednarodnih organizacij in s stalno vojaško prisotnostjo na kritičnih mestih vzpostavili zopet trdno gospodarstvo. Leta 2003 je bilo prepeljanega 1.235 ton blaga, leto kasneje že 2.060 ton, potem leta 2005 rahel upad, vendar leta 2006 zopet porast prepeljanega blaga.

Tabela 6.4: Prevoz blaga v Bosni in Hercegovini med letom 2003 do 2006.

Vrsta prevoza	2003	2004	2005	2006
Prevoz blaga (v 1000 t)	1.235	2.060	1.870	2.304
Prevoz blaga (v mio. t/km)	221,138	483,074	656,656	808,887

Vir: Internet 45.

Slika 6.2: Prevoz blaga Bosna in Hercegovina v tonah.



Vir: Internet 45.

Po podatkih o količini prepeljanega blaga glede na tonske kilometre, se ta znatno povečuje, saj je bilo v obdobju od leta 2003 do leta 2006 prepeljano vedno več milijonov tonskih kilometrov blaga.

Bosni in Hercegovini je bilo za leto 2007 dodeljeno skupno 678 letnih dovolilnic CEMT, ki se ločijo glede na kvaliteto voznega parka. Dodeljenih je bilo tudi 236 nadomestnih dovolilnic, ki se na novo dodelijo prevozniku v primeru izgube oz. odtujitve. Pri tej razdelitvi multilateralnih kvot dovolilnic CEMT se že vidi, da spodbuja institucija CEMT prevoz blaga z ekološko bolj varnimi vozili.

Tabela 6.5: Razdelitev multilateralne kvote letnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	0	236
Zelene in varne	60	
EURO 3 varne	648	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	678	

Vir: Internet 46.

6.3 REPUBLIKA HRVAŠKA

Hrvaška je postala samostojna država junija leta 1991 ter pol leta kasneje dosegla mednarodno priznanje. Danes Hrvaška spada med srednje razvite države s 4,6 milijona prebivalcev, njen BDP na prebivalca pa znaša 9.302 dolarjev (leto 2006). Zaradi ugodne geografske lege in turistično privlačne pokrajine ima izredno razvit turizem, zato devizni prilivi od turizma po ocenah dosegajo skoraj 20 % BDP.

Zaradi vojne v začetku 90-ih let je bilo čutiti posledice v gospodarskih aktivnostih, bolj kot v ostalih tranzicijskih državah, začetna leta pa je zaznamovala tudi precejšnja makroekonomska nestabilnost. Po letu 1993 si je hrvaško gospodarstvo hitro opomoglo, relativno visoka je stopnja rasti BDP, devizni tečaj je trden, inflacija pa nizka. Danes je privatizacija že skoraj končana, bančni sektor saniran, znatno je zmanjšanje primanjkljaja na tekočem računu. Hrvaška svoje gospodarstvo čedalje bolj odpira. Vlada je leta 2003 uradno zaprosila za članstvo v EU, junija 2004 pa je uradno postala kandidatka za vstop v EU. Hrvaška je sklenila prostotrgovinske sporazume z državami Jugovzhodne Evrope. Z vključevanjem v svetovne in

evropske integracijske tokove, prilagajanjem zakonodaje evropski, uspešno privatizacijo, izvajanjem strukturnih reform, stabilnim političnim in gospodarskim okoljem ter urejanjem razmer v regiji je postala tudi privlačna destinacija za tuje naložbe (Internet 47).

Rast BDP je bila v letu 2006 visoka, saj je znašala 4,7 %. Gonilo rasti je bilo domače povpraševanje, v okviru njega pa predvsem domače naložbe, ki so se povečale za 6,8 %, in zasebna poraba, ki se je povečala za 4,1 %. Rast javne porabe je bila zaradi restriktivne fiskalne politike nizka in je znašala en odstotek. Zunanjetrgovinski sektor kljub visoki rasti izvoza gospodarske rasti ni spodbujal, vendar pa je tudi zaviral ni. Rast BDP se bo v letu 2007 zaradi nižje gospodarske aktivnosti v EU nekoliko upočasnila in bo po ocenah znašala še vedno visokih 4,5 %. Podobno kot v letu 2006 jo bodo spodbujale domače naložbe in zasebna poraba. Zaradi visokega domačega povpraševanja bo hitro naraščal tudi uvoz, zato zunanjetrgovinska bilanca ne bo prispevala k hitrejši gospodarski rasti (Internet 47).

Izvoz blaga in storitev je v letu 2006 beležil hitrejšo rast od uvoza. Izvoz se je realno povečal za 7 %, uvoz pa za 5,7 %. Tako na izvozni kot na uvozni strani se je zaradi visokih cen nafte močno povečal izvoz oziroma uvoz nafte in naftnih derivatov. Izvoz industrijskih izdelkov je bil v obdobju januar - september 2006 višji za 11 %, najhitreje pa je naraščal izvoz hrane, naftnih derivatov, kemičnih izdelkov in pohištva. Izvoz ladij je bil višji za 11 %. Lažji dostop na trge EU je omogočil hitro rast izvoza kmetijskih izdelkov in rib. V uvozu je najhitreje naraščal uvoz rudnin in mineralov (nafte), hrane, tekstila, kovin in kovinskih izdelkov, strojev in opreme, avtomobilov in drugih transportnih sredstev ter pohištva. Hrvaška več kot 60 % celotne zunanjetrgovinske menjave opravi z državami EU, še posebej hitro pa narašča trgovina z novimi državami članicami EU (Internet 47).

V letu 2006 so bile največje postavke v slovenskem izvozu na Hrvaško sledeče: osebni avtomobili ter druga vozila za prevoz ljudi (6,3 %), zdravila za prodajo na drobno (5,6 %), električna energija (4 %), pohištvo in njegovi deli (3,1 %), pnevmatične gume (2,6 %) in tkanine, impregnirane in plastificirane (1,6 %) (Internet 47).

V uvozu iz Hrvaške so v letu 2006 prevladovali naslednji proizvodi: električna energija (9,4 %), deli in pribor za motorna vozila (5,8 %), proizvodi iz naravnega ali umetnega usnja (5 %), odpadki in ostanki železa ali jekla (4,7 %), sedeži in njihovi deli (4,1 %) in dušikova mineralna ali kemična gnojila (2,8 %) (Internet 48).

V vojnem času je bilo avtoprevoznništvo podvrženo izrednim okoliščinam, saj so imeli omejeno gibanje. V takem izrednem stanju so delovali še dolgo po vojni. Prvi Zakon o cestnem prevozu je bil napisan leta 1992, novi potem 1998, 2002 in 2004.

Blagovni mednarodni prevoz v Republiki Hrvaški: skupaj imajo 1096 prevoznikov, ki so vložili prošnjo za dodelitev dovolilnic v letu 2006, leta 2005 jih je bilo 1.243. Ti prevozniki razpolagajo skupno s 6.172 vozili, ki imajo nosilnost preko 12 ton. V letu 2005 je bilo prepeljano iz Republike Hrvaške z javnim cestnim prevozom 2.260.000 ton blaga, 3.373.000 ton blaga pa je bilo pripeljanega v državo (Internet 49).

Izredno malo prevoznikov izpolnjuje pogoje za dodelitev dovolilnice CEMT, posebno glede ekološkega tipa vozila, saj je za leto 2007 Republika Hrvaška razdeljevala dovolilnice CEMT, ki se lahko uporabljajo z vozili EURO 3 standarda in višje. Za leto 2007 je dobila povečano kvoto dovolilnic CEMT in sicer 32 dovolilnic več za avstrijski CEMT in 100 dovolilnic več za italijanski CEMT (Internet 49). Leta 1990 je bilo v Republiki Hrvaški evidentiranih 56.823 tovornih vozil, deset let kasneje, po povojnem obdobju se je to število podvojilo in so imeli leta 2000 evidentiranih 115.941 vozil, ta številka pa še vedno narašča (Internet 36, 37).

Vozni park prevoznikov z veljavno licenco (skupaj) je leta 2006 predstavljal: 2.831 ekološko bolj varnih vozil standarda EURO II, 2.340 standarda EURO III in 4 vozila EURO IV. Podatki nam pokažejo kakovost voznega parka Republike Hrvaške, saj višje kot je standardizirano vozilo, bolj je ekološko varno in okolju prijazno vozilo.

Tabela 6.6: Vozni park z veljavno licenco za leto 2006 glede na standard ekološko bolj varnih vozil.

EURO II	2831
EURO III	2340
EURO IV	4

Vir: Internet 50: 5.

Tabela 6.7: Vozni park prevoznikov z veljavno licenco, ki imajo dovolilnico CEMT je leta 2006 predstavljal.

EURO II	1112
EURO III	1533
EURO IV	2

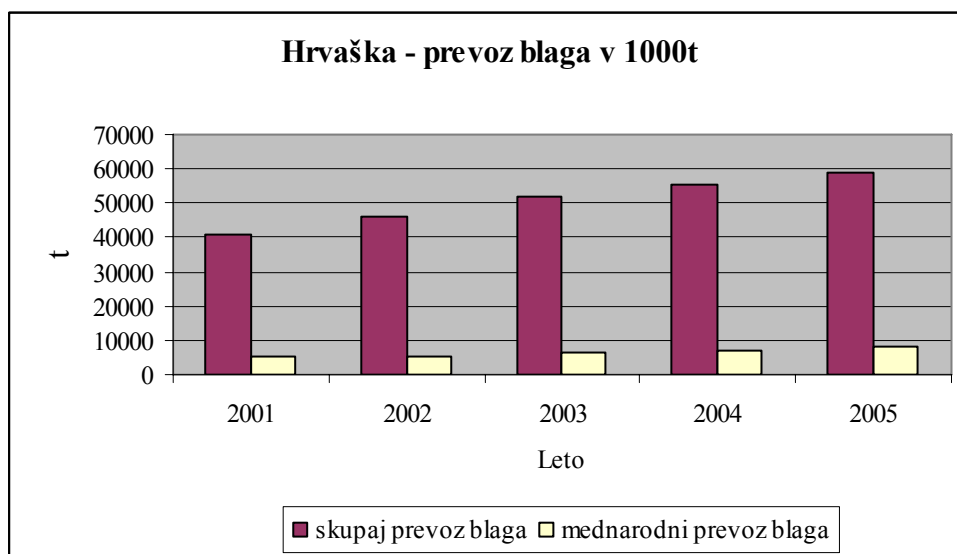
Vir: Internet 50: 5.

V letu 2006 je 332 prevoznikov koristilo dovolilnice CEMT, kar pomeni 11,4 % od vseh prevoznikov z veljavno licenco (2 902) (Internet 50).

Indikator: število ton blaga prepeljanega v mednarodnem cestnem prometu:

Prevozniki Republike Hrvaške so leta 2001 prepeljali skupno 40,801.000 ton blaga, od tega je bilo 5,362.000 ton blaga prepeljanega v mednarodnem cestnem prometu.

Slika 6.3: Prevoz blaga v Republiki Hrvaški v tonah.



Vir: Internet 51: 11.

V obdobju od leta 2001 do leta 2005 pa se prevoz v milijon tonskih kilometrih (leta 2001 skupni prevoz blaga znaša 6783, delež v mednarodnem prometu pa 3570 milijonov tonskih kilometrov) prav tako povečuje, posebno v obdobju povojne obnove in ponovne stabilizacije hrvaškega gospodarstva.

Tabela 6.8: Prevoz blaga v Republiki Hrvaški v letih od 2001 do 2005.

leto	V 1000 tonah		V mio tonah na kilometer	
	skupaj	V mednarodnem prometu	skupaj	V mednarodnem prometu
2001	40.801	5.362	6.783	3.570
2002	45.957	5.501	7.413	3.750
2003	52.147	6.143	8.241	4.117
2004	55.323	6.949	8.819	4.446
2005	58.886	8.086	9.328	4.941

Vir: Internet 51: 11, Internet 36: 135.

Hrvaška največ blaga izvozi v Italijo (32 %), Slovenijo (14 %), Bosno in Hercegovino (12 %), ostali delež pa še v Srbijo in Črno goro, Nemčijo, Madžarsko in Avstrijo. Največ blaga pa uvozi iz Italije (29 %), Slovenije (16 %), Bosne in Hercegovine (13 %), ostalo pa še iz Avstrije, Nemčije, Madžarske, Srbije in Črne gore (Internet 52).

Celotna dolžina cest v Republiki Hrvaški je bila najdaljša leta 1990 (32796 kilometrov) v času pred uničujočo vojno, ki je uničila ogromno cestne infrastrukture, tako so imeli leta 1996 le 26.928 kilometrov cest. Prav tako pa so leta 1990 že imeli 2.090 kilometrov mednarodnih E-cest, ki jih niso posodabljali do leta 1996 (Internet 36, 51).

Razporeditev multilateralne kvote ECMT 1. 1. 2007:

Tabela 6.9: Razporeditev multilateralne kvote letnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	0	281
Zelene in varne	110	
EURO 3 varne	734	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	844	

Vir: Internet 53.

Republiki Hrvaški je bilo dodeljeno za leto 2007 skupno 844 letnih dovolilnic CEMT, ki se ločijo glede na kvaliteto voznega parka. Dodeljenih je bilo tudi 281 nadomestnih dovolilnic, ki se na novo dodelijo prevozniku v primeru izgube oz. odtujitve (Internet 53).

Multilateralna kvota dovolilnic CEMT do leta 2010:

Tabela 6.10: Multilateralna kvota dovolilnic CEMT do leta 2010

	2007	2008	2009	2010
	Koef. bonus	Koef. bonus	Koef. bonus	Koef. bonus
EURO I	1	0	0	0
EURO II	2	1	0	0
EURO III	6 20 %	6 10 %	4 40 %	4 20 %
EURO IV	6 40 %	6 40 %	6 40 %	4 20 %
EURO V			6 40 %	6 40 %

Vir: Internet 53.

Iz zgornje table (Tabela 6.3.5) je razvidno, da je spodbujena uporaba ekološko bolj varnih vozil, tako da se do leta 2010 zmanjšuje kvota dovolilnic CEMT za vozila standarda EURO 1 in EURO 2 vozil (Internet 50).

Na podlagi koriščenja dovolilnic za mednarodni cestni prevoz blaga v prvih devetih mesecih leta 2005 je pristojno ministrstvo ugotovilo, da je bilo dovolilnic manj, kot pa je bilo prosilcev, zato jih je objavilo kot kritične dovolilnice za cestni prevoz blaga za leto 2006, in to so bile avstrijske dovolilnice za bilateralni in tranzitni prevoz, francoske letne dovolilnice in dovolilnice CEMT.

V letu 2007 so za mednarodni cestni prevoz blaga na Hrvaškem kot kritične dovolilnice objavljene: avstrijska dovolilnica za bilateralni in tranzitni prevoz, francoske letne dovolilnice in dovolilnice ECMT (Internet 55, 56).

6.4 MAKEDONIJA

Makedonija je neodvisnost razglasila 8. septembra leta 1991, njen začasni mednarodno priznani naziv pa je zaradi spora z Grčijo še vedno Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija. Makedonija meri 25.713 kvadratnih kilometrov ter ima dobra dva milijona prebivalcev, od katerih četrtno predstavljajo Albanci. Po BDP na prebivalca, ki znaša slabih 3.000 dolarjev, se uvršča daleč za Slovenijo in Hrvaško (Internet 57).

Makedonsko gospodarstvo je bilo pred začetkom spopadov med Makedonci in Albanci v letu 2001 v vzponu. Rast BDP je bila visoka, vrednost nacionalne valute trdna, gospodarske reforme in privatizacija v razmahu, naraščati pa so začele tudi tuje neposredne naložbe. Ugodna gibanja so bila zaradi notranjepolitične krize hitro prekinjena. Gospodarstvo sedaj okrevaja, največje težave pa predstavljata visoka brezposelnost in ozka izvozna struktura. Razvoj in prestrukturiranje industrije, katere glavne panoge so rafinerija, rudarstvo, tekstil, gradbeništvo, čevljarska in tobačna industrija, je počasen tako zaradi notranjih kot zunanjih razlogov. Brez tuje finančne, vojaške in politične prisotnosti bi bila lahko politična in gospodarska stabilnost Makedonije ogrožena. Makedonija je članica Natovega Partnerstva za mir, z EU ima podpisan stabilizacijsko asociacijski sporazum, od leta 2005 pa tudi status kandidatke za članstvo (Internet 57).

V zadnjih štirih letih je bila gospodarska rast nižja od pričakovane. V letu 2006 je znašala 3,4 %, spodbujali pa sta jo predvsem zasebna in naložbena potrošnja. Rast javne potrošnje je bila nizka in je znašala 0,5 %. Vlada napoveduje, da bo gospodarska rast v letih 2007 in 2008 višja in naj bi znašala od 6 do 8 %, saj načrtuje reforme, ki bodo povečale konkurenčnost in spodbudile tuje neposredne naložbe. Tuji analitiki so bolj pesimistični – rast BDP bo v letu 2007 po njihovih napovedih znašala 4 %, spodbujali pa jo bosta visoki rasti zasebne porabe in domačih naložb. Prva bo po napovedih znašala 5,2 %, druga pa 6 %. Rast industrijske proizvodnje je v letu 2006 znašala 3,2 %, v okviru katere se je obseg predelovalne industrije povečal za 3,5 %. Med panogami so največjo rast beležile trgovina, transport in komunikacije ter bančne storitve, v drugi polovici leta pa sta si opomogla tudi predelovalna industrija in gradbeništvo. Proizvodnja vmesnih dobrin se je v devetih mesecih leta 2006 povečala za 7,6 %, proizvodnja kapitalnih dobrin pa za 3,4 %. Proizvodnja potrošnih dobrin se je zmanjšala. V rudarstvu se je proizvodnja v tem obdobju povečala za skoraj 40 %, predvsem zaradi

ponovnega zagona nekaterih rudnikov in visokega svetovnega povpraševanja po jeklu (Internet 58).

Obseg zunanjetrgovinske menjave se je v letih 2005 in 2006 povečeval hitreje kot v prejšnjih letih, kar je bila delno posledica postopnega prestrukturiranja industrijskega sektorja, vključno z rudarstvom, in povečevanja tujih naložb, delno pa višjih izvoznih in uvoznih cen. V letu 2006 se je izvoz blaga in storitev realno povečal za 8 %, uvoz pa za 8,5 %. Hitreje od povprečja se je povečeval izvoz v EU, ki predstavlja okoli 55 % makedonskih izvoznih trgov, in v sosednje države, predvsem v Srbijo. Na uvozni strani je najhitreje naraščal uvoz iz Rusije, ki je glavna dobaviteljica nafte, uvoz iz EU pa je naraščal počasneje od povprečja. Ker je bila rast uvoza hitrejša od rasti izvoza se je delež zunanjetrgovinskega primanjkljaja v BDP povečal za 2,9 % točke in znašal 21,7 %. Posledično je bil višji tudi primanjkljaj na tekočem računu plačilne bilance, ki je v letu 2006 predstavljal 2,8 % BDP. Rast uvoza blaga in storitev bo tudi v letu 2007 presegala rast izvoza (Internet 59).

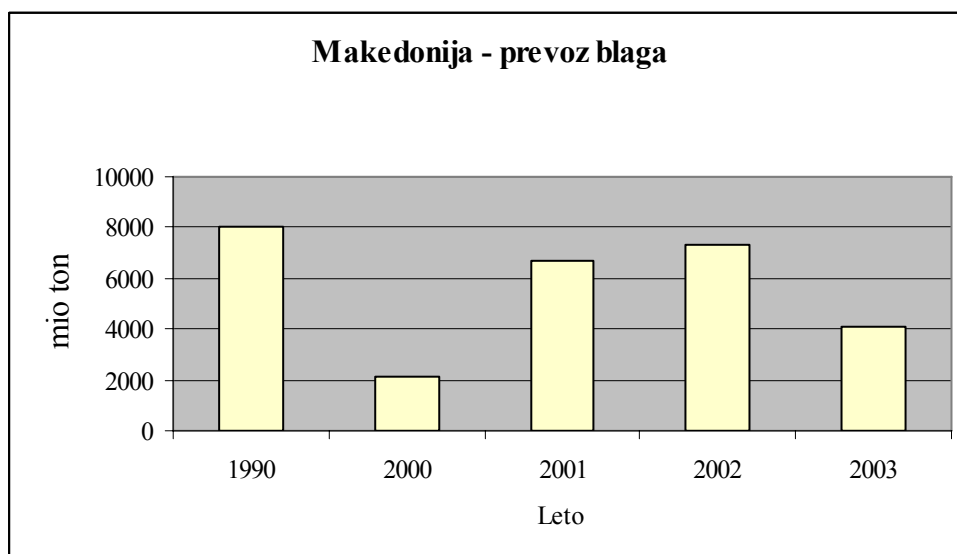
Največje slovenske izvozne postavke v letu 2006 v Makedonijo so bile sledeče: zdravila za prodajo na drobno (14,3 %), meso in odpadki perutnine (2,7 %), klobase in izdelki iz drobovine ali krvi (2,7 %), konzervirani izdelki iz mesa, drobovine ali krvi (2,6 %), papir in karton brez drugega premaza (2,6 %) in pnevmatične gume (2,5 %). Največje slovenske uvozne postavke v letu 2006 so bile sledeče: toplo valjane neplatirane plošče, širine nad 600 mm (20 %), ferozlitine (8,9 %), cevi in votli profili iz železa ali jekla (8,8 %), platinirane ali prevlečene valjane plošče širine nad 600 mm, (5,5 %), hladno valjane neplatinirane plošče širine nad 600 mm (4,4 %) (Internet 60).

Skupna dolžina motornih, državnih, regionalnih in lokalnih cest je leta 1990 znašala 10.591 kilometrov. Z vlaganjem v cestno infrastrukturo in razvoj regij in območij je skupna dolžina cest vedno večja, tako je leta 2002 znašala že 13.182 kilometrov. Glede evropske cestne mreže (e-cestne) pa je zanimivo, saj statistični podatki kažejo, da se je dolžina, ki je leta 1990 znašala 565 kilometrov, skozi leta manjšala in je leta 2002 merila 548 kilometrov, kar bi lahko pripisali prav tako vojnemu obdobju na Balkanu, saj so porušeni oziroma uničeni kilometri e-cestne izgubili status evropske cestne mreže (Internet 36, 37).

Makedonija je imela leta 1990 evidentiranih 23.558 cestnih tovornih vozil (tovorna vozila, vlečna vozila, polpriklopniki in priklopniki) za prevoz blaga, leta 2000 že 30.549 vozil za cestni prevoz blaga in z vlaganjem v prenavo cestne infrastrukture in razvojem gospodarstva se bo to število cestnih tovornih vozil še povečevalo (Internet 36, 37).

Indikatorji cestnega prometa:

Slika 6.4: Prevoz blaga v Makedoniji v obdobju od leta 1990 do 2003.



Vir: Internet 36: 140, Internet 37: 76, Internet 61: 60.

Iz prikazanega zgornjega grafa (Slika 6.4.1) lahko preberemo, da je bil največji cestni prevoz blaga leta 1990, nato je do leta 2000 znatno upadal, leta 2001 pa se je zopet strmo povečeval, prav tako leta 2002, leta 2003 pa je zopet videti manjši upad.

Tabela 6.11: Prepeljano blago (v 1000 t) v Makedoniji v letih od 1990 do 2003.

Prepeljano blago v milijon tonah (mio. t)/leto	1990	2000	2001	2002	2003
Skupaj prevoz blaga	8.036	2.123	6.661	7.359	4.130

Vir: Internet 36: 140, Internet 37: 76, Internet 61: 60.

Tabela 6.12: Prepeljano blago (v 1000 t/km) v Makedoniji v letih od 1990 do 2002.

Prepeljano blago v milijon tonah kilometrih (mio. t/km)/ leto	1990	2000	2001	2002
Skupaj prevoz blaga	2.189	776	2.311	2.693

Vir: Internet 36: 140, Internet 37: 76, Internet 61: 60.

Statistični podatki, zbrani v zgornji tabeli nam podajo podatke o skupnem (tako domačem kot mednarodnem cestnem prevozu blaga) prevozu blaga v obdobju od leta 1990 do leta 2002 glede na milijon tonskih kilometrov. Naglo zmanjšanje količine prepeljanega blaga je zaznati v letu 2000.

Razporeditev multilateralne kvote ECMT 1. 1. 2007:

Tabela 6.13: Razporeditev multilateralne kvote letnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	0	221
Zelene in varne	100	
EURO 3 varne	562	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	662	

Vir: Internet 62.

Institucija CEMT je za leto 2007 Makedonji razporedila 662 letnih dovolilnic CEMT, ki jih lahko uporabljajo prevozniki, ki imajo za vozila pridobljeno licenco EU, prav tako pa ji je bilo razporejenih 221 nadomestnih dovolilnic CEMT v primeru izgube, uničenja, poškodovanja ali odtujitve.

6.5 REPUBLIKA SRBIJA IN REPUBLIKA ČRNA GORA

V delu poglavja sem najprej opisala Republiko Srbijo, nato pa še Republiko Črno goro. To sta od leta 2006 dve povsem ločeni državi, vendar statistični podatki in prihodnje napovedi pa se še vedno navezujejo na skupno državo pred letom 2006, to je Srbijo in Črno goro.

6.5.1 REPUBLIKA SRBIJA

Srbija in Črna gora sta aprila 1992, po odcepitvi ostalih držav od Socialistične in federativne republike Jugoslavij razglasili Zvezno republiko Jugoslavijo. Ta se je februarja 2003 preimenovala v Srbijo in Črno goro, po odcepitvi Črne gore junija 2006 pa je nastala Republika Srbija, ki je tudi pravna naslednica skupne države. Zaradi Miloševićeve vladavine je bila država več let zaradi mednarodnih sankcij izolirana. Nemiri na Kosovu so spomladi leta 1999 pripeljali do Natovega bombardiranja Srbije in do vzpostavitve mednarodne uprave na Kosovu. Po večletni izolaciji in napakah gospodarske politike prejšnjega režima je Srbija po letu 2002 stopila na pot hitre tranzicije. Izhodišča so bila slaba, saj je bilo potrebno na novo zasnovati strategijo gospodarskega razvoja, poleg tega pa državo obremenjuje še slab socialni položaj prebivalstva. Pomen kmetijstva in industrije, ki sta še v letu 1999 predstavljala dve tretjini BDP (sedaj le še slabo polovico), se hitro zmanjšuje, hitrejšo rast pa beležijo storitve. V Srbiji je sedaj v ospredju izvajanje strukturnih reform, prilagajanje zakonodaje evropski, pospeševanje privatizacije ter privabljanje tujih neposrednih naložb (Internet 63). Rast BDP je v letu 2006 po ocenah znašala 5,8 %. Podobno kot v letu 2005 jo je v največji meri spodbujal storitveni sektor, kjer je najhitreje naraščal obseg transportnih storitev, finančnega posredovanja in trgovine. Hkrati si je močno opomogla tudi predelovalna industrija. Za leto 2007 se napoveduje nekoliko nižja, vendar še vseeno visoka gospodarska rast v višini 5,6 %, ki jo bodo spodbujale predvsem naložbe v novo privatizirana podjetja, relativno visoka rast zasebne porabe (zaradi visoke rasti plač in posojil), javna investicijska dela ter nadaljnja hitra ekspanzija trgovine, finančnega posredovanja ter transporta in komunikacij. Rast industrijske proizvodnje se je v letu 2006 povišala na 4,4 % (Internet 64). Kljub liberalizaciji zunanje trgovine pa je izvoz še vedno za polovico nižji od uvoza. Po podatkih za januar - september 2006 se je zunanjetrgovinski primanjkljaj ponovno povečal (za 16,9 %), kar je negativno vplivalo tudi na tekoči račun. Vzrok za višji primanjkljaj je bila hitra rast uvoza, ki se je v tem obdobju povečal za 21,8 %. Še višjo, 27 % rast je beležil izvoz, vendar zaradi njegove nizke vrednosti njegova rast malo vpliva na znižanje trgovinskega

primanjkljaja. Spodbudno je dejstvo, da se je močno povečal izvoz kapitalnih dobrin, predvsem zaradi večjega izvoza vozil. Visoko rast je zabeležil tudi izvoz trajnih potrošnih dobrin, vendar pa je visoka rast obeh postavk predvsem posledica nizke osnove. V uvozu je najvišjo rast zabeležil uvoz energije, kar odseva visoke svetovne cene nafte. Srbija največ blaga izvozi v BiH, Italijo, Nemčijo in Makedonijo, uvozi pa iz Rusije, Nemčije, Italije in Kitajske (Internet 65). V letu 2006 so bile največje slovenske izvozne postavke v Srbijo sledeče: zdravila za prodajo na drobno (8,2 %), osebni avtomobili in druga motorna vozila za prevoz ljudi (3,9 %), hladilniki ipd. naprave za hlajenje ter toplotne črpalke (2,9 %), pralni stroji za gospodinjstva in pralnice (2,6 %), pnevmatične gume (2,3 %) in premazana papir in karton brez drugega premaza (1,9 %). Največje slovenske uvozne postavke v letu 2006 so bile: plošče, pločevine in trakovi iz aluminija, debeline nad 0,2 mm (24,3 %), toplo valjane plošče širine nad 600 mm (5,2 %), surov aluminij (3,5 %), sedeži in njihovi deli (2,9 %), polimeri etilena v primarnih oblikah (2,7 %) in rafinirani baker in bakrove zlitine (2,6 %) (Internet 66).

6.5.2 ČRNA GORA

Črna gora naj bi svoje ime, ki se prvič omenja leta 1276, dobila po gostih gozdovih, ki so prekrivali planino Lovčen in področje okrog nje. Gozdovi so bili tako temni, da so dajali vtis "črne" gore. Leta 1910 je Črna gora postala kraljevina in uživala kratko obdobje samostojnosti do leta 1918, ko se je priključila Srbiji. Po drugi svetovni vojni je bila ena od šestih enakopravnih republik bivše Jugoslavije. Kasneje je ostala v zvezi s Srbijo, najprej v Zvezni republiki Jugoslaviji, od leta 2003 pa v Srbiji in Črni gori. Po večletnih pripravah je 21. maja 2006 Črna gora izvedla referendum, na katerem je za neodvisnost glasovalo 55,5 % volivcev, in 3. junija 2006 razglasila neodvisnost. Črna gora je majhna sredozemska država, kjer okoli 45 % celotnega prebivalstva predstavljajo Črnogorci, ostalo pa Srbi (30 %), Bosanci (13 %) in Albanci (7 %) (Internet 67).

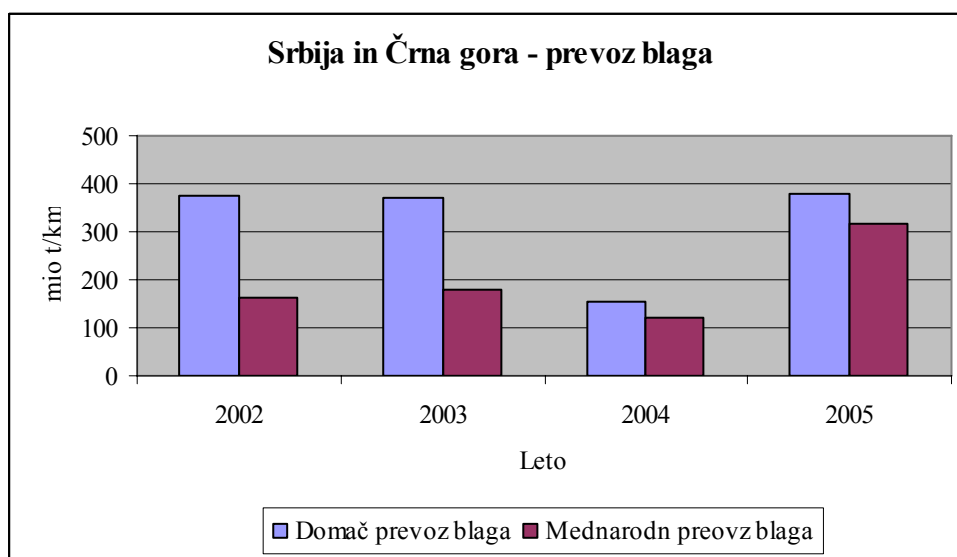
Črna gora je že pred neodvisnostjo več let vodila povsem samostojno gospodarsko politiko, vključno s fiskalno, monetarno in zunanjetrgovinsko, kar ji je omogočilo enostaven prehod v neodvisnost. Njena industrija je še vedno osredotočena na težko industrijo in proizvodnjo blaga za široko potrošnjo. Po ocenah bo najhitrejšo rast v prihodnjih letih beležil turistični sektor, pri čemer pa ne bo šlo zgolj za razvoj obmorskih kapacitet, temveč tudi ostalih turističnih destinacij. Med slabostmi črnogorskega gospodarstva so ozkost ekonomije in

izvoza, nizka konkurenčnost, šibek zasebni sektor, velik delež sive ekonomije, visoka stopnja brezposelnosti, nizek izvoz in visok primanjkljaj na tekočem računu, visoke obrestne mere, slabo delovanje sodnega sistema in korupcija. Prednosti pa so v doseženi makroekonomski stabilizaciji, naraščajočih tujih neposrednih naložbah ter nizkem zunanjem dolgu in nizkih stroških njegovega servisiranja. Z EU se Črna gora pogaja o sklenitvi stabilizacijsko asociacijskega sporazuma (Internet 67). Rast BDP je visoka – v letu 2006 se je po ocenah povečala na 6 %. Visoko rast so spodbujali predvsem gradbeništvo in storitve (v okviru njih zlasti turizem), medtem ko je bila rast industrijske proizvodnje skromna. Gospodarska rast bo ostala visoka tudi v letu 2007, ko bo po napovedih ostala na višini 6 %. K rasti bodo v prihodnjih letih poleg turizma pripomogli tudi obsežni infrastrukturni projekti (v infrastrukturne projekte (gradnja 280 kilometrov avtocest in obnova železnice) naj bi do leta 2020 vložili dve milijardi evrov). Gospodarski razvoj bodo spodbujale tudi nadaljnje strukturne reforme in močna rast domačega povpraševanja. Slednje se odraža na visoki rasti kreditov poslovnih bank, k čemur je pripomogel tudi vstop tujih bank v črnogorski bančni sektor. Industrijska proizvodnja se je v letu 2006 po ocenah povečala za 1,5 %. Dobro je bilo predvsem poslovanje v rudarstvu in proizvodnji energije, plina in vode, medtem ko se je obseg predelovalne industrije znižal (pozitivno rast so beležili le proizvodnja strojev, tekstila in kovinskih izdelkov). Turistični sektor je v letu 2006 zabeležil dobre rezultate (Internet 68). Z liberalizacijo zunanje trgovine je črnogorski izvoz še vedno zelo nizek in za polovico nižji od uvoza. V izvozu prevladujejo proizvodi z nizko dodano vrednostjo, struktura izvoza pa je poleg tega še nediverzificirana, saj izvoz aluminija predstavlja skoraj 50 % celotnega izvoza. V strukturi uvoza prevladujejo izdelki za široko potrošnjo, v letu 2006 pa so k porastu uvoza vplivali še nakupi s strani tujih vlagateljev, ki so kupovali stroje in opremo za modernizacijo prevzetih podjetij ter surovine. V prvi polovici leta 2006 se je izvoz blaga na letni osnovi povečal za 10,4 % in znašal 260,7 milijona evrov, uvoz blaga pa je bil višji za 26,4 % in je znašal 614,1 milijona evrov. Zunanjetrgovinski primanjkljaj se je v tem obdobju povečal kar za 41,6 % in znašal 353,4 milijona evrov ter predstavljal visokih 46,76 % BDP. V prvi polovici leta 2006 je Črna gora največ izvozila v Italijo, Srbijo in Kosovo, Grčijo, Slovenijo ter v BiH, uvozila pa iz Srbije in Kosova, Nemčije, Italije, Grčije in Slovenije. Črna gora se sooča z nevzdržnim primanjkljajem na tekočem računu plačilne bilance, ki se je v letu 2006 zvišal in po ocenah predstavljal 14,1 % BDP. Primanjkljaj je predvsem posledica hitre rasti uvoza ter prenizkega in nediverzificiranega izvoza. Črna gora beleži primanjkljaj le v zunanjetrgovinski bilanci. Ostale bilance so zaradi prihodkov od turizma in nakazil delavcev iz tujine pozitivne (Internet 69). V letu 2006 so bile največje slovenske izvozne postavke v

Črno goro sledeče: osebni avtomobili in druga motorna vozila za prevoz ljudi (7,1 %), pohištvo (4,5 %), hladilniki ipd. naprave za hlajenje in toplotne črpalke (4 %), pnevmatične gume (3,2 %), pralni stroji za gospodinjstva in pralnice (2,8 %) in zdravila za prodajo na drobno (2,7 %). Največje slovenske uvozne postavke v letu 2006 so bile: surov aluminij (59,8 %), bakrovi odpadki in ostanki (13,8 %), odpadki in ostanki aluminija (7,3 %), konstrukcije in deli konstrukcij iz železa ali jekla (6,6 %), platinirane valjane plošče širine nad 600 mm (4,2 %), in palice ter žica iz železa ali nelegiranega jekla, toplo valjane (1 %) (Internet 70).

Cestna infrastruktura: Celotna dolžina cest je bila leta 1990 najdaljša, saj je merila 46.019 kilometrov, z leti je iz kategorije ceste izpadlo kar nekaj kilometrov, posebno pa zaradi premajhnega vlaganja v cestno infrastrukturo in obnavljanja cestišč, prav tako je iz podatkov v spodnji tabeli razvidno, da se dolžina avtoceste ni spremenila od leta 1990. Leta 2000 so začeli voditi evidenco evropske cestne mreže, katere del je tudi Srbija in Črna gora, saj imata 2.602 kilometrov mednarodne "e-cestne" (Internet 36, 37, 61).

Slika 6.5: Prevoz blaga v Srbiji in Črni gori v letih od 2002 do 2005.



Vir: Internet 71.

Tabela 6.14: Prevoz blaga v Srbiji in Črni gori v obdobju 2002 do leta 2006.

SCG Leto	Domač prevoz brez kabotaže (mio. t/km)	Mednarodni blagovni prevoz in kabotaža(mio. t/km)
2002	376	161
2003	369	118
2004	156	121
2005	381	315
2006	75 v ¼ leta 2006	166 v ¼ leta 2006

Vir: Internet 71, Internet 36: 139, Internet 37: 78, Internet 61: 54.

Srbija in Črna gora definirata cestni prevoz blaga kot prevoz blaga, za katerega se dogovorita prevoznik in stranka, prav tako se dogovorita o mestu nakladanja in razkladanja, stroških in cenah prevoza.

Za cestni prevoz blaga se šteje tako notranji kot mednarodni blagovni promet. Prevoz blaga v mednarodnem blagovnem prometu prevoznik opravlja z dovolilnico za mednarodni prevoz blaga, v kolikor ni določeno, da se prevoz lahko opravi brez dovolilnice. Delitev dovolilnic domačim prevoznikom se opravlja na osnovi letnega načrta, ki ga potrdi organ uprave.

Kriteriji za dodelitev dovolilnic za mednarodni prevoz: število vozil, ki so registrirana za mednarodni prevoz blaga in za katere ima prevoznik izdane licence, kvaliteta voznega parka, izkoriščenost voznega parka, število zaposlenih voznikov, število pravilno uporabljenih in vrnjenih dovolilnic za pretekla obdobja, število kazni zaradi zlorabe Zakona o cestnem prevozu. Kriterije, postopek in način dodelitve dovolilnic za mednarodni prevoz domačim prevoznikom in način njihove uporabe zapoveduje vlada Črne gore.

Uporaba dovolilnic za mednarodni prevoz blaga: dovolilnica se lahko izkoristi samo z vozilom, ki ima izdano licenco v času opravljanja mednarodnega prevoza blaga, tako pri polni kot pri prazni vožnji, se mora dovolilnica nahajati v vozilu, prevoznik je dolžan pravilno in natančno izpolniti dovolilnico, prenos dovolilnic med prevozniki ni dovoljen.

Tuji prevoznik lahko opravlja prevoz blaga brez dovolilnice v Črni gori, če ima veljavno dovolilnico za prevoz blaga, ki jo izda ministrstvo, pristojno za promet, ali pa brez dovolilnice, če je z mednarodnim sporazumom tako določeno. Prav tako je potrebna dovolilnica za vlečno vozilo, razen če ni drugače določeno z mednarodnim sporazumom, potem dovolilnica ni potrebna. V tujem vozilu, ki opravlja mednarodni prevoz blaga na teritoriju Črne gore, mora biti pravilno in točno izpolnjena dovolilnica za prevoz blaga, prav tako mora biti potrjena s strani carinske službe na mejnem prehodu. V primeru, da je tuji prevoznik iz države, s katero ni podpisanega sporazuma o mednarodnem prevozu blaga, pa lahko na mejnem prehodu pri carinski upravi kupi posebno dovolilnico za prevoz blaga.

Tuji prevoznik sme brez dovolilnice opravljati naslednje prevoze: prevoz stvari do oziroma iz letališča, v primeru letalske nesreče, poštna pošiljke, poškodovana vozila, prazno tovorno vozilo v primeru, da zamenja tovorno vozilo v okvari, humanitarne pošiljke, čebele in ribje mladiče, posmrtno ostanke, umetniške predmete ... Za te vrste prevozov pa se mora v vozilu nahajati potrebna dokumentacija, ki potrjuje verodostojnost blaga, za katerega dovolilnica ni potrebna (Internet 72, 73).

Črna gora je kljub samostojnosti v okviru Evropske konference prometnih ministrov obravnavana kot del Srbije, zato je razporeditev multilateralne kvote za leto 2007 razporejena na Srbijo in Črno goro.

Razporeditev multilateralne kvote ECMT 1. 1. 2007:

Tabela 6.15: Razporeditev letnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	0	307
Zelene in varne	0	
EURO 3 varne	922	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	922	

Vir: Internet 74.

Srbija in Črna gora sta za leto 2007 dobili 922 letnih dovolilnic CEMT za dodelitev prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje za dodelitev dovolilnice, prav tako sta dobili 307 nadomestnih letnih dovolilnic CEMT.

Tabela 6.16: Razporeditev kvote kratkoročnih dovolilnic CEMT za leto 2007.

Kratkoročne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene	0	29
Zelene in varne	0	
EURO 3 varne	346	
EURO 4 varne	0	
Skupaj	346	

Vir: Internet 74.

Srbija in Črna gora sta poleg letnih dovolilnic CEMT dobili še 346 kratkoročnih dovolilnic samo za vozila standarda EURO III, kar pomeni, da prevoznik ne sme s to dovolilnico peljati blaga, če ni vozilo primerne standarda – EURO III in višje. Dobili pa sta tudi 29 nadomestnih kratkoročnih dovolilnic.

Republika Albanija je med državami Jugovzhodne Evrope najrevnejša in najmanj gospodarsko razvita, zato ugotavljam, da kljub temu, da je članica Evropske konference prometnih ministrov in da ji je z letno oz. kratkoročnih dovolilnic CEMT omogočen prost prevoz blaga po ozemlju držav članic podpisnic CEMT ne vpliva vidno na gospodarsko rast in družbeno blaginjo. Prav tako članstvo v instituciji CEMT Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Makedonije in Srbije in Črne gore ne vpliva na gospodarsko razvitost, na ekonomski položaj države, saj so večinoma še vedno odvisne od mednarodne pomoči drugih, razvitih držav, še vedno so območja, ki zahtevajo stalno prisotnost mirovnih sil, kar pomeni, da Jugovzhodna Evropa še ne more zaživeti v miru, varnosti in svobodi.

7. SLOVENIJA IN MEDNARODNI BLAGOVNI PROMET

Republika Slovenija je samostojnost razglasila 25. junija 1991, a so se slovenske zunanje-politične aktivnosti začele šele pred uradno osamosvojitvijo. Ima središčno lego v Evropi in relativno dobro prometno infrastrukturo, ki povezuje tako njene sosedne države na severu in jugu kot tudi srednjo in vzhodno Evropo. Slovenija je tradicionalno trgovinski partner Zahodne Evrope in ima hkrati trdne gospodarske vezi z razvijajočimi se trgi Jugovzhodne Evrope ter številne poslovne vezi v državah naslednicah bivše Jugoslavije. Gospodarstvo je stabilno z najvišjo stopnjo rasti in zanesljivosti med vsemi državami srednje in vzhodne Evrope. Politika stabilizacije, liberalizacije in reform vključuje ukrepe za preusmeritev in liberalizacijo trgovine, brzdane inflacije ter povečevanje vloge zasebnega sektorja v slovenskem gospodarstvu (Internet 75).

Izvoz v najrazvitejše države za Slovenijo pomeni, da bi lahko izvažala tudi v manj razvite države. V obeh primerih pa morajo biti izvozni izdelki visoko kvalitetni in cenovno konkurenčni. S povezovanjem v mednarodne mreže se bodo slovenska podjetja lahko specializirala in dosegla optimalnejšo produkcijo in dostop do novih trgov. Novi trgi glede na smer izvoza pa so lahko države Jugovzhodne Evrope, Ruska federacija in države bivše SZ, ZDA, Južna Amerika, Afrika in Azija. V letu 2000 je Slovenija izvozila za 8,7 milijard dolarjev blaga, uvozila pa za 10,1 milijarde dolarjev blaga (Internet 75).

Republika Slovenija ima z večino držav Jugovzhodne Evrope dogovorjeno dvostransko sodelovanje.

Republika Slovenija – Republika Albanija: osnova za bilateralne odnose med Evropsko unijo in Albanijo je stabilizacijsko-pridružitveni proces. Albanija je tretja država (najprej sta to bili Hrvaška in Madžarska) v regiji zahodni Balkan, ki je sklenila Stabilizacijsko-pridružitveni sporazum z Evropsko unijo. Glavne značilnosti stabilizacijsko-pridružitvenih sporazumov so: asimetrična liberalizacija trgovine, ekonomska in finančna pomoč, podpora demokratizaciji in civilni družbi, sodelovanje na področju sodstva in notranjih zadev ter razvoj političnega dialoga. Namen teh sporazumov je postopna vzpostavitev območja proste trgovine med EU in državami v regiji, prav tako ti sporazumi urejajo področje konkurence, javnih naročil in intelektualne lastnine. Končni cilj sporazumov je prinesti mir, stabilnost in gospodarski razcvet v regijo ter na dolgi rok odpreti možnost za članstvo teh držav v Evropski

uniji. Albanija sicer ne spada med najpomembnejše izvozne trge Slovenije, vendar je kljub temu vsakršno znižanje carin dobrodošlo za slovenske izvoznike (Internet 76).

Dne 2.3.1992 je bil v Ljubljani sklenjen Protokol o pogovorih med delegacijama Ministrstva za promet in zveze Republike Slovenije in Ministrstva za promet Republike Albanije, z namenom, da se zagotovi nemoten prevoz blaga po cestah. Albanska in slovenska delegacija sta se sporazumeli, da si na osnovi recipročnosti izmenjata 500¹⁷ dovolilnic za tranzitne prevoze, medtem ko cestna vozila v bilateralnem prevozu blaga dovolilnic ne potrebujejo. Kontingent se, v primeru večje potrebe, lahko poveča. Tovorna vozila, morajo plačati cestno takso v bilateralnih in tranzitnih prevozih. Prav tako je bilo dogovorjeno, da bodo mejni organi obeh držav dovolilnico zahtevali od 16.3.1992 dalje (Protokol 1).

Republika Slovenija – Bosna in Hercegovina: Slovenija želi okrepiti sodelovanje na vseh področjih, prednost ima gospodarsko področje. Med državama so bili že večkrat izpeljani obiski na najvišji ravni, poglobili so se stiki med ministrstvi, gospodarskimi zbornicami in posameznimi gospodarskimi subjekti. V preteklih letih je bila Slovenija med vodilnimi bosansko-hercegovskimi zunanjetrgovinskimi partnerji in vlagatelji v bosansko gospodarstvo. Slovenija in BiH sta podpisali Sporazum o vzajemnem spodbujanju in zaščiti naložb, parafiran je bil Sporazum o carinskem sodelovanju, od 1. 1. 2002 se med državama uporablja Sporazum o prosti trgovini, ki je bil podpisan 03. 10. 2001. V letu 2001 je slovenski izvoz v BiH v primerjavi s prejšnjim letom znašal 288.697 mio. evrov¹⁸, kar pomeni 6 % povečanje izvoza, uvoza iz BiH pa 45.272 mio. evrov, v primerjavi z letom 2000 pomeni 7,6 % rast. Neuravnoteženo trgovinsko menjavo skuša Slovenija izboljšati tudi z neposrednimi vlaganji. V BiH je ustanovljeno več kot 220 mešanih podjetij s slovenskim lastniškim deležem. Slovenija je v letu 2002 svojo pomoč, ki se je uresničevala prek delovanja Pakta stabilnosti za Jugovzhodno Evropo, usmerila predvsem na gospodarsko področje, razvoj podjetništva, usposabljanje predstavnikov državne uprave, javnih ustanov in gospodarskih subjektov ter bo še naprej pomagala pri gradnji ustanov (Internet 77).

Tako Republika Slovenija kot Bosna in Hercegovina, se zavedata pomembnosti sodelovanja na področju cestnega tovornega prometa, posebno pri povečanju blagovne menjave med državama. Do 01.07.2006 sta bili v obtoku dve vrsti dovolilnic (»dovolilnice¹⁹ za in iz tretjih

¹⁷ Od leta 2000 do leta 2006 sta si Republika Slovenija in Republika Albanija, na osnovi recipročnosti, izmenjali 500 tranzitnih dovolilnic.

¹⁸Tečaj Banke Slovenije (21. 08. 2007): 1€=1,3786\$

¹⁹ Za leta 2000 – 2003 podpisana kvota 200 kom dovolilnic, od leta 2004 do leta 2005 pa povečanje na 3000 kom dovolilnic, nato leta 2006 izmenjanih 200 kom dovolilnic, kar je posledica poenotenja dveh vrst dovolilnic.

držav s tranzitom lastne države« in »dovolilnice²⁰ za in iz tretjih držav brez tranzita lastne države«), po tem datumu sta se delegaciji Republike Slovenije in Bosne in Hercegovine dogovorili o poenotenju teh dveh dovolilnic, tako potrebujejo slovenski avtoprevozniki le »dovolilnico za prevoze v in iz tretjih držav« (Protokol 2).

Republika Slovenija - Republika Hrvaška: Slovenija in Hrvaška sta od vzpostavitve diplomatskih odnosov 6. februarja 1992 do danes razvili dobre, prijateljske in vsestranske odnose, čeprav sta razpad nekdanje skupne države ter razglasitev svoje samostojnosti in suverenosti 25. junija 1991 odprla vrsto zapletenih in zahtevnih vprašanj. Leta 1997 je bil podpisan Sporazum med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško o prosti trgovini, ki je začel veljati 1. oktobra 2001, sicer pa se je začasno uporabljal že od januarja 1998. Sporazum je okvir za gospodarsko sodelovanje ter pomembno prispeva k sprostitev trgovine med državama. Hrvaška je bila v letu 2001 naš tretji najpomembnejši izvozni trg (799 mio. USD), po uvozu pa naša peta zunanjetrgovinska partnerica (403 mio. USD). V primerjavi z letom 2000 se je slovenski izvoz v Republiki Hrvaški povečal za 16,1 %, medtem ko se je uvoz zmanjšal za 9,8 % (Internet 78).

5. septembra 2001 je začel veljati Sporazum med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško o obmejnem prometu in sodelovanju, s katerim se je omogočil in uredil promet oseb med mejnima območjema, postavila sta se pravni okvir za izboljšanje življenjskih razmer obmejnega prebivalstva ter za okrepljeno gospodarsko sodelovanje med subjekti obeh držav na obmejnem območju. Izvajanje sporazuma poteka dobro in usklajeno. 18. marca 2002 sta državi začeli izdajati po sporazumu predvidene listine in dokumente (Internet 78).

Državi sodelujeta v cestnem, železniškem, letalskem in pomorskem prometu ter usklajujeta potek in časovno dinamiko graditve prometnih povezav, ki so predvidene z vseevropskima prometnima koridorjema št. V in X (Internet 78).

Ustvarjalno sodelovanje se kaže tudi v multilateralnih okvirih (OZN, Svet Evrope, OVSE in druge mednarodne organizacije ter pobude). Slovenija je pozdravila in podprla pospešeno približevanje Hrvaške evroatlantskim povezavam. S podpisom Sporazuma o stabilizaciji in pridružitvi EU se Hrvaški odpira jasna evropska perspektiva (Internet 78).

²⁰ V dobi od leta 2000 pa do leta 2003, ni bilo izmenjane kvote teh vrst dovolilnic, nato leta 2004, 2005 izmenjanih 200 kom, leta 2006 pa izmenjana kvota 3000 kom dovolilnic.

Delegacija Republike Slovenije in delegacija Republike Hrvaške, sta si v okviru mešane komisije o mednarodnem cestnem prometu, enotni, da je blagovna menjava med dvema državama v stalnem porastu, kar je posledica odpravljajanja ovir za odvijanje cestnih prevozov. Slovenska delegacija je skušala že večkrat v okviru mešanih komisij doseči sporazumno liberalizacijo cestnega tovornega prometa med državama. Hrvaška delegacija pa zaradi različnih pogojev pristopa na trg Evropske unije tega ne more sprejeti. Dogovorili pa so se, da lahko hrvaški prevozniki na podlagi bilateralnega Sporazuma in izmenjanih dovolilnic²¹ za prevoze v in iz tretjih držav, opravljajo prevoze za in iz Republike Slovenije v druge države članice Evropske unije, in obratno, če imajo s temi državami urejen dostop v bilateralnem sporazumu (Protokol 3).

Republika Slovenija – Republika Makedonija: Republika Slovenija in Republika Makedonija sta se vzajemno priznali 12. 02. 1992. Diplomatski odnosi med državama so bili vzpostavljeni mesec kasneje. Razvili sta dobre in prijateljske odnose. Slovenija podpira ozemeljsko celovitost in suverenost Republike Makedonije in jo vidi kot poroka za mir in trdnost v regiji. Podpira uveljavljanje Republike Makedonije ter njeno vključevanje v mednarodne organizacije in povezave. Z makedonske strani je še posebej zaželena izmenjava izkušenj o približevanju Evropski uniji. Gospodarsko sodelovanje med državama se je okrepilo in je pomembno za obe državi. Državi sta že podpisali najpomembnejše sporazume z gospodarskega področja, med drugim tudi Sporazum o prosti trgovini, Sporazum o vzajemni zaščiti in spodbujanju naložb, Pogodbe o ureditvi medsebojnih premoženjskopравnih razmerij in Konvencijo o izogibanju dvojnega obdavčevanja v zvezi z davki na dohodek in premoženje.

Leta 2001 se je predvsem zaradi varnostnih in posledično slabših gospodarskih razmer v Makedoniji še naprej zmanjševala blagovna menjava (za nekaj več kot 20 %). Slovenski izvoz v Republiko Makedonijo je 2001 znašal 181.556 mio. evrov, kar je 15,6 % manj kot leta 2000, uvoz pa samo 36.578 mio. evrov, kar je za 44,4 % manj kot v enakem obdobju leta 2000 (Internet 79).

²¹ Za leto 2000 je bila podpisana kvota 50,000 dovolilnic, v letu 2001 ni bilo te vrste dovolilnic, nato leta 2002 izmenjanih 500 dovolilnic, nato pa se opravlja tranzit brez dovolilnic na podlagi Sporazuma, podpisana kvota za hrvaško dovolilnico – za in iz tretjih držav pa je 5,000 od leta 2000 – 2004, leta 2005 malo več 6,500, nato leta 2006 zopet kvota 5,000 dovolilnic.

Leta 2005 je bil v Ljubljani sestanek mešane slovensko – makedonske komisije za mednarodni cestni promet, na katerem je bilo ugotovljeno, da je zunanje trgovinska menjava v izvozu Republike Slovenije v Republiko Makedonijo v rahlem upadu, v uvozu pa v rahlem porastu, kar je posledica vstopa Slovenije v Evropsko unijo. Pogoje trgovanja sedaj ureja Stabilizacijski pridružiteni Sporazum med Evropsko unijo in Republiko Moldavijo, ki je za nekatere slovenske izdelke močno poslabšal pogoje vstopa na makedonski trg, istočasno pa je Slovenija povsem odprla trg za makedonske industrijske in kmetijsko – prehranske izdelke. Obe državi si bosta prizadevali za zmanjšanje ovir, katere se pojavljajo pri prevozu blaga in oseb. Pri prevozu blaga med državama je dosežena velika stopnja liberalizacije, prav tako se prevoz blaga odvija brez večjih problemov. Delegacija Republike Slovenije, na tej mešani komisiji, ni pokazala večjega zanimanja za povečanje izmenjanje kvote »dovolilnic²² za prevoz blaga za tretje dražave«, saj s strani slovenskih avtoprevoznikov ni bilo večjega interesa po teh vrstah dovolilnic (Protokol 4).

Republika Slovenija – Srbija in Črna gora: Republika Slovenija in Srbija in Črna gora sta 9. 12. 2000 vzpostavili diplomatske odnose. Dvostranski odnosi se uspešno razvijajo. Državi rešujeta odprta vprašanja, ki so se nakopičila v zadnjih desetih letih, ko nista imeli diplomatskih odnosov. Podpisali sta več sporazumov, v pripravi pa so novi sporazumi, ki bodo podlaga za krepitev medsebojnega sodelovanja. Republika Slovenija in Srbijo in Črna goro (v nadaljevanju SČG) sta do zdaj sklenili naslednje sporazume: Sporazum o vzpostavitvi diplomatskih odnosov, Sporazum o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in blaga, Sporazum o ukinitvi vizumov za diplomatske potne liste. Gospodarsko sodelovanje med Republiko Slovenijo in Srbijo in Črna gora se po sklenitvi diplomatskih odnosov krepi. Slovenija je po številu naložb največja tuja vlagateljica v SČG (v letu 2001 jih je bilo 122). Dejavniki, ki olajšujejo vstop slovenskih podjetij na trg SČG so zemljepisna bližina trga, dobro poznavanje poslovnega okolja, poznavanje jezika in kulture, številni osebni in poslovni stiki ter dejstvo, da je na tem tveganem trgu konkurenca tujih ponudnikov še vedno manjša kot v državah EU. Za nadaljnje sodelovanje je bistvena sklenitev sporazumov z gospodarskega področja. Blagovna menjava med Republiko Slovenijo in Srbijo in Črna goro je leta 2001 znašala 205,22 mio. evrov, od tega slovenski izvoz 170,89 mio. evrov. V januarju 2002 se je izvoz RS v SČG povečal za 30,5 % glede na enako obdobje v letu 2001, uvoz iz

²² V obdobju od 2000 do 2005 podpisana izmenjana kvota 500 dovolilnic, leta 2006 povečana kvota na 600 dovolilnic.

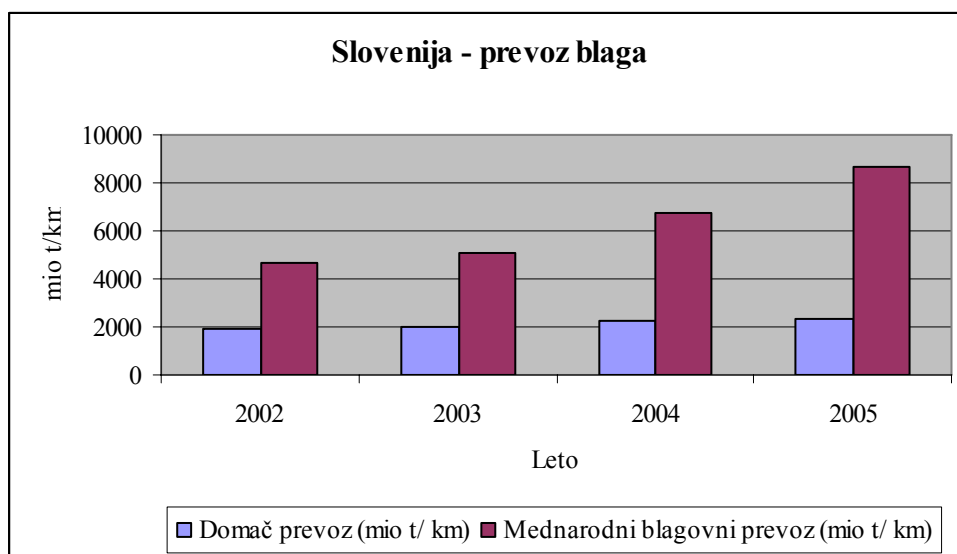
SČG pa za 9,9 %. SČG in RS uspešno sodelujeta tudi na drugih področjih, kot so kmetijstvo, kultura, pravosodje, notranje zadeve, promet in druga. Slovenija podpira vključevanje SČG v evroatlantske povezave in ji je ponudila, da ji predstavi svoje izkušnje pri vključevanju. Med najpomembnejšimi zunanjepolitičnimi prednostnimi nalogami SČG je tudi vključitev v Svet Evrope, pri čemer jo Slovenija podpira. Državi uspešno sodelujeta tudi v okviru regionalnih pobud (Internet 80).

Na sestanku mešane komisije slovenske in srbsko – črnogorske delegacije za mednarodni cestni prevoz oseb in stvari, katera je bila v Lendavi leta 2005, je bilo ugotovljeno, da zunanja trgovinska menjava tako v izvozu in uvozu narašča, zato si bosta tudi nadalje prizadevali za zmanjšanje ovir, ki se bodo pojavljale na področju prevozu blaga in oseb. Delegaciji sta se tudi dogovorili, da se prevoz blaga med državama v celoti liberalizira, kar je pomenilo, da se za slovenske prevoznike odpravijo vse vrste dovolilnic²³ za prevoz blaga (Protokol 5).

Na podlagi pridobljenih statističnih podatkov lahko sklepam, da slovenski prevozniški sistem temelji na mednarodnem prevozu, saj je vrednost mednarodnega prevoza večja za več kot polovico milijonov tonskih kilometrov v primerjavi z domačim prevozom blaga.

²³Tako za leto 2003 in leto 2004 je bila podpisana s Srbijo in Črno goro kvota 4000 bilateralnih dovolilnic za črna vozila (vozila ekološkega standrada EURO 0), po 5000 dovolilnic za zelena in bolj varna vozila ter po 500 dovolilnic za prevoze za in iz tretjih držav. Leta 2004 se je kvota povečala, tako je bilo izmenjane 5500 kvote za bilateralno prevoz blaga za črna vozila, 7000 dovolilnic za zelena in bolj varna vozila ter 500 dovolilnic za in iz tretjih držav. Leta 2005 ni več dovolilnice za bilateralni prevoz blaga s črnim vozilom in dovolilnice za zelena in bolj varna vozila. Ti dve dovolilnici nadomesti dovolilnica za tranzitni prevoz, podpisan sporazum je bil za 5500 tranzitnih dovolilnic. Prav tako dobi Republika Slovenija 1000 dovolilnic za in iz tretjih držav. Od 15. 07. 2007 pa je prevoz blaga liberaliziran.

Slika 7.1: Prevoz blaga Republike Slovenije med leti 2002 in 2005.



Vir: Internet 81.

Tabela 7.1: Prevoz blaga Republike Slovenije od 2002 do 2006.

SLO Leto	Domač prevoz (mio. t/km)	Mednarodni blagovni prevoz (mio. t/km)
2002	1.945	4.664
2003	1.995	5.044
2004	2.266	6.740
2005	2.361	8.672
2006	Prve $\frac{3}{4}$ leta 1.624	Prve $\frac{3}{4}$ leta 7.469

Vir: Internet 81.

Slovenija razpolaga z izredno zastarelo in počasno cestno infrastrukturo. Na svojem ozemlju ima danes 38.559 kilometrov cest (avtoceste, državne ceste, regionalne in lokalne), prav tako pa so slovenske ceste tudi del evropske mreže cest (e-cest), saj so leta 2002 obsegale 625 kilometrov (Internet 36, 37).

Iz preučevanih podatkov glede cestnih tovornih vozil v Republiki Sloveniji je razvidno, da je bilo leta 1990 evidentiranih 30.767 tovornih vozil ter 23.277 priklopnih vozil. Število tovornih vozil je iz leta v leto naraščalo, tako je bilo leta 2002 evidentiranih že 55.242 vozil, skupaj vseh cestnih tovornih vozil pa je bilo 92.997 (Internet 36, 37).

Cestni tovorni promet je po vstopu Slovenije v EU skokovito narasel, saj se je obseg tonskih kilometrov slovenskih prevoznikov v letu 2004 povečal kar za 28 %. Zaskrbljujoča je tudi rast cestnega tovornega tranzita skozi Slovenijo - število prehodov tovornih vozil čez mejne

prehode z Madžarsko se je v letu 2005 povečalo kar za 50 %. Kljub razpoznavnim trendom so podatki o obsegu in zgradbi tovornega prometa v Sloveniji nezadostni in otežujejo spremljanje tega okoljsko zelo relevantnega kazalca (Internet 82).

Slovenija v letu 2007 razpolaga z 922 letnimi dovolilnicami CEMT, katere se lahko uporabljajo samo z vozili, ki so ekološkega standarda EURO III in višje, prav tako pa razpolaga z 307 nadomestnimi dovolilnicami za primer uničenja ali izgube.

Razporeditev multilateralne kvote ECMT 1. 1. 2007:

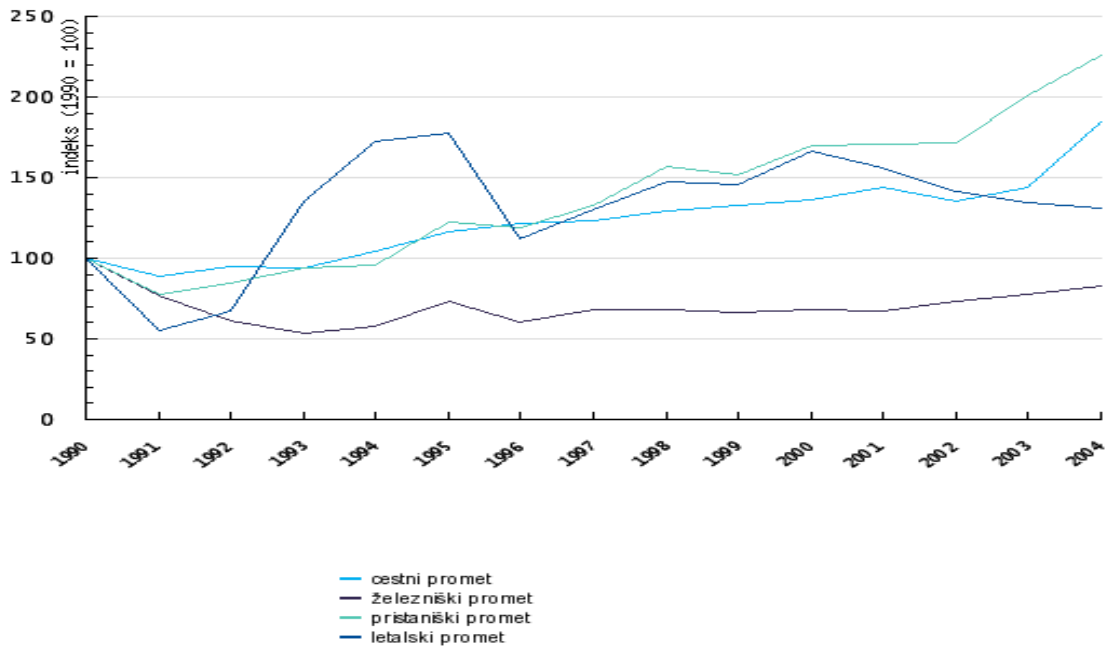
Tabela 7.2: Razporeditev letnih dovolilnic CEMT za Slovenijo za leto 2007.

Letne dovolilnice	Količina dovolilnic	Nadomestne dovolilnice
Zelene		307
Zelene in varne		
EURO 3 varne	922	
EURO 4 varne		
Skupaj		

Vir: Internet 92.

Razvoj slovenskega tovornega prometa:

Slika 7.2: Razvoj tovornega prometa²⁴ v Republiki Sloveniji med leti 1990 do 2004.



Vir: Internet 82.

Zgornji graf nam prikazuje razvoj tovornega prometa - cestnega, železniškega, pomorskega in letalskega v obdobju od leta 1990 pa do leta 2004. Razvidno je, da cestni tovorni promet počasi vendar enakomerno narašča, medtem ko je letalski promet imel vrhunec leta 1995. Železniški promet je deležen izredno majhne pozornosti, kar pomeni, da je zelo malo sredstev namenjenih razvoju železniškega prometa, kljub temu da evropska prometna politika pospešuje in favorizira uporabo železnic za prevoz tovora, saj je cenejši in okolju bolj prijazen način prevoza (Internet 82).

Zaradi pomanjkljivih podatkov je v Sloveniji težko oceniti obseg in deleže tovora po posameznih prevoznih načinih. Objavljajo se različni podatki in ocene, ki povzročajo zmedo v domačih in tujih analizah. Po statističnih podatkih iz leta 2003 naj bi delež železnic v tovornem prometu Slovenije med letoma 1996 in 1999 narasel zaradi cestnega tovornega prometa, razmerje v deležu tonskih kilometrov med obema najpomembnejšima tovornima prevoznima načinoma pa naj bi bilo leta 1999 ugodnih 37 : 63 za železnico.

²⁴ **Enote:** cestni promet – tkm slovenskih prevoznikov doma in v tujini, železniški promet – neto tkm na omrežju Slovenije, pomorski promet – prekladalne tone v Luki Koper, letalski promet – prekladalne tone na letališčih.

Statistični podatki za leto 2003 kažejo popolnoma drugačno sliko, saj naj bi enako razmerje leta 2003 znašalo 59 : 41 v prid cest. Leta 2005 so na Statističnem uradu Republike Slovenije podatke za obdobje 1992–2004 revidirali, zato naj bi bili zdaj zanesljivejši, delež cestnega prometa pa se je z novo oceno bistveno povečal (leta 1999 70 %, leta 2003 68 % in leta 2004 72 %) (Internet 90).

Podatki imajo še zmeraj temeljno metodološko pomanjkljivost neupoštevanja tonskih kilometrov tujih cestnih prevoznikov na slovenskih cestah in upoštevanja tonskih kilometrov, ki jih slovenski prevozniki opravijo v tujini. Kljub temu, da so deleži cestnega tovornega prometa glede na prejšnje ocene veliko neugodnejši, so še zmeraj nekoliko nižji od povprečja EU-15 in EU-25. Kljub težavam s podatki je očitno, da cestni tovorni promet narašča najhitreje in prevzema vse večji delež tovora v Sloveniji, še posebno po vstopu v EU. Prevoz domačih prevoznikov, izražen v tonskih kilometrih, je tako leta 2004 narasel za rekordnih 30 %, takšen skok pa se je ponovil v primerljivem obdobju leta 2005. Železniški prevoz blaga se je v letu 2004 povečal za 6 %. Rast obeh prevoznih načinov je bila pred vstopom Slovenije v EU zmernejša, saj je od leta 1993 cestni promet povprečno naraščal 6 %, železniški pa 3 % na leto. Skrb zbujajoč je tudi cestni tovorni tranzit skozi Slovenijo, ki žal ni vključen v statistično spremljanje. Med letoma 2000 in 2004 je naraščal povprečno 10 % na leto, po vstopu Slovenije v EU pa še veliko hitreje – število prehodov tovornih vozil čez mejne prehode z Madžarsko se je od 1. 1. do 31. 10. 2005 povečalo kar za 50 % (na vseh mejnih prehodih za 23 %) v primerjavi z istim obdobjem leta 2004 (MNZ, 2005). Ocena obsega prometa z lahkimi in težkimi tovornjaki, ki jo vsako leto pripravlja Direkcija Republike Slovenije za ceste, potrjuje visoko rast cestnega tovornega prometa v Sloveniji v zadnjih štirih letih. Ocenjujejo, da je na slovenskih državnih cestah med letoma 2001 in 2004 promet z domačimi in tujimi težkimi tovornjaki in prikoličarji narasel za 56 %, samo z domačimi pa 49 %. Rast prometa z lahkimi tovornjaki je bila v tem obdobju manjša – okrog 16 % (Internet 90).

Glede na stanje prometne politike in (ne)konkurenčnost železnic v Sloveniji lahko pričakujemo nadaljevanje neugodnega razvoja s povečevanjem obsega in deleža cestnega tovornega prometa ter upadom deleža železnic. Na prostem trgu prometnih storitev, ki ne vključuje vseh stroškov, ki jih povzroča posamezni prevozni način, je cestni tovorni prevoz konkurenčnejši, saj je praviloma hitrejši, cenejši ter bolj zanesljiv in prilagodljiv od drugih. Take trende pospešujejo tudi procesi v proizvodnji in trgovini, npr. z dostavo v pravem času, ki zahteva prilagodljiv prevozni način. Hkrati se povečujeta proizvodnja in trgovina z blagom večjih vrednosti, pri prevozu katerega prevladuje cestni promet, zmanjšuje pa se proizvodnja

in trgovina razsutega tovora, ki ga je tradicionalno prevažala železnica. Dodaten impulz cestnemu tovornemu prometu v Sloveniji je bil vstop v EU, ki je odpravil administrativne ovire na mejah.

Tudi v EU v tovornem prometu prevladuje cestni. Njegov delež z leti narašča in je leta 2003 znašal 77 % (Internet 90).

V posameznih državah članicah že dalj časa potekajo aktivnosti za uvedbo novih tehnologij v cestnem tovornem prometu, ki zadevajo predpise o merah in masah vozil v cestnem prometu. Gre za udejanjanje predloga vozila za daljinski transport blaga v EU ali "cestni vlak" za prevoze zgolj po avtocestnem omrežju med dvema ali več logističnimi blagovno-distribucijskimi centri in na večjih razdaljah. Takšna vozila pomenijo kombinacijo vlečnega vozila in dveh priklopnih vozil v skupni dolžini do 25,25 metra, največje skupne mase do 60 ton in nakladalnega prostora do 150 m³, kar pomeni znatne prihranke v porabljeni energiji na tono prepeljanega blaga, kar omogoča tudi večjo racionalnost v uporabi avtocestnega omrežja in samih vozniških enot (Internet 3).

7.1 ZGODOVINA DODELITVE DOVOLILNIC ZA SLOVENSKE PREVOZNIKE

Prevozniki so dovolilnice za prevoz blaga v cestnem prometu v preteklosti prejeli na mejnih prehodih, nato pa na Gospodarski zbornici Jugoslavije, ki je imela sedež v Beogradu. Dovolilnice so lahko prejemale le pravne osebe. Po osamosvojitvi Republike Slovenije v letu 1991 so slovenski prevozniki prejeli dovolilnice v Beogradu, kajti kontingent dovolilnic oziroma dvostranski sporazumi s posameznimi državami so bili dogovorjeni še v okviru SFRJ. Manjši kontingent dovolilnic je bil izmenjan le s sosednjimi državami: Avstrijo, Italijo in Hrvaško. V letu 1992 je delitev dovolilnic prevzelo takratno Ministrstvo za promet in zveze (UL RS št. 72/1994 :4035).

ZNAČILNOSTI DELITVE DOVOLILNIC V ČASU OD LETA 1991 DO LETA 2000

V tem obdobju so dovolilnice lahko prejemale podjetja in obrtne zadrage, ki so opravljala javni prevoz ali prevoz za lastne potrebe ter so bila registrirana za opravljanje prevoza stvari v mednarodnem cestnem prometu. Delitve so bile štirikrat letno. Pri delitvi dovolilnic so se upoštevali naslednji kriteriji: skupno število dovolilnic za posamezno državo, ki so namenjene

razdelitvi, vozni park posameznega prevoznika, količina vrnjenih dovolilnic, ki jih je prevoznik prejel.

Zakon o prevozi v cestnem prometu, ki je bil sprejet leta 1994, je bil razlog za sprejetje še Pravilnika o postopku, merilih za dodelitev in uporabo dovolilnic CEMT ter Pravilnika o merilih, postopku za mednarodni cestni prevoz stvari. Dovolilnice so lahko prejeli prevozniki, ki so bili vpisani v evidenco mednarodnih prevoznikov, katero je prav tako vodilo ministrstvo, pristojno za promet. Prevoznik je lahko prevzel dovolilnice na podlagi predhodnega pisnega vabila pri pristojni upravni enoti. Ministrstvo, pristojno za promet, je oblikovalo in razpolagalo z rezervno kvoto dovolilnic v višini 5 % izmenjane letne kvote. Ostala količina je bila upoštevana v izračunih letnih planov prevoznikom. Osnova za izračun letnega plana dovolilnic za naslednje leto je bila količina pravilno uporabljenih in vrnjenih dovolilnic prevoznika ter njegovo število vozil. (Odločba o ugotovitvi, UL RS št. 7/1999: 586).

V tem obdobju so bile na seznam kritičnih dovolilnic²⁵ uvrščene naslednje vrste dovolilnic:

- avstrijske (ekološke točke,²⁶ bilateralna, maloobmejna),
- beloruske (univerzalna, prevozi za in iz tretjih držav),
- bolgarske (prevozi za in iz tretjih držav),
- danske (univerzalna),
- francoske (univerzalna, univerzalna za zelena vozila, prevozi za in iz tretjih držav),
- hrvaške (prevozi za in iz tretje države),
- italijanske (maloobmejna, bilateralna, luška, prevoz bitumna, prevoz gradbenega materiala),
- makedonske (prevozi za in iz tretjih držav),
- norveške (prevozi za in iz tretjih držav),
- portugalske (univerzalna, bilateralno-tranzitna),
- romunske (prevozi za in iz tretjih držav),
- ruske (prevozi za in iz tretjih držav),
- slovaške (prevozi za in iz tretjih držav),
- švedske (prevozi za in iz tretjih držav).

²⁵ Kritičnih dovolilnic niso smela uporabiti vozila do 12 ton nosilnosti z izjemo vozil, opremljenih s hladilno komoro ali vozil za prevoz nevarnih snovi.

²⁶ "Ekološka točka" je bila dovolilnica, ki je pod določenimi pogoji omogočala domačemu prevozniku tranzit preko ozemlja Republike Avstrije. Uporaba ekoloških točk pa je bila dovoljena le vozilom, ki za en prehod preko Avstrije niso porabila več kot 10 ekoloških točk (Pravilnik o delitvi dovolilnic, UL RS št.88/1999: 13380).

Prevoznik, ki je želel pridobiti dovolilnico CEMT, je moral podati vlogo najkasneje do 10. decembra tekočega leta. Prav tako so morali biti izpolnjeni naslednji osnovni pogoji: vpis v evidenco mednarodnih prevoznikov, prevoznik je moral imeti v lasti najmanj tri vozila ustreznega standarda za posamezno dovolilnico CEMT, dokazilo o sklenjenih prevoznih pogodbah za prevoze med tretjimi državami ter potrdilo o deviznih prilivih po podatkih Banke Slovenije (Repanšek 2005: 11).

S strani ministra, pristojnega za promet, se je imenovala strokovna komisija v sestavi: trije predstavniki Ministrstva za promet in zveze, predstavnik Gospodarske zbornice Slovenije in predstavnik Obrtne zbornice Slovenije. Komisija je obravnavala vloge prevoznikov za pridobitev dovolilnic CEMT, podajala predloge za delitev in opravljala nadzor nad njihovo uporabo. Pri dodelitvi²⁷ dovolilnice CEMT so upoštevani še naslednji kriteriji: število in kvaliteta vozil prevoznika, sklenjene prevozne pogodbe za prevoze med tretjimi državami, količnik uporabe oprtnega vlaka (samo v primeru dovolilnice CEMT, ki velja v Republiki Avstriji in ne velja v Republiki Italiji), izkoriščenost dovolilnice CEMT, če jo je imel prevoznik v preteklem obdobju (opravljenih naj bi bilo najmanj pet prevozov med tremi državami mesečno, le izjemoma tri - vendar je o upravičenosti v takih primerih odločala komisija) (Zakon o prevozih v cestnem prometu, Uradni list RS št. 72/1994: 4035)

²⁷ Prevoznikom, katerim je bila dodeljena dovolilnica CEMT, se je glede na njeno vrsto mesečno odštelo naslednje število kritičnih dovolilnic: za dovolilnico CEMT, ki velja v Republiki Avstriji in ne velja v Republiki Italiji: 88 ekoloških točk in 2 hrvaški dovolilnici za in iz tretje države; za dovolilnico CEMT, ki velja v Republiki Italiji in ne velja v Republiki Avstriji: 5 italijanskih bilateralnih dovolilnic, 2 ukrajinski univerzalni dovolilnici ter 2 hrvaški, ruski in ukrajinski dovolilnici za in iz tretjih držav; za dovolilnico CEMT, ki ne velja v Republiki Avstriji in v Republiki Italiji: 2 hrvaški dovolilnici za in iz tretjih držav.

ZNAČILNOSTI DELITEV DOVOLILNIC V ČASU OD LETA 2000 DO LETA 2001

Razdeljevanje dovolilnic med prevoznike, ki imajo veljavno licenco za opravljanje mednarodnih prevozov, je s 1. januarjem 2000 na podlagi javnega pooblastila prešlo iz Ministrstva za promet na Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno zbornico Slovenije.

Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS št. 65/99, ZPCP-C) in Pravilnik o dodelitvi dovolilnic za mednarodni prevoz stvari v cestnem prometu in dovolilnic CEMT (Uradni list RS št. 88/99) sta jasneje opredeljevala merila in kriterije delitve dovolilnic in ekoloških točk za tranzit Republike Avstrije.

Prevoznik, ki je želel pridobiti dovolilnice za naslednje leto, je moral v času od 15. oktobra do 15. novembra podati pisno vlogo pri pristojnem delivcu. O določitvi letnih planov posameznih vrst dovolilnic pa je moral delivec obvestiti prevoznike najpozneje do 30. novembra. Kriteriji ter izračun kvartalnih delitev je ostajal nespremenjen.

Ministrstvo, pristojno za promet, je zadržalo 1 % od skupnega števila pridobljenih dovolilnic, z izjemo dovolilnic CEMT in letnih dovolilnic. S tem je oblikovalo rezervno kvoto, namenjeno za strateško pomembne prevoze ter preprečevanju večjih motenj v gospodarstvu. Obravnavanje in reševanje vlog prevoznikov za pridobitev dovolilnic iz rezervne kvote je bilo v pristojnosti Ministrstva za promet. Splošna merila za izračun redne delitve dovolilnic se niso spremenila. Omogočeni so bili prenosi posameznih dovolilnic na drugega prevoznika. Dovolilnico CEMT je bilo možno prenesti na drugega prevoznika samo s hkratnim prenosom celotnega voznega parka (Repanšek 2005: 13).

Dovolilnice iz kvote nerazdeljenih kritičnih dovolilnic so se delile prevoznikom, ki so izpolnjevali naslednje pogoje:

- 90 % vračila dovolilnic iz tekočega obdobja ter 100 % iz vseh preteklih obdobj,
- minimalno 70 % dovolilnic izkoriščenih s polnimi vozili v obe smeri,
- 100-% pokriti prenosi dovolilnic (prejel – oddal).

Uporaba dodeljenih²⁸ dovolilnic CEMT se je sprotno spremljala in vrednotila s sistemom točkovanja. V opazovanem obdobju od 1. oktobra preteklega leta do 30. septembra tekočega leta so bili upoštevani naslednji kriteriji za opravljene vožnje z natovorjenimi vozili:

- bilateralni prevozi v sosednje države (1 točka),
- bilateralni prevozi z državami, ki ne mejijo na Republiko Slovenijo (4 točke ter dodatne točke, in sicer: 1 točka za tranzit vsake države članice EU oziroma 2 točki za tranzit vsake države članice CEMT, ki ni članica Evropske unije),
- prevozi med tretjimi državami (8 točk) (Internet 83).

Delivec je opravil točkovanje za vsako vrsto dovolilnice CEMT posebej. Prevoznikom, ki so v opazovanem obdobju zbrali najmanj točk in so se uvrstili med zadnjih 15 % prevoznikov na seznamu posamezne vrste dovolilnice CEMT, so se dodeljene dovolilnice za naslednje leto odvzele in dodelile prevoznikom, ki so se na čakalni listi uvrstili najvišje (Internet 83).

Na seznamu kritičnih dovolilnic so se nahajale naslednje vrste dovolilnic:

- avstrijske: maloobmejna, bilateralna, ekološke točke,
- beloruske: univerzalna, prevozi za in iz tretjih držav,
- bolgarske: prevozi za in iz tretjih držav,
- danske: univerzalna,
- francoske: univerzalna, univerzalna za zelena vozila, prevozi za in iz tretjih držav,
- hrvaške: prevozi za in iz tretjih držav,
- italijanske: maloobmejna, bilateralna, luška, prevoz bitumna, prevoz gradbenega materiala,
- makedonske: prevozi za in iz tretjih držav,
- norveške: za in iz tretjih držav,
- portugalske: univerzalna, bilateralno-tranzitna,
- romunske: prevozi za in iz tretjih držav,
- ruske: prevozi za in iz tretjih držav,
- slovaške: prevozi za in iz tretjih držav,
- švedske: prevozi za in iz tretjih držav (Repanšek, 2005: 16).

²⁸ Prevoznikom, katerim je bila dodeljena dovolilnica CEMT, se je glede na njeno vrsto mesečno odštelo naslednje število kritičnih dovolilnic: za dovolilnico CEMT, ki velja v Republiki Avstriji in ne velja v Republiki Italiji: 88 ekoloških točk in 2 avstrijski bilateralni dovolilnici; za dovolilnico CEMT, ki velja v Republiki Italiji in ne velja v Republiki Avstriji: 5 italijanskih bilateralnih dovolilnic ter 2 hrvaški za in iz tretjih držav; za dovolilnico CEMT, ki ne velja v Republiki Avstriji in v Republiki Italiji: 2 hrvaški dovolilnici za in iz tretjih držav in 1 francosko univerzalno dovolilnico.

ZNAČILNOSTI DELITEV DOVOLILNIC PO LETU 2001 DO 2004

Z zakonom o prevozih v cestnem prometu v letu 2001 (Uradni list RS, št. 59/01) ter z nekoliko pozneje sprejetim Pravilnikom o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 82/02) so bila postavljena še natančnejša merila in kriteriji za delitev dovolilnic.

Določitev kvot dovolilnic za naslednje leto med delivcema Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno zbornico Slovenije je potekala v mesecu oktobru. Izračun je temeljil na podlagi števila prejetih dovolilnic posamezne zbornice v opazovanem obdobju od 1. oktobra preteklega leta do 30. septembra tekočega leta ter števila vrnjenih in porabljenih dovolilnic prevoznikov – članov zbornice (Odločba o skladnosti, UL RS št. 28/2001: 3006).

Prenosi posamičnih dovolilnic na drugega prevoznika niso bili dovoljeni. Možen je bil le prenos plana dovolilnic, vendar pod pogojem prenosa vozil z enega prevoznika na drugega.

Postopek nerazdeljenih dovolilnic je bil razdeljen na dva dela, in sicer: delitev dovolilnic iz kvote kritičnih in iz kvote nekritičnih²⁹ dovolilnic. Kritične dovolilnice so se delile le enkrat tedensko na podlagi prejetih vlog iz preteklega tedna. Dodelile so se prevoznikom, ki:

- v preteklem delilnem obdobju niso imeli teh vrst dovolilnic nepravilno uporabljenih,
- so imeli določen obdobjni delilni plan,
- so že prejeli avans iz naslednjih delilnih obdobj,
- so imeli najmanj 90 % vračilo prejetih dovolilnic ter 100 % vračilo dovolilnic iz vseh preteklih delilnih obdobj.

Prevoznik je lahko pridobil maksimalno dve dovolilnici na vozilo, s katerim je porabljal posamezno vrsto dovolilnice (Repanšek 2005: 16).

Uporaba dovolilnic CEMT se je prav tako spremljala s sistemom točkovanja. Vsak polni prevoz se je točkoval po naslednjem kriteriju:

- bilateralni prevozi s sosednjimi državami (Italija, Avstrija) – 1 točka;
- bilateralni prevozi z državami, ki ne mejijo na Republiko Slovenijo – 4 točke;
- prevozi za tretje države – 8 točk;

²⁹ Tedenska kvota nerazdeljenih kritičnih dovolilnic se je delila glede na merila ter kriterije, in sicer: število motornih vozil, s katerimi je prevoznik opravljal prevoze s to vrsto dovolilnice v preteklem mesecu, kvaliteta voznega parka, s katerimi je prevoznik opravljal prevoze s to vrsto dovolilnice, število pravilno uporabljenih dovolilnic v preteklem mesecu, število voznikov, dobiček ali izguba iz poslovanja in kršitve zakona.

- prevozi za tretje države, ki imajo začetek ali konec vožnje v Republiki Italiji ali Republiki Avstriji in se začnejo v ali iz države članice Evropske unije – 16 točk;
- dodatne točke – tranzit vsake vmesne države – 1 točka.

Prevoznikom, ki so se glede na skupno število zbranih točk v opazovanem obdobju od 1. januarja do 31. avgusta tekočega leta uvrstili med zadnjih 15 % vseh prevoznikov na seznamu posamezne vrste dovolilnice CEMT in niso opravili 20 voženj za tretje države, so dovolilnice za naslednje leto odvzeli in jih dodelili prevoznikom po vrstnem redu na čakalni listi (Repanšek 2005: 26).

Prevoznik, ki se je želel uvrstiti na čakalno listo za dodelitev dovolilnic CEMT, je moral izpolnjevati minimalni pogoj in sicer:

- za dovolilnico CEMT, ki velja v Republiki Avstriji in ne velja v Republiki Italiji – tri vozila (ekološka vozila ustreznega standarda EURO) in tri voznike;
- za dovolilnico CEMT, ki ne velja v Republiki Avstriji in velja v Republiki Italiji – dve vozili (ekološka vozila ustreznega standarda EURO) in dva voznika;
- za dovolilnico CEMT, ki ne velja v Republiki Avstriji in ne v Republiki Italiji – dve vozila (ekološka vozila ustreznega standarda EURO) in dva voznika.

Pri dodelitvi dovolilnice CEMT iz čakalne liste se je prevozniku letni plan dodeljenih kritičnih dovolilnic sorazmerno zmanjšal (Odločba o skladnosti, UL RS št. 28/2001: 3006).

V tem obdobju so bile na seznamu kritičnih dovolilnic naslednje vrste:

- avstrijske: bilateralna, maloobmejna, bilateralna-zelena EURO 2 in višje, maloobmejna za vozila EURO 2 in višje, ekološke točke, maloobmejna časovna za vozila EURO 2 in višje, časovna za gradnjo cest,
- bosansko-hercegovske: prevozi za in iz tretjih držav,
- beloruske: bilateralno-tranzitna,
- hrvaške: prevozi za in iz tretjih držav,
- francoske: bilateralno-tranzitna za vozila EURO 2 in višje, prevozi za in iz tretjih držav, časovna bilateralno-tranzitna za vozila EURO 2 in višje,
- nemške: univerzalna za vozila EURO 2 in višje, univerzalna ekološka dovolilnica za vozila EURO 1 in višje, časovna za vozila EURO 1 in višje,
- italijanske: bilateralna, maloobmejna, bilateralna za vozila EURO 3 in višje, prevoz bitumna, za prevoz v in iz pristanišč, prevoz gradbenega materiala,
- ruske: prevoz za in iz tretjih držav,

- jugoslovanske oziroma srbsko-črnogorske: prevoz za in iz tretjih držav,
- vse vrste dovolilnic CEMT (Repanšek 2005: 29).

DOVOLILNICE PO VSTOPU REPUBLIKE SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO

Delivca, Gospodarska zbornica Slovenije in Obrtna zbornica Slovenije, sta v letu 2004, dovolilnice za države članice in pristopnice k Evropski uniji izvedla le dve redni delitvi, in sicer je prva obsegala delitev za januar, februar in marec. Zajemala je 70 % letnega plana prevoznika, preostanek pa se je dodelil za mesec april (ZPCP – 1B, UL RS št. 63/2004: 8041).

Vstop Republike Slovenije v Evropsko unijo je na področju dovolilnic prinesel velike spremembe. Na področju prometa je bila Slovenija, poleg Cipra in Malte edina država pristopnica brez prehodnega obdobja. Vstop v Evropsko unijo je liberaliziral prometne storitve in pravico do rabe prometne infrastrukture, to pa pomeni velik izziv za slovenske prevoznike, saj se vsakodnevno srečujejo s pravili lojalne konkurence na enotnem trgu Evropske unije

Na področju dovolilnic lahko rečemo, da je bil 1. maj 2004 mejni datum, kajti s tem dnem je bilo ukinjenih več vrst najbolj kritičnih dovolilnic. Za prevoze znotraj Evropske unije prevozniki ne potrebujejo več tranzitnih niti bilateralnih dovolilnic (razen v primeru, kadar se prevoz opravlja v tretje države - nečlanice Evropske unije). Velika pridobitev je tudi možnost opravljanja kabotaže znotraj Evropske unije (Repanšek 2005: 29).

Vključitev Republike Slovenije v Evropsko unijo je prinesla ukinitve vseh vrst bilateralnih in tranzitnih dovolilnic za prevoze po državah članicah Evropske unije. V državah članicah Evropske unije se po 1. maju 2004 kot prevozi za tretje države pojmujejo tisti prevozi, ki potekajo iz države članice Evropske unije v državo nečlanico. Kabotažo predstavljajo prevozi, pri katerih je kraj natovarjanja in raztovarjanja blaga v isti državi.

Storitvena menjava je v letu 2004 zabeležila največji presežek. Transport je med ostalimi vrstami storitev v letu 2004 dosegel najvišjo stopnjo rasti, tako v izvozu kot tudi v uvozu storitev. Na izvozni strani sta se najbolj povečala cestni in ladijski prevoz, kar je med drugim tudi posledica visokih stopenj rasti blagovnega izvoza, na drugi strani pa tudi posledica vstopa v Evropsko unijo. Slovenskim prevoznikom se je odprla možnost dostopa na notranji trg Evropske unije ter opravljanje prevozov za tuje naročnike (t. i. kabotaža Evropske unije), istočasno pa je domačim naročnikom prevozov v tujino omogočila dostop do cenovno ugodnejših ponudnikov transportnih storitev iz tujine. Po vstopu v Evropsko unijo se je

konkurenčnost domačih prevoznikov v primerjavi s prevozniki iz držav nečlanic povečala zaradi primerjalno manjšega števila zahtevanih administrativnih postopkov (Repašek 2005: 29).

Namen dovolilnic je regulacija mednarodnega cestnega prevoza, posledično temu pa varovanje okolja.

Na podlagi česa pride posamezna država do dovolilnic?

Ministrstvo pristojno za promet, pridobi dovolilnice od pristojnega organa druge države na podlagi mednarodne pogodbe – sporazuma (ali predpisanega protokola, če sporazum ni podpisan), sklenjenega s posamezno državo. Pristojna organa obeh pogodbenic si vsako leto izmenjata dogovorjeno število neizpolnjenih obrazcev dovolilnic. Dovolilnice za prevoz blaga veljajo 13 mesecev od začetka vsakega koledarskega leta (če ni drugače dogovorjeno). Dovolilnica ni prenosljiva in se lahko hkrati uporablja le za eno vozilo.

Kvoto, vrsto in druge pogoje za uporabo dovolilnic določi skupni odbor (mešana komisija), ki je sestavljena iz predstavnikov pristojnih organov pogodbenic. Skupni odbor se izmenično sestaja vsaj enkrat letno; če je potrebno tudi pogosteje – na zahtevo ene od pogodbenic. Kvota dovolilnic se izmenjuje na podlagi reciprocitete.

Ministrstvo, pristojno za promet pridobi dovolilnice od pristojnega organa druge države na podlagi sklenjene pogodbe oz. sporazuma. Direkcija Republike Slovenije za ceste vzajemno izmenja z drugimi državami dogovorjeno kvoto dovolilnic za našo državo. Te dovolilnice posreduje delivcema: Obrtni zbornici Slovenije in Gospodarski zbornici Slovenije. Obrtna zbornica Slovenije in Gospodarska zbornica Slovenije na podlagi javnega pooblastila opravljata delitev in razdelitev dovolilnic med domače avtoprevoznike (Internet 91).

Konec leta 2006 je bil sprejet novi Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije št. 131/2006, ki navaja nekaj sprememb glede na predhodni veljavni zakon.

Še vedno se dovolilnice za prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu delijo na kritične in nekritične. Kritične³⁰ dovolilnice so tiste dovolilnice, katerih pridobljene količine ne

³⁰ Vrste dovolilnic, ki so jih slovenski avtoprevozniki v preteklem obdobju oktober–oktober uporabili v količini več kot 90 % razpoložljive kvote dovolilnic, Ministrstvo za promet objavi kot kritične dovolilnice, kar pomeni, da se delijo pod posebnimi pogoji in merili, katere določata Zakon o prevozih v cestnem prometu in Pravilnik o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu.

zadoščajo za potrebe domačih prevoznikov, in dovolilnice CEMT. Ministrstvo, pristojno za promet, na podlagi podatkov o porabi dovolilnic in drugih okoliščin, ki vplivajo na količino razpoložljivih dovolilnic, določi seznam kritičnih dovolilnic in ga objavi na svoji spletni strani. Direkcija pridobi za opravljanje mednarodnih prevozov dovolilnice od pristojnega organa druge države na podlagi mednarodne pogodbe, sklenjene s posamezno državo. Delitev dovolilnic in dovolilnic CEMT opravlja izdajatelj licenc na podlagi podeljenega javnega pooblastila (delivec) v upravnem postopku. Delivec upošteva pri delitvi dovolilnic pogoje, merila in postopke, določene z zakonom in podzakonskimi predpisi, sprejetimi za njegovo izvajanje (ZPCP-2, UL RS št. 131/2006: 14472).

Dovolilnice lahko pridobi domači prevoznik, ki ima licenco oziroma dovoljenje Evropske unije, ki mu dovoljuje mednarodni prevoz blaga v cestnem prevozu, in je pri delivcu pravočasno vložil vlogo za dodelitev dovolilnic.

Pri delitvi dovolilnic glede na število posameznih vrst dovolilnic, pridobljenih od drugih držav ali mednarodnih organizacij, delivec upošteva naslednja merila:

- število uporabljenih in vrnjenih dovolilnic v določenem opazovanjem obdobju,
- število motornih vozil, registriranih za opravljanje prevozov blaga v mednarodnem cestnem prometu, za katere ima prevoznik veljavne izvode licence,
- število in ekološko kakovost voznega parka (EURO 0, 1, 2, 3, ...; bolj zelena in varna vozila...), ki se glede na kakovost ustrezno točkuje (ZPCP-2, UL RS št. 131/2006: 14472).

Po zgornjih merilih se skuša doseči enake možnosti vseh domačih prevoznikov za pridobitev dovolilnic, ustrezne možnosti novih domačih prevoznikov, ki želijo prvič pridobiti dovolilnice ter hkrati učinkovita uporaba dovolilnic.

Uporabljene dovolilnice mora prevoznik vrniti delivcu najpozneje v 15 dneh po uporabi. Če prevoznik ne vrne vseh vrst dovolilnic iz predpreteklega delilnega obdobja, mu lahko delivec v celoti ali delno ustavi ali zmanjša naslednjo dodelitev dovolilnic. Neuporabljene dovolilnice mora prevoznik vrniti delivcu najpozneje v osmih dneh po preteku veljavnosti dovolilnice.

Pri vračilu uporabljenih dovolilnic mora prevoznik priložiti seznam porabljenih dovolilnic po postopku in na obrazcu, ki ga predpiše minister. Na obrazcu se navede registrska označba vozila, s katerim je bila uporabljena dovolilnica, številka računa, s katerim je bil zaračunan prevoz, in številka tovornega lista. Pravilno uporabo dovolilnic delivec presoja na podlagi podatkov iz prevozne listine (CMR) (ZPCP-2, UL RS št. 131/2006: 14472).

Če prevoznik dodeljenih dovolilnic ne potrebuje, jih mora vrniti delivcu. Prevozniku, ki v dveh zaporednih delilnih obdobjih ni prevzel dodeljenih dovolilnic, delivec ustavi nadaljnjo dodelitev dovolilnic. Tak prevoznik se šteje za novega prevoznika. Porabljene dovolilnice domačega prevoznika hrani delivec v arhivu še tri leta od dneva prenehanja veljavnosti dovolilnice, podatke o prejetih in porabljenih dovolilnicah pa trajno in so arhivsko gradivo (ZPCP-2, UL RS št. 131/2006: 14472).

V prihodnosti bo potekal boj na področju izdajanja dovolilnic za prevoz blaga v tujino. Po sedanji ureditvi jih razdeljujeta Gospodarska in Obrtna zbornica Slovenije. Na podlagi novega zakona o prevozih v cestnem prometu bo to v prihodnje opravljal le en izvajalec, ki bo izbran na javnem razpisu, ki ga bo objavilo Ministrstvo za promet (Internet 84).

H kvalitetnemu cilju nepovečevanja deleža cestnega blagovnega prometa v Sloveniji lahko pripomore ustrezna cenovna in davčna politika, ki naj kompletira strukturo cene za cestni in železniški blagovni promet (za zunanje učinke, znižanje nesmotrnih subvencij, uvedba obdavčenja po okoljsko diferenciranih kriterijih). Pridružitve Slovenije k EU je olajšalo vstop domačih prevoznikov na trge držav članic, kar pa pomeni tudi povečanje cestnih prevozov in rast domače cestno–prevozniške dejavnosti (Internet 85).

7.2 SCHENGENSKO OBMOČJE

Slovenija bo konec leta 2007 postala članica schengenskega območja. Odločitev, da bo do širitve schengenskega območja prišlo konec letošnjega leta, je bila sprejeta na zasedanju Sveta EU za pravosodje in notranje zadeve v Bruslju 5. decembra 2006, ko so ministri sprejeli novo časovnico za širitev schengenskega območja. Republika Slovenija bo tako odpravila nadzor na notranjih kopenskih in morskimi mejah s članicami EU do 31. 12. 2007, na zračnih mejah pa marca 2008 (Internet 86).

Schengenska konvencija je zasnovana tako, da na eni strani zagotavlja prosto gibanje ljudi brez mejnega nadzora znotraj držav, ki so podpisnice Schengenske konvencije, hkrati pa so podpisnice sprejele tudi skupna pravila, s katerimi zagotavljajo varnost. Med drugim gre za oblikovanje skupnega viznega režima, koordinacijo med policijami, carinskimi ter pravosodnimi organi ter za ukrepe v boju proti terorizmu in organiziranemu kriminalu (Internet 87).

Schengenski sporazum posebno poglavje namenja prevozu in pretoku blaga, kjer se pogodbenice s podpisom sporazuma obvežejo, da njihovi zakoni in drugi predpisi ne bodo ovirali neupravičenega pretoka blaga v notranjih mejah. Oljaševale in pospeševale bodo pretok in prevoz blaga preko notranjih meja tako, da bodo formalnosti v zvezi s prepovedjo in omejitvami izvajale ob carinjenju blaga za domačo uporabo, kar bo pripomoglo k zmanjšanju storškov prevoza in hitrejšem ter bolj konkurenčnem prevozu blaga. Carinjenje blaga se lahko izvaja po lastni izbiri pogodbenice bodisi v notranjosti države ali na notranjih mejah (Internet 89).

8. ZAKLJUČEK

Kot glavni primer sem izbrala Slovenijo, ki je uspešno prestala tranzicijo in je kot članica Evropske unije, Nata, Evropske konference prometnih ministrov, mednarodne zveze IRU saj je lahko v veliko pomoč ostalim državam Jugovzhodne Evrope na poti razvoja.

Slovenija je kljub osamosvojitvi predvsem zgodovinsko in kulturno še vedno močno vpeta v regijo Jugovzhodne Evrope, zato temu področju namenja še posebno pozornost. To je hkrati področje, kjer se lahko Slovenija skupaj s svojimi strateškimi partnerji uveljavlja kot relevanten mednarodni dejavnik in seveda zaradi idealne geografske lega in s kulturno ter jezikovno prednost nastopa kot povezovalni dejavnik med Jugovzhodno in Zahodno Evropo (Lajh 2002: 35). Po pregledu spletnih strani ministrstev za promet vseh držav Jugovzhodne Evrope ima najbolj obsežne podatke ter tudi dostopnost raznovrstnih podatkov s področja prometa in uporabe ter dodelitve dovolilnic Republika Hrvaška, nato sta Srbija in Črna gora, sledita Bosna in Hercegovina in Makedonija, najbolj skopa s podatki pa je Republik Albanija, ki pa spada tudi med najrevnejše države preučevanih držav v moji diplomski nalogi.

Prvo hipotezo, s katero se skušala dokazati da evropski blagovni tokovi vplivajo s svojo prometno politiko in njenim razvojem na gospodarski razvoj držav Jugovzhodne Evrope, lahko potrdim, saj je analiza sekundarnih podatkov pokazala, da sta za vse države Jugovzhodne Evrope izredno pomemben liberaliziran trg, katerega uresničujejo z Republiko Slovenijo. Države JVE so članice CEMT, imajo prost pretok blaga skozi ozemlja ostalih članic, vendar jih politika institucije CEMT počasi prisiljuje po težnjah po bolj konkurenčnih storitvah, saj skušajo povečati izdajo dovolilnic CEMT za vozila višjega ekološkega standarda. Nekatere države Evrope omejujejo prevoze blaga državam nečlanicam v države članice Evropske unije, tako da izdajo manjše število dovolilnic in zato ker je povpraševanje večje od pridobljene kvote, jih pristojna služba objavi kot kritične in se potem tudi drugače obravnavajo in delijo (v Sloveniji: beloruska dovolilnica in hrvaška dovolilnica).

Drugo hipotezo, s katero sem skušala dokazati, da Republika Slovenija, kot država članica EU ter članica CEMT, lahko s svojo prometno politiko bistveno prispeva pri razvoju cestnega transporta na področju Jugovzhodne Evrope, lahko prav tako potrdim. Republika Slovenija ima razdelano strategijo za razvoj prometne politike in razvoj slovenskega avtoprevoznitva do leta 2010, kar pomeni, da lahko posreduje dosedanje dosežke in prihodnje cilje, državam, ki skušajo postati bolj konkurenčne in uspešnejše tako na domačem kot na tujem trgu.

Republika Slovenija skuša na različnih mešanih komisijah odpaviti ovire, katere zavirajo prost pretok blaga med državami, poskuša doseči tako soglasje, da se bo trg za prevoz blaga še bolj liberaliziral in da bo mogoč prost pretok blaga.

Najpomembnejši cilj politike Evropske unije do Jugovzhodne Evrope je tam ustvariti okolje, kjer ne bo nihče niti pomislil na vojaški spor in kjer bosta vladala mir, stabilnost, blaginja in svoboda, ki so zadnjih 50 let stalni spremljevalci EU in njenih držav članic. Razumljivo je EU največja individualna donatorka pomoči celotnemu Zahodnemu Balkanu z različnimi programi pomoči, ki so namenjeni izboljševanju gospodarskega, političnega in socialnega sodelovanja med EU in tamkajšnjimi državami (Internet 88).

Zadnje trimesečje tekočega leta je najbolj dejavno na področju dovolilnic, saj je čas oddaje letnih načrtov za pridobitev dovolilnic za naslednje leto, prav tako je tudi obdobje, ko se ministrstvo pogaja za izmenjavo kvote za dovolilnice za mednarodni cestni blagovni transport.

9. VIRI IN LITERATURA:

Primarni viri:

1. Evropska unija (2005): *Pogodba o Ustavi za Evropo*. Luxembourg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti.
2. Lajh, Damjan (2002): *Pakt stabilnosti: Slovenija – nevladne organizacije*. Ljubljana: Mirovni inštitut, Inštitut za sodobne družbene in politične študije.
3. Ministrstvo za promet in zveze (1998): *Prometna politika za vsakogar*. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze.
4. Repanšek, Natalija (2005): *Vpliv dovolilnic na blagovne tokove v mednarodnem cestnem prometu*. Diplomsko delo. Portorž: Fakulteta za pomorstvo in promet.
5. Strange, Susan (1995): *Države in trgi*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
6. Vukadinović, Radovan (2002): *Varnost v Jugovzhodni Evropi*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Protokoli mešanih komisij:

1. *Protokol 1*: Ministrstvo za promet in zveze Republike Slovenije in Ministrstvo za promet Republike Albanije (1992): *Protokol o pogovorih med delegacijama Ministrstva za promet in zveze Republike Slovenije in Ministrstva za promet Republike Albanije z dne 02. 03. 1992 v Ljubljani*. Dostopno na <http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/Albanija.pdf> (5. september 2007).
2. *Protokol 2*: Ministrstvo za promet Bosne in Hercegovine in Ministrstvo za promet Republike Slovenije (2006). *Protokol o 5. sestanku mešane komisije med delegacijama Bosne in Hercegovine in Republike Slovenije o mednarodnem cestnem prevozu stvari in oseb z dne 15. – 16. 06. 2006 v Ljubljani*. Dosegljivo na <http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/Razno/bih.pdf> (5. september 2007).

3. *Protokol 3: Ministrstvo za promet Republike Slovenije in Ministrstvo za promet Republike Hrvaške (2005). Protokol sestanka slovensko – hrvaške Mešane komisije o mednarodnem cestnem prevozu z dne 06. in 07. oktober 2005 v Ljubljani.* Dosegljivo na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/hrvaska_slo.pdf (05. september 2007).
4. *Prtokol 4: Ministrstvo za promet Republike Slovenije in Ministrstvo za promet Republike Makedonije (2005). Protokol drugega sestanka mešane slovensko – makedonske komisije za mednarodni cestni promet z dne 22. 11. 2005 v Ljubljani.* Dosegljivo na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/Makedonija_01.pdf (06. september 2007).
5. *Protokol 5: Ministrstvo za promet Republike Slovenije in Ministrstvo za promet Srbije in Črne gore (2005). Protokol zasedanja mešane slovensko – srbsko-črnogorske komisije za mednarodni cestni prevoz oseb in stvari z dne 02. in 03. junij 2005 v Lendavi.* Dosegljivo na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/srbija_in_crna_gora.pdf (06. september 2007).

Uradni dokumenti (po kronološkem zaporedju):

- Državni zbor Republike Slovenije (1994): *Zakon o prevozih v cestnem prometu.* Ljubljana: Uradni list RS št. 72, 4035.
- Državni zbor Republike Slovenije (1999): *Odločba o ugotovitvi neskladnosti 33. člena zakona o prevozih v cestnem prometu z ustavo ter razveljavitev pravilnika o merilih, postopku in načinu delitve dovolilnic za mednarodni cestni prevoz stvari ter pravilnika o postopku, merilih za delitev in uporabi CEMT dovolilnic, z odložilnim rokom.* Ljubljana: Uradni list RS št. 7, 586.
- Državni zbor Republike Slovenije (1999). *Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-C).* Ljubljana: Uradni list RS št. 65, 8453.
- Državni zbor Republike Slovenije (1999). *Pravilnik o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz stvari v cestnem prometu in CEMT dovolilnic.* Ljubljana: Uradni list RS št. 88, 13380.

- Državni zbor Republike Slovenije (2001). *Zakonom o prevozih v cestnem prometu (ZPCP 1)*. Ljubljana: Uradni list RS, št. 59, 6037.
- Državni zbor Republike Slovenije (2001). *Odločba o skladnosti 14. člena zakona o prevozih v cestnem prometu z ustavo*. Ljubljana: Uradni list RS št. 28, 3006.
- Državni zbor Republike Slovenije (2002). *Pravilnikom o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu*. Ljubljana: Uradni list RS, št. 82, 8976.
- Državni zbor Republike Slovenije (2004). *Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-1B)*. Ljubljana: Uradni list RS št. 63, 8041.
- Državni zbor Republike Slovenije (2006). *Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2)*. Ljubljana: Uradni list RS, št. 131, 14472.

Internetni viri:

- *Internet 1: Finance (2007): Prerivanje bo koristilo uporabnikom*. Dostopno na <http://www.finance.si/?MOD=show&id=175355> (21. maj.2007).
- *Internet 2: Fakulteta za pomorstvo in promet: Transportni sistemi*. Dostopno na <http://www.fpp.edu/~twrdy/gradiva/Transportni%20sistemi/Transportni%20sistemi.pdf> (21. april 2007).
- *Internet 3: Ministrstvo za promet (2006): Program za trajen in stabilen razvoj slovenskega avtoprevoznitva*. Dostopno na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/06P_trajenRazvojaAvtoprevoz0812.pdf (21. april 2007).
- *Internet 4: Ministrstvo za gospodarstvo (2007): Države jugovzhodne Evrope in zahodnega Balkan*. Dostopno na http://www.mg.gov.si/si/delovna_podrocja/ekonomski_odnosi_s_tujino/bilateralni_odnosi/evropske_unije_do_tretjih_drzav/drzave_jugovzhodne_evrope_in_zahodnega_balkan/ (13. maj. 2007).

- *Internet 5*: Statistični urad Republike Slovenije (1999): *Statistični letopis Republike Slovenije 1999*. Dostopno na www.stat.si/letopis/1999/22_99/22-99.doc (01. april 2007).
- *Internet 6*: Kazalci okolja v Sloveniji(2006): *Obseg in sestava tovornega prometa*. Dostopno na http://eionet-si.arso.gov.si/kazalci/index_html?Kaz_id=75&Kaz_naziv=Obseg%20in%20zgradba%20tovornega%20prometa&Sku_id=27&Sku_naziv=PROMET&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP (1. marec 2007).
- *Internet 7*: Europea commission (2006): *Road transport policy*. Dostopno na http://ec.europa.eu/transport/road/doc/road_transport_policy_en.pdf (14. maj 2007).
- *Internet 8*: Fakulteta za pomorstvo in promet (2001): *Bela knjiga Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev*. Dostopno na [http://www.fpp.uni-lj.si/~gmajdic/Osnove%20prometnega%20in%20transportnega%20sistema/Sprotne%20vaje%20\(%20Bela%20knjiga,%20...%20\)/Dokument%20Bela%20knjiga.pdf](http://www.fpp.uni-lj.si/~gmajdic/Osnove%20prometnega%20in%20transportnega%20sistema/Sprotne%20vaje%20(%20Bela%20knjiga,%20...%20)/Dokument%20Bela%20knjiga.pdf), 5-21 (27. marec. 2007).
- *Internet 9*: Evrpska komisija (2005): *Sporočilo Komisije Svetu in evropskemu Parlamentu - Pregled 2005 Strategije trajnostnega razvoja EU: Začetne ocene in Prihodnje usmeritve*. Dostopno na http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COMfinal&an_doc=2005&nu_doc=37&lg=sl (20. avgust 2007).
- *Internet 10*: Eurostat (1996): *Bruto domači proizvod v Evropski uniji*. Dostopno na http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=EUROIND_NA&root=EUROIND_NA/euro_na/na_gdp/na010 (20. avgust 2007).
- *Internet 11*: Eurostat (2006): *Stopnja zaposlenosti Evropski uniji*. Dostopno na http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=STRIND_EMPLOI&root=STRIND_EMPLOI/emploi/em011 (20. avgust. 2007).

- *Internet 12*: Komisija Evropskih Skupnosti (2004): *Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju uvajalne in obratovalne faze Evropskega satelitskega radionavigacijskega programa*. Dostopno na http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/com/2004/com2004_0477sl01.pdf (20. avgust 2007).
- *Internet 13*: Evropska komisija (2006): *Zelena knjiga o satelitskih navigacijskih aplikacijah*. Dostopno na http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/green-paper/doc/com_2006_gp_galileo_sl.pdf (20. avgust 2007).
- *Internet 14*: Evropska komisija (2006): *Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu, Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino, Vmesni pogled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001*. Dostopno na http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_sl.pdf (22. avgust 2007).
- *Internet 15*: Uradni list Republike Slovenije št. 58 (2006): *Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije*. Dostopno na <http://www.uradni-list.si/1/ulonline.jsp?urlid=200658&dhid=82926> (20. avgust 2007).
- *Internet 16*: Economic Commission for Europe (2007): *United Nations Coordination of Outer Space Activities*. Dostopno na: <http://www.uncosa.unvienna.org/uncosa/en/directory/ece/index.html> (20. avgust 2007).
- *Internet 17*: Mrkaić, Mićo (2004): *O gospodarski prihodnosti Slovenije*. Dostopno na <http://www.prihodnost-slovenije.si/ups/ps.nsf/krf/3C8BE1E28C60A365C1256E940046C506?OpenDocument> (20. avgust 2007).
- *Internet 18*: Evropski parlament (2007): *Prometna politika: Zgodba o uspehu*. Dostopno na http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-3543-057-02-09-910-20070222STO03534-2007-26-02-2007/default_sl.htm (13. marec 2007).
- *Internet 19*: Strukturni in kohezijski skladi Evropske unije (2006): *Promet*. Dostopno na http://euskladi.gov.si/skladi/kohezija_2.html (22. avgust 2007).

- *Internet 20*: Ministrstvo za promet (2005): *Odgovor ministra mag. Janeza Božiča na članek v Financah*. Dostopno na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/odgovor_v_pdfb_obliki.pdf (22. avgust 2007).
- *Internet 21*: Urad Vlade za komuniciranje Republike Slovenije (2007): *Lizbonska strategija in Slovenija*. Dostopno na <http://evropa.gov.si/lizbonska-strategija/lizbonska-strategija-slovenija/> (20. avgust 2007).
- *Internet 22*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *About us*. Dostopno na <http://www.cemt.org/about.htm> (13. marec 2007).
- *Internet 23*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Member Countries*. Dostop na <http://www.cemt.org/cemtmemb.htm> (23. marec 2007).
- *Internet 24*: c: *Protocol concerning the European Conference of Ministers of Transport*. Dostopno na <http://www.cemt.org/pub/pubpdf/protocole.pdf> (13. marec 2007).
- *Internet 25*: Uradni list Republike Slovenije (2002): *Navodila o uporabi večstranskega kontingenta CEMT dovolilnic*. Dostopno na http://www.uradni-list.si/priloge/RS_-2002-082-04056-OB~P002-0000.PDF (20. avgust 2007).
- *Internet 26*: Uradni list Republike Slovenije (2002): *Vzorec letne in kratkoročne CEMT dovolilnice*. Dostopno na http://www.uradni-list.si/priloge/RS_-2002-082-04056-OB~P003-0000.PDF (30. avgust 2007).
- *Internet 27*: Ministrstvo za promet (2003): *Pravilnik o spremembah in dopolnitvah pravilnika o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu*. Dostopno na http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/celotno_besedilo_Pravilnik_o_spremembah_in_dopolnitvah_pravilnika_o_delitvi_dovolilnic_za_mednarodni_prevoz.pdf (20. avgust 2007).
- *Internet 28*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Razdelitev multilateralne kvote za leto 2007*. Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/TR200613Fbil.pdf>, 5-7 (22. junij. 2007).

- *Internet 29*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *A newsletter from the European Conference of Ministers of Transport*. Dostopno na <http://www.cemt.org/events/Letters/letter3e.pdf>, 2 (22. avgust 2007).
- *Internet 30*: International Road Transport Union (2007): *This is the IRU*. Dostopno na <http://www.iru.org/> (24. marec 2007).
- *Internet 31*: International Road Transport Union (2007): *Mission*. Dostopno na http://www.iru.org/index/en_iru_mission (13. maj 2007).
- *Internet 32*: European Commission (2004): *Enlargement – Albania (economic profile)*. Dostopno na http://ec.europa.eu/enlargement/albania/economic_profile_en.htm (20. avgust 2007).
- *Internet 33*: Prosta enciklopedija Wikipedia (2007): *Albanija*. Dostopno na http://sl.wikipedia.org/wiki/Republika_Albanija (13. maj 2007).
- *Internet 34*: European Commission (2004): *Enlargement – Albania (political profile)*. Dostopno na http://ec.europa.eu/enlargement/albania/political_profile_en.htm (21. april 2007).
- *Internet 35*: (2003): Ministrstvo za zunanje zadeve (2003): *Končane politične bilateralne konzultacije z Albanijo - Albanija ukinila vizume za slovenske državljane*. Dostopno na [http://www.mzz.gov.si/index.php?id=399&tx_ttnews\[pointer\]=221&tx_ttnews\[tt_news\]=7546&tx_ttnews\[backPid\]=396&cHash=0393f0a251](http://www.mzz.gov.si/index.php?id=399&tx_ttnews[pointer]=221&tx_ttnews[tt_news]=7546&tx_ttnews[backPid]=396&cHash=0393f0a251) (21. april 2007).
- *Internet 36*: United Nation Economic Commission for Europe (2004): *Annual billetin of Transport Statistics for Europe and North America*. Dostopno na <http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/ABTS2004.pdf#page=79> (9. maj 2007).
- *Internet 37*: United Nation Economic Commission for Europe (2005): *Annual billetin of Transport Statistics for Europe and North America*. Dostopno na <http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/ABTS2005.pdf#page=13> (9. maj 2007).

- *Internet 38: Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program (2004): Albania.* Dostopno na <http://www.ttfse.org/default.aspx?c=86&p=109> (14. maj 2007).
- *Internet 39: Institute of Statistics Albania (2004): Statistical Year book 1995-2004.* Dostopno na <http://www.instat.gov.al/> (14. maj 2007).
- *Internet 40: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007 for Albania.* Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/ALB.pdf> (14. maj 2007).
- *Internet 41: AlbInvest (2007): Transportation and Logistics Albania.* Dostopno na http://www.albinvest.gov.al/foto/10_Transport_Log.pdf, 3 (14. maj 2007).
- *Internet 42: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): Bosna in Hercegovina.* Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/?act=2&act2=1&dId=2002060513443733> (16. maj 2007).
- *Internet 43: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): Bosna in Hercegovina – zunanja trgovina.* Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/?act=2&act2=5&dId=2002060513443733> (16. maj 2007).
- *Internet 44: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): Bosna in Hercegovina – bilateralni ekonomski odnosi.* Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/?act=2&act2=8&dId=2002060513443733> (16. maj 2007).
- *Internet 45: Federal office of statistics (2006): Bosnia and Herzegovina – Federation of Bosnia and Herzegovina - saobračaj.* Dostopno na <http://www.fzs.ba/Podaci/saobracaj2006.htm> (16. maj 2007).
- *Internet 46: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007 for Bosnia and Herzegovina.* Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/BIH.pdf> (21. april 2007).
- *Internet 47: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): Hrvaška - zunanja trgovin.,* Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=5&dId=2002051315415840> (18. maj 2007).

- *Internet 48*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Hrvaška - bilateralni ekonomski odnosi*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=8&dId=2002051315415840> (18. maj 2007).
- *Internet 49*: Banelli, Marjan (2006): *Hrvatski prijevoznici pred vratima EU*. Dostopno na 195.29.151.50/sonda/projects/Izvoznici/tribine/Marijan%20Banelli%20Prijevoznici%20i%20EU.ppt (19. maj 2007).
- *Internet 5*: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2006): *CEMT multilateralne dozvole*. Dostopno na <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/060906-CEMT-info.pdf> (19. maj 2007).
- *Internet 51*: Republika Hrvatska - Državni zavod za statistiku (2005): *Statistički ljetopis 2003 – 2005*. Dostopno na <http://www.dzs.hr/>, 11 (18. maj 2007).
- *Internet 52*: : Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2007): *Analiza tržišta cestovnog prijevoza Republike Hrvatske*. Dostopno na http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/070206_prezent-cv2.pdf (19. maj 2007).
- *Internet 53*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007 for Croatia*. Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/HRV.pdf> (21. april 2007).
- *Internet 54*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007*. Dostopno na http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/odluka-kvota_cemt.pdf (18. maj 2007).
- *Internet 55*: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2006): *Popis kritičnih dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta za 2006. godinu*. Dostopno na <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/POPIS-prijevoznici-06.pdf> (18. maj 2007).
- *Internet 56*: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2007): *Popis kritičnih dozvola za međunarodni cestovni prijevoz tereta za 2007. godinu*. Dostopno na <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/060920-kriticne-dozvole2007.pdf> (18. maj 2007).

- *Internet 57*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Makedonija*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=1&dId=2002060513480336> (20. maj 2007).
- *Internet 58*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Makedonija – gospodarska rast in industrijska proizvodnja*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=3&dId=2002060513480336> (20. maj 2007).
- *Internet 59*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Makedonija – zunanja trgovina*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=5&dId=2002060513480336> (20. maj 2007).
- *Internet 60*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Makedonija – bilateralni ekonomski odnosi s Slovenijo*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=8&dId=2002060513480336> (20. maj 2007).
- *Internet 61*: United Nation Economic Commission for Europe (2006): *Handbook of Transport Statistics in the UNECE region 2006*. Dostopno na <http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/HTS2006.pdf>, 60 (20. maj 2007).
- *Internet 62*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007 for Macedonia*. Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/MKD.pdf> (20. maj 2007).
- *Internet 63*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Srbija*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=1&dId=2006091814523210> (20. maj 2007).
- *Internet 64*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Srbija – gospodarska rast in industrijska proizvodnja*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=3&dId=2006091814523210> (20. maj 2007).

- *Internet 65*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Srbija – zunanja trgovina*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=5&dId=2006091814523210> (20. maj 2007).
- *Internet 66*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Srbija – bilateralni ekonomski odnosi s Slovenijo*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=8&dId=2006091814523210> (20. maj 2007).
- *Internet 67*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Črna gora*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=1&dId=2002070415474401> (20. maj 2007).
- *Internet 68*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Črna gora – gospodarska rast in industrijska proizvodnja*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=3&dId=2002070415474401> (20. maj 2007).
- *Internet 69*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Črna gora – zunanja trgovina*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=5&dId=2002070415474401> (20. maj 2007).
- *Internet 70*: Spletni portal Izvozno okno (2003-2007): *Črna gora – bilateralni ekonomski odnosi s Slovenijo*. Dostopno na <http://www.izvoznookno.si/index.php?act=2&act2=8&dId=2002070415474401> (20. maj 2007).
- *Internet 71*: European Conference of Ministers for Transport (2007): *Short – term trends survey Serbia and Montenegro*. Dostopno na <http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/SCG1Q.pdf> (13. maj 2007).
- *Internet 72*: Vlada Republike Crne gore (2006): *Strategija razvoja saobraćaja Crne gore*. Dostopno na <http://www.gom.cg.yu/files/1150193723.pdf> 19.05.2007 (13. maj 2007).

- *Internet 73*: Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i gora telekomunikacija, Republika Crna gora (2005): *Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju*. Dostopno na <http://www.vlada.cg.yu/minsaob/vijesti.php?akcija=vijesti&id=12145> (19. maj 2007).
- *Internet 74*: European Conference of Ministers for Transport (2004-2006): *Distribution of Multilateral Quota as at 1 January 2007 for Serbia and Montenegro*. Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/SCG.pdf> (21. april 2007).
- *Internet 75*: Vidmar, Aleš (2002): *Ekonomski odnosi med Slovenijo in Rusko federacijo*. Diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede. Dostopno na <http://dk.fdv.uni-lj.si/dela/Vidmar-Ales.PDF> (2. julij 2007).
- *Internet 76*: Ministrstvo za gospodarstvo Republike Slovenije (2006): *Stabilizacijsko-pridružiteni sporazum (SPS) med EU in Albanijo*. Dostopno na http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/DEOT/deot_SPS__Albanija_060613.pdf (4. julij 2007).
- *Internet 77*: Slovenija Summit (2002): *9. srečanje predsednikov srednjeevropskih držav*. Dostopno na <http://www.ukom.gov.si/slovenija-summit/slo/bilaterala/bih/> (11. junij 2007).
- *Internet 78*: Slovenija Summit (2002): *9. srečanje predsednikov srednjeevropskih držav*. Dostopno na <http://www.ukom.gov.si/slovenija-summit/slo/bilaterala/hrvaska/> (11. junij 2007).
- *Internet 79*: Slovenija Summit (2002): *9. srečanje predsednikov srednjeevropskih držav*. Dostopno na <http://www.ukom.gov.si/slovenija-summit/slo/bilaterala/makedonija/> (11. junij 2007).
- *Internet 80*: Slovenija Summit (2002): *9. srečanje predsednikov srednjeevropskih držav*. Dostopno na <http://www.ukom.gov.si/slovenijasummit/slo/bilaterala/zrj/> (11. junij 2007).
- *Internet 81*: European Conference of Ministers for Transport (2007): *Short – term trends survey Slovenia*. Dostopno na <http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/SVN1Q.pdf> (21. april 2007).

- *Internet 82*: Statistični urad Republike Slovenije (2006): *Statistični letopisi 1996-2005*. Dostopno na: http://kazalci.arso.gov.si/kazalci#KAZALEC_TOP (01. marec 2007).
- *Internet 83*: Državni zbor Republike Slovenije (2001): *Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-1)*. Dostopno na http://www2.gov.si/zak/Zak_vel.nsf/0/c12563a400338836c1256a8100450ff6?OpenDocument&ExpandSection=1 (20. avgust 2007).
- *Internet 84*: Poslovni dnevnik Finance (2007): *Zbornice se bojujejo za člane*. Dostopno na <http://www.finance.si/?MOD=show&id=175354&src=pj190207> (20. februar 2007).
- *Internet 85*: Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj (2002): *Delež cestnega v blagovnem prometu – Poročilo o razvoju*. Dostopno na <http://www.sigov.si/zmar/projekti/pr/2002/ind/dcbp.pdf> (15. junij 2007).
- *Internet 86*: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije (2007): *Kaj je Schengen?* Dostopno na <http://www.mnz.gov.si/si/splosno/novice/novica/browse/1/article/11982/5363/?cHash=4b3291ac09> (13. julij 2007).
- *Internet 87*: Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji (2007): *Schengen*. Dostopno na http://ec.europa.eu/slovenija/dossier/schengen/index_sl.htm (22. junij 2007).
- *Internet 88*: Poslanska skupina EPP-ED - skupine Evropske ljudske stranke (krščanskih demokratov) in Evropskih demokratov – v Evropskem parlamentu: *Jugovzhodna Evropa*. Dostopno na http://www.epp-ed.org/Policies/pkeynotes/03south-east-europe_sl.asp (13. junij 2007).
- *Internet 89*: Informacijski pooblaščenec Republike Slovenije: *Schengenska konvencija*. Dostopno na http://www.ip-rs.si/fileadmin/user_upload/doc/SCHENGEN_CONVENTION.doc (22. junij 2007).
- *Internet 90*: Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) (2007): *Delež cestnega prometa*. Dostopno na <http://www.dc.gov.si/si/promet/> (16. marec 2007).

- *Internet 91*: Ministrstvo za promet Republike Slovenije: *Na podlagi česa pride posamezna država do dovolilnic?* Dostopno na http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/prevozi_bлага_in_dovolilnice/ (16. marec 2007).
- *Internet 92*: European Conference of Ministers for Transport (2007): *Current Status of Licences in 2007*. Dostopno na <http://www.cemt.org/topics/road/notifications/SVN.pdf> (20. avgust.2007).

PRILOGE:

Priloga A: Države članice zveze IRU:



AE	Združeni arabski emirati	JP	Japonska
AF	Afganistan	KG	Kirgizijska republika
AL	Albanija	KR	Korea
AM	Armenija	KW	Kuvajt
AR	Argentina	KZ	Kazahstan
AT	Avstrija	LB	Libanon
AZ	Azerbajdžan	LT	Litva
BA	Bosna in Hercegovina	LU	Luxemburg
BE	Belgija	LV	Latvija
BG	Bolgarija	MA	Maroko
BH	Bahrain	MD	Moldavija
BR	Brazilija	MGA	Mongolija
BY	Belorusija	MK	Makedonija
CA	Kanada	MT	Malta
CH	Švica	NL	Nizozemska
CL	Čile	NO	Norveška
CN	Ljudska republika Kitajska	NZ	Nova Zelandija
CY	Ciper	PK	Pakistan
CZ	Češka	PL	Poljska
DE	Nemčija	PT	Portugalska
DK	Danska	RO	Romunija
EE	Estonija	RS	Srbija
ES	Španija	RU	Rusija
FI	Finska	SE	Švedska
FR	Francija	SI	Slovenija
GB	Velika Britanija	SK	Slovaška
GE	Georgia	SY	Sirija
GR	Grčija	TJ	Tadžikistan
HR	Hrvaška	TM	Turkmenija
HU	Madžarska	TN	Tunizija
IE	Irska	TR	Turčija
IL	Izrael	UA	Ukrajina
IR	Iran	US	Združene države Amerike
IT	Italija	UY	Urugvaj
JO	Jordanija	UZ	Uzbekistan

Vir: IRU. <http://www.iru.org/Presenting/Welcome.E.html> (dostop 24. 03. 2007).

Priloga B: Razdelitev multilateralne kvote letnih CEMT dovolilnic za leto 2007: Republika Slovenija.

Updated: 28/08/07

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Distribution of Multifateral Quota as at 1st January 2007

Country: SLOVENIA	Licences		Reserve licences	
	Quantity	Licence Numbers	Quantity	Licence Numbers
Annual licences				
Green	0		307	SLO 10001 - SLO 10307
Greener and Safe	0			
Euro 3 Safe	922	SLO 0001 - SLO 0922		
Euro 4 Safe	0			
Short term licenses				
Green	0			
Greener and Safe	0			
Euro 3 Safe	0			
Euro 4 Safe	0			

Vir: Evropska konferenca prometnih ministrov.

<http://www.cemt.org/topics/road/notifications/SVN.pdf>, 20. 08. 2007.

Priloga C: Vodenje evidence o izgubljenih, ukradenih, uničenih ter izdanih nadomestnih letnih CEMT dovolilnic za Republiko Slovenijo.

Vrste CEMT dovolilnic

Izgubljene Ukradene Uničene Številke Datum

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Current Status of Licences in 2007

Updated: 28/08/07
Code: SLO

Quantity	Numbers	lost		stolen		damaged		Number	Date
		Number	Date	Number	Date	Number	Date		
922	0001-0922					0139	22-Dec-06	10001	22-Dec-06
						0313	22-Dec-06	10002	22-Dec-06
						0314	22-Dec-06	10003	22-Dec-06
						0315	22-Dec-06	10004	22-Dec-06
						0316	22-Dec-06	10005	22-Dec-06
						0317	22-Dec-06	10006	22-Dec-06
						0438	22-Dec-06	10007	22-Dec-06
						0618	22-Dec-06	10008	28-Dec-06
						0656	22-Dec-06	10009	28-Dec-06
						0677	22-Dec-06	10010	28-Dec-06
						0718	22-Dec-06	10011	28-Dec-06
						0719	22-Dec-06	10012	28-Dec-06
						0720	22-Dec-06	10013	28-Dec-06

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Current Status of Licences in 2007

Updated: 28/08/07
Code: SLO

Quantity	Numbers	lost		stolen		damaged		Number	Date
		Number	Date	Number	Date	Number	Date		
						0540	25-Jan-07	10014	26-Jan-07
						0093	16-Feb-07	10015	16-Feb-07
						0897	16-Feb-07	10016	16-Feb-07
		0037	20-Mar-07					10017	26-Mar-07
		0065	23-Mar-07					10018	26-Mar-07
				0268	17-Apr-07			10019	23-Apr-07
						0128	11-May-07	10020	14-May-07
						10021	14-May-07		
						0469	11-May-07	10022	14-May-07
						0841	11-May-07	10023	14-May-07
						0869	11-May-07	10024	15-May-07
						0323	22-May-07	10025	23-May-07
						0797	22-May-07	10026	23-May-07
		0196	25-May-07					10027	6-Jun-07
		0142	17-Jul-07					10028	17-Jul-07
						0226	23-Jul-07	10029	27-Jul-07
						0396	20-Aug-07	10030	20-Aug-07
						0073	20-Aug-07	10031	20-Aug-07
						0377	23-Aug-07	10032	28-Aug-07
						0778	23-Aug-07	10033	28-Aug-07
						0844	28-Aug-07	10034	28-Aug-07
valid in:									
Austria	10	0001-0010							
	86	0011-0096				0093	16-Feb-07	10015	16-Feb-07
			0037	20-Mar-07				10017	26-Mar-07
			0065	23-Mar-07				10018	26-Mar-07
						0073	20-Aug-07	10031	20-Aug-07
Italy	34	0097-0130				0128	11-May-07	10020	14-May-07
	266	0131-0396				0139	22-Dec-06	10001	22-Dec-06
						0313	22-Dec-06	10002	22-Dec-06
						0314	22-Dec-06	10003	22-Dec-06



EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
Current Status of Licences in 2007



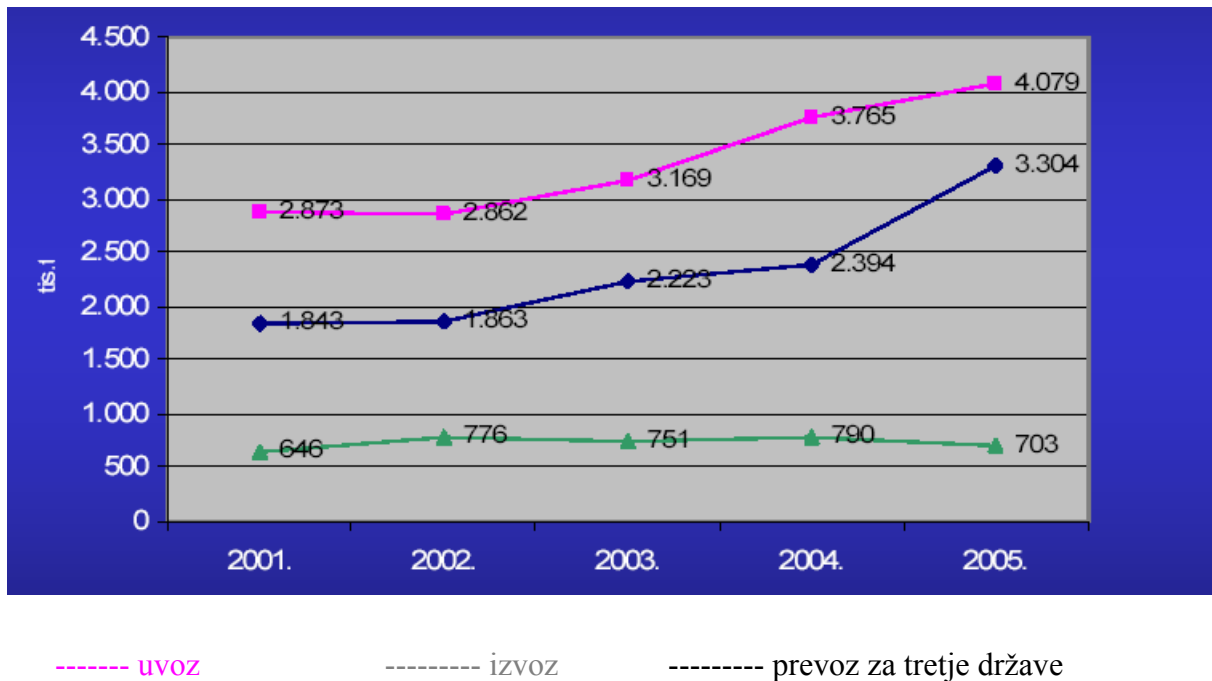
Updated: 28/08/07		Issued licences		Cancelled licences						Issued reserve licences	
Code: SLO				<i>lost</i>		<i>stolen</i>		<i>damaged</i>			
Quantity	Numbers	Number	Date	Number	Date	Number	Date	Number	Date	Number	Date
						0315	22-Dec-06	10004	22-Dec-06		
						0316	22-Dec-06	10005	22-Dec-06		
						0317	22-Dec-06	10006	22-Dec-06		
					0268	17-Apr-07		10019	23-Apr-07		
							0323	22-May-07	10026	23-May-07	
		0196	25-May-07					10027	6-Jun-07		
		0142	17-Jul-07					10028	17-Jul-07		
							0226	23-Jul-07	10029	27-Jul-07	
							0396	20-Aug-07	10030	20-Aug-07	
							0377	23-Aug-07	10032	28-Aug-07	
Greece	10	0001-0010									
	34	0097-0130					0128	11-May-07	10020	14-May-07	
	84	0397-0480					0438	22-Dec-06	10007	22-Dec-06	
							0469	11-May-07	10022	14-May-07	

Vir: Evropska konferenca prometnih ministrov.

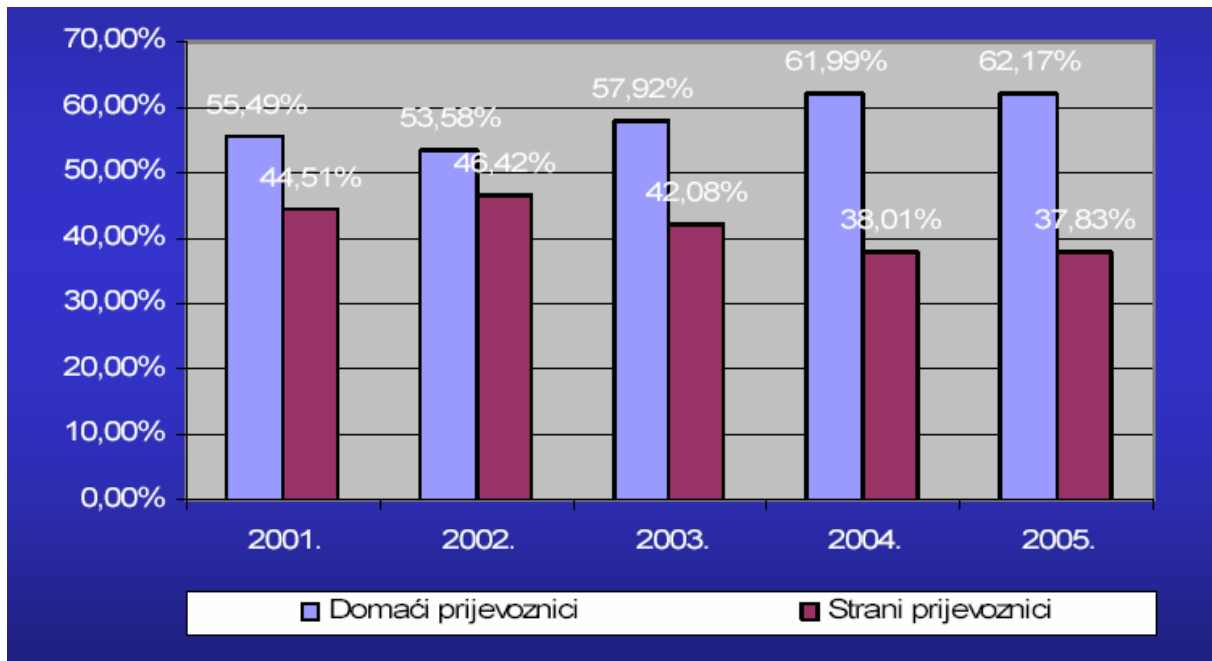
<http://www.cemt.org/topics/road/notifications/SVN.pdf>, 20. 08. 2007.

Priloga D: Cestni prevoz blaga na Hrvatskem.

Prepeljana količina blaga v uvozu, izvozu in prevozu tretjih držav: Republika Hrvatska



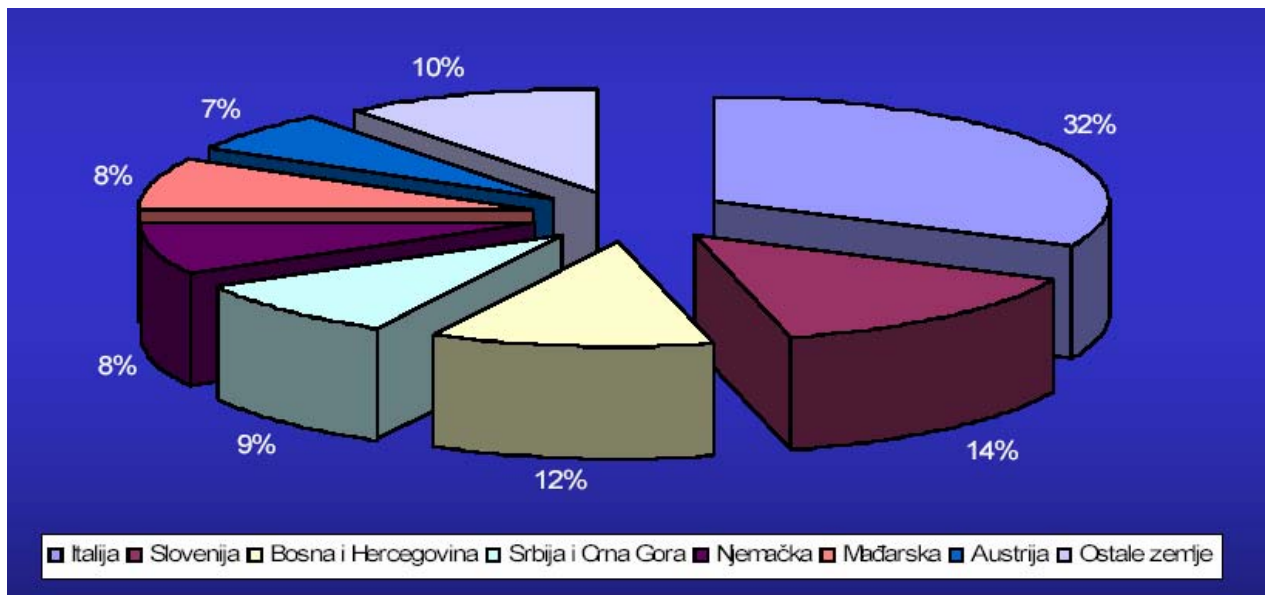
Zastopanost domačih in tujih prevoznikov blaga v uvozu:



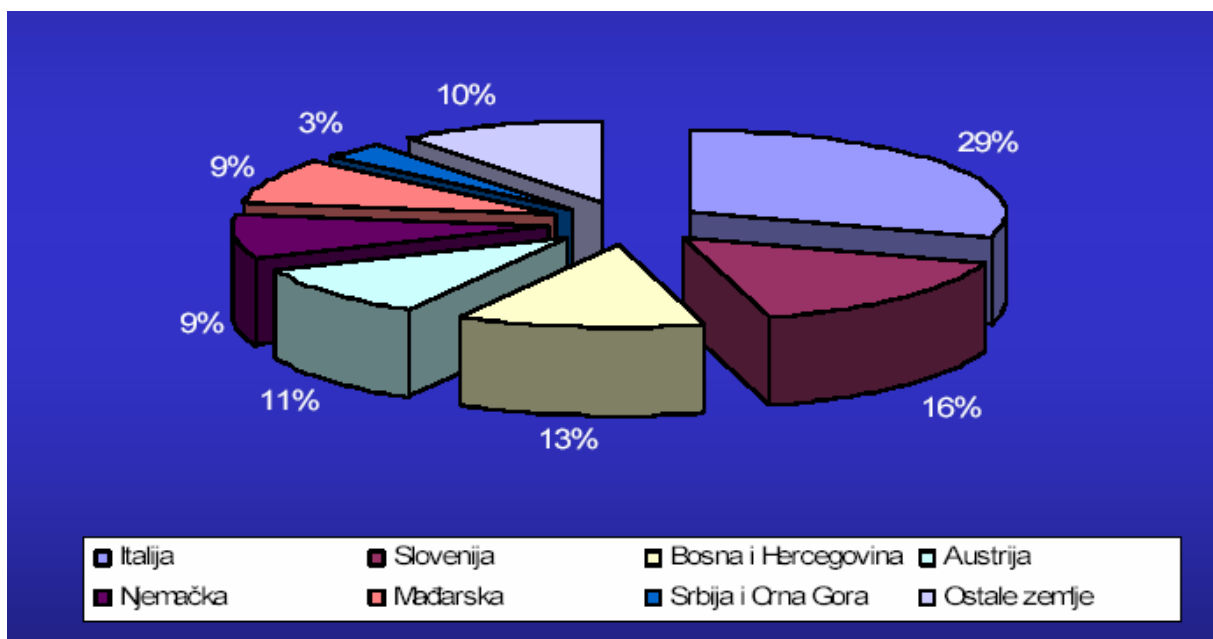
Vir: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka.

http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/070206_prezent-cv2.pdf, (dostop: 19. 05. 2007).

Odstotek blaga v izvozu glede na državo razkladanja:



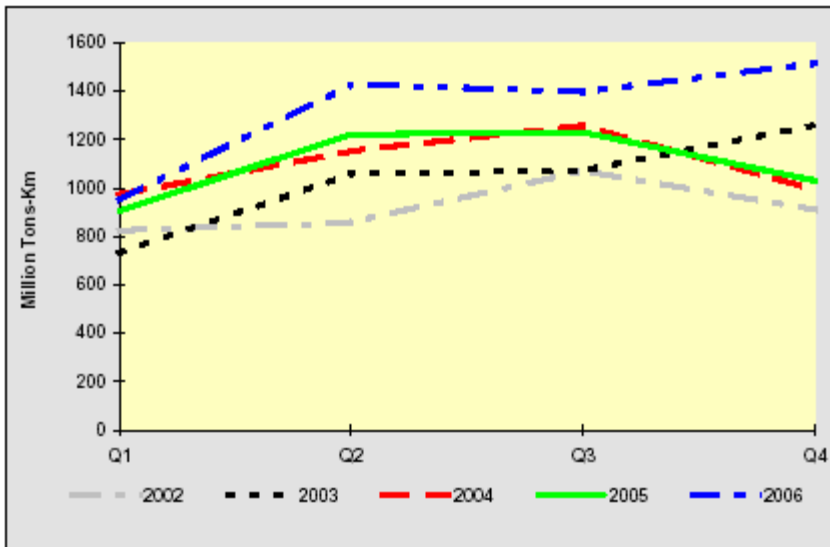
Odstotek blaga v uvozu glede na državo nakladanja



Vir: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka.

http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/070206_prezent-cv2.pdf, (dostop: 19. 05. 2007).

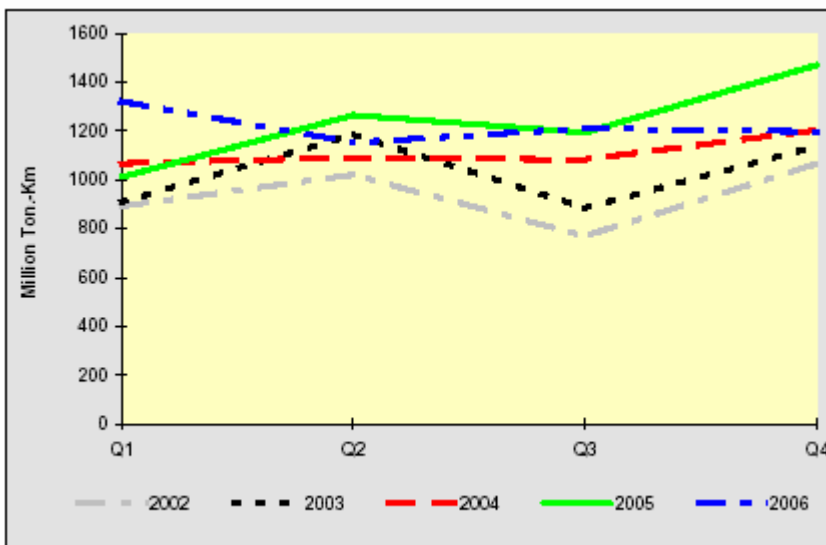
Domač cestni prevoz blaga:



Vir: Evropska konferenca prometnih ministrov.

<http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/HRV4Q.pdf>, (dostop: 18. 05. 2007).

Mednarodni cestni prevoz blaga in kabotaža:



Evropska konferenca prometnih ministrov.

<http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/HRV4Q.pdf>, stran: 9, (dostop: 18. 05. 2007).

Priloga E: Vabilo prevoznikom za vložitev zahteve za dovolilnice ta mednarodni prevoz blaga za leto 2007.



REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo mora, turizma,
prometa i razvitka
Uprava cestovnog prometa

Klasa: 340-02/06-11/82

Ur.broj: 530-07-06-1

Zagreb, 20.09.2006.

Na temelju 74. i 77. članka Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" br. 178/04 i 48/05) i članka 7. Pravilnika o raspodjeli dozvola za međunarodni prijevoz tereta ("Narodne novine" br. 120/05), Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka-Uprava cestovnog prometa donosi

P O Z I V

prijevoznicima za podnošenje zahtjeva za dodjelu dozvola za međunarodni prijevoz tereta za 2007. godinu

Prijevoznici koji imaju odobrenje za obavljanje međunarodnog prijevoza tereta, dužni su dostaviti uredno popunjen obrazac zahtjeva za dodjelu dozvola za međunarodni prijevoz tereta za 2007. godinu, **od 01.10. do 15.10.2006. godine.**

Zahtjev uz upravnu pristojbu od 20 kn podnosi se:

Ministarstvu mora, turizma, prometa i razvitka
Uprava cestovnog prometa
Povjerenstvo za međunarodni teretni promet,
10000 Zagreb, Prisavlje 14

Obrazac zahtjeva prijevoznici mogu nabaviti u Ministarstvu mora, turizma, prometa i razvitka, Hrvatskoj gospodarskoj komori, Županijskim gospodarskim komorama i Obrtničkoj komori Krapina.

POMOĆNIK MINISTRA:
Igor Malý, dipl. ing.

Vir: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka.

<http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/060920-P-prijevoznici-2007.pdf>, (dostop: 18. 05. 2007).

Priloga E: Obvestilo o kritičnih dovolilnic v Republiki Hrvatski za leto 2007.

Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka na temelju članka 73. stavka 4. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" br 178/04 i 48/05) utvrđuje:

POPIS KRITIČNIH DOZVOLA

za međunarodni cestovni prijevoz tereta za 2007. godinu:

1. - austrijske dozvole za bilateralni i tranzitni prijevoz,
2. - francuske godišnje dozvole,
3. - CEMT dozvole.

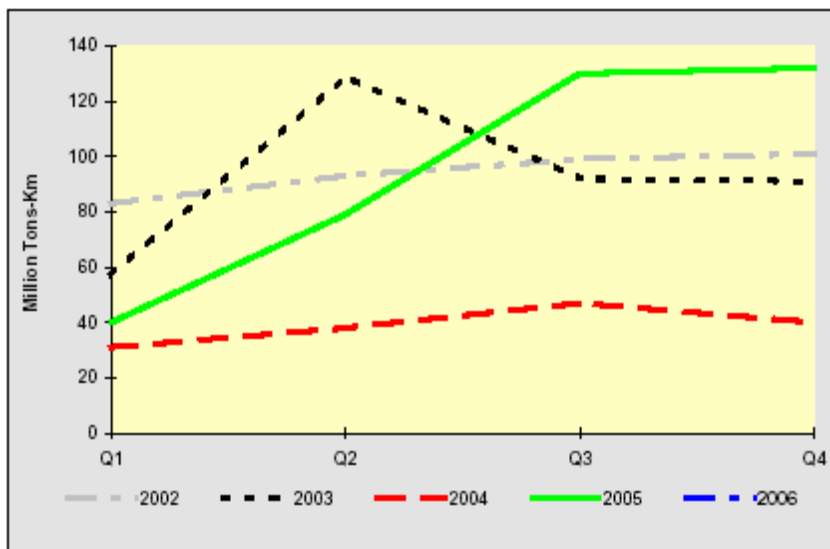
Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka je temeljem praćenja korištenja dozvola u prvih osam mjeseci 2006. godine, utvrdilo da je broj razmijenjenih gore navedenih dozvola manji od iskazanih potreba za prijevozom, te su iste utvrđene kao kritične dozvole u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta za 2007. godinu.

Vir: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka.

<http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/060920-kriticne-dozvole2007.pdf> (dostop 18. 05. 2007).

Priloga F: Srbija in Črna gora.

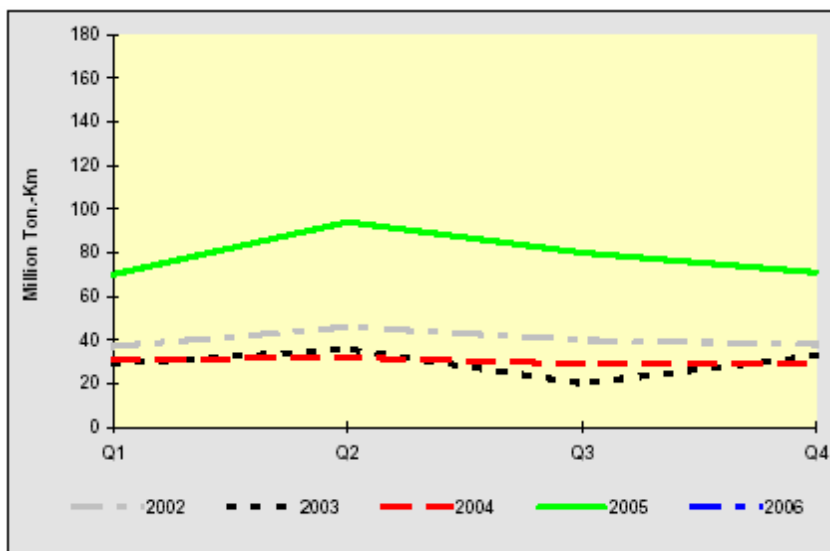
Domači cestni prevoz blaga: Srbija in Črna gora.



Vir: Evropska konferenca prometnih ministrov.

<http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/SCG1Q.pdf>, (dostop 21. 04. 2007).

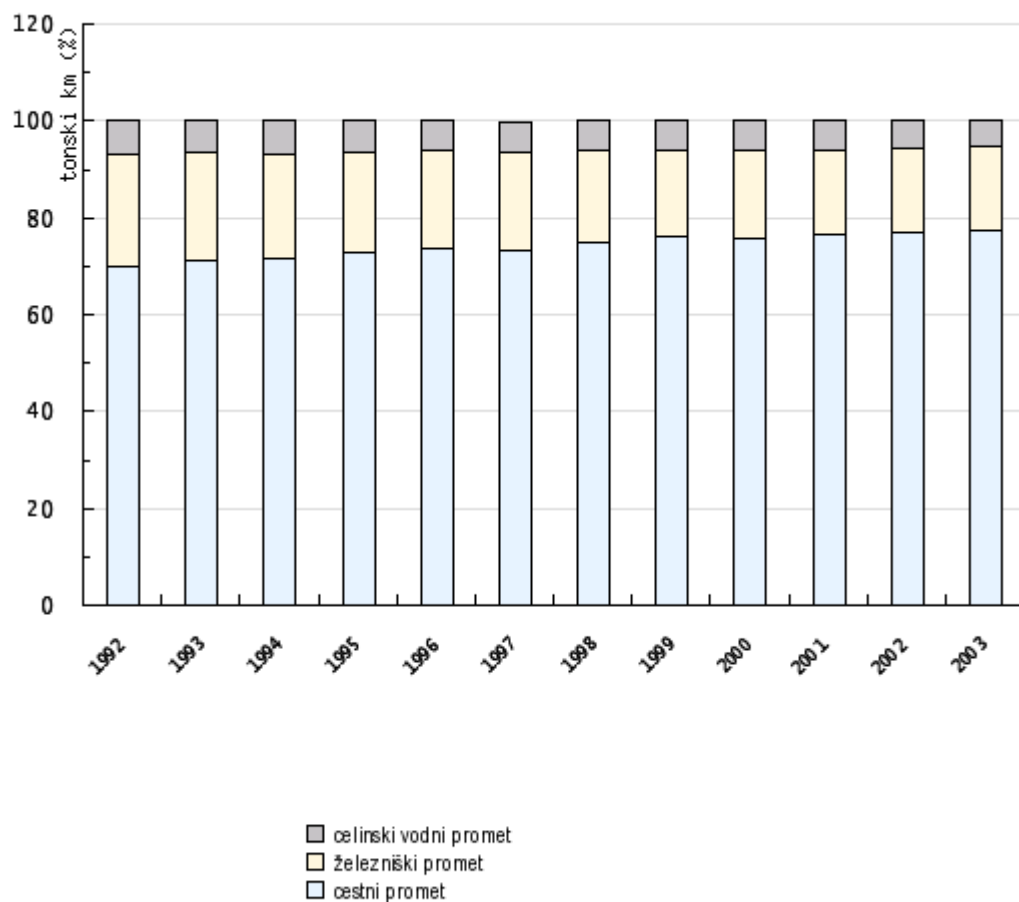
Mednarodni cestni transport blaga in kabotaža: Srbija in Črna gora.



Vir: Evropska konferenca prometnih ministrov.

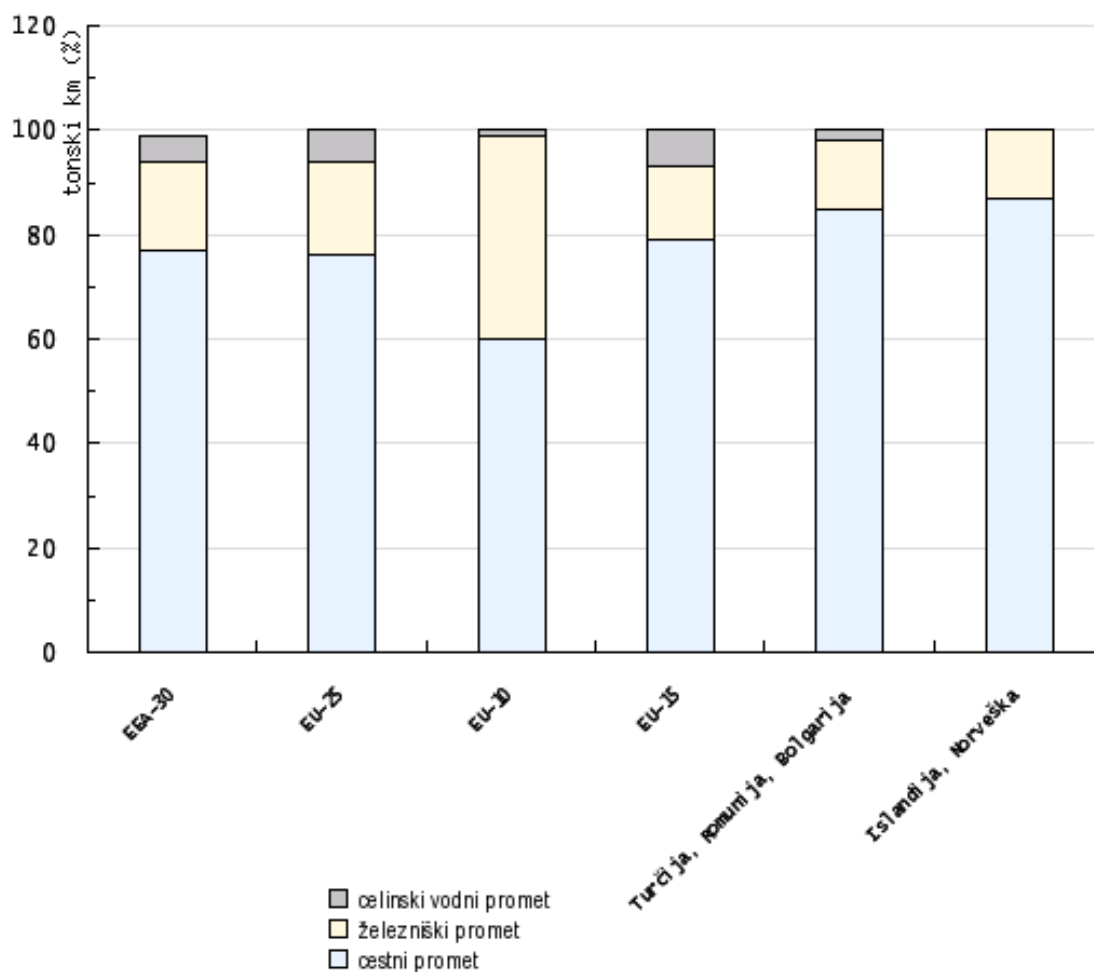
<http://www.cemt.org/stat/conjonct/conjpdf/SCG4Q.pdf>, (dostop 21. 04. 2007).

Priloga G: Deleži prevoznih načinov v tovornem prometu držav Evropski okoljski agenciji - EEA-30 (podatki temeljijo na tonskih km).



Vir: Modal split in freight transport. Indicator fact sheet. European Environmental Agency, 2005. http://kazalci.arso.gov.si/kazalci#KAZALEC_TOP, (dostop 01. 03. 2007).

Deleži prevoznih načinov v tovornem prometu (% tkm) l. 2003 v različnih evropskih regijah



Vir: Modal split in freight transport. Indicator fact sheet. European Environmental Agency, 2005. http://kazalci.arso.gov.si/kazalci#KAZALEC_TOP, (dostop 01. 03. 2007).