

UNIVERZA V MARIBORU
Fakulteta za gradbeništvo

**ANALIZA TRANZITNEGA PROMETA SKOZI REPUBLIKO
SLOVENIJO IN OCENA MOŽNIH PROMETNO POLITIČNIH
UKREPOV ZA ZMANJŠANJE LE TEGA**

Končno poročilo

Maribor, oktober 2006

Številka pogodbe:

1511-06-200697

Naročnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje in prostor
Dunajska 48, 1000 LJUBLJANA

Izvajalec:

UNIVERZA V MARIBORU
Fakulteta za gradbeništvo
Smetanova 17, 2000 MARIBOR

Vodja projekta:

Stane BOŽIČNIK

Sodelavci:

Tomislav LETNIK

Jasmina CVAHTE

Oblikovanje:

Radmilo PERUNOVIĆ

Maribor, oktober 2006

KAZALO:

1. UVOD	1
2. PREGLED OBSTOJEČIH PODATKOV O TRANZITU	2
2.1. STATISTIČNI PODATKI O MEJNEM CESTNEM BLAGOVNEM PROMETU	2
2.2. ŠTUDIJA »ANALIZA PROMETNE ANKETE NA MEJNIH PREHODIH«	3
2.3. ZAKLJUČNA UGOTOVITEV	5
3. ANALIZA OBSEGA PROMETA NA MEDNARODNIH MEJNIH PREHODIH V OBDOBJU 1999 DO 2006	6
3.1. METODOLOGIJA	6
3.2. PLDP (POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET) MEDNARODNIH MEJNIH PREHODOV V OBDOBJU 1999-2006	6
3.3. VPLIV LUKE KOPER NA OBSEG TOVORNEGA PROMETA V IN SKOZI SLOVENIJO	10
3.4. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE	10
4. TREND RASTI PROMETA OSEBNIH IN TOVORNIH VOZIL DO LETA 2012 IN OCENA TRANZITNEGA PROMETA DO LETA 2012	11
4.1. METODOLOGIJA	11
4.2. IZHODIŠČNI PODATKI ZA NAPOVEDOVANJE TRENDA	12
4.3. TREND RASTI PLDP OSEBNIH IN TOVORNIH VOZIL TER OCENA DELEŽA TRANZITA	12
4.4. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE	15
5. KOLIČINE MOTORNEGA GORIVA PRODANEGA TUJCEM	16
5.1. OBLIKOVANJE CEN MOTORNIH GORIV V RS	16
5.2. GIBANJE MALOPRODAJNIH CEN MOTORNIH GORIV V SLOVENIJI IN PRIMERJAVA CEN S SOSEDNJIMI DRŽAVAMI	18
5.3. ANALIZA KOLIČIN PRODANEGA GORIVA TUJCEM	20
5.4. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE	24
6. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE IN PREDLOG MOŽNIH PROMETNO POLITIČNIH UKREPOV ZA ZMANJŠANJE VPLIVOV TRANZITNEGA PROMETA	26
6.1. MOŽNI UKREPI ZA ZMANJŠANJA VPLIVOV TRANZITNEGA PROMETA V SLOVENIJI	27
7. VIRI	29
8. PRILOGE	30

1. UVOD

Namen pričujoče študije je :

- **analizirati obseg tranzitnega prometa** skozi Slovenijo,
- oceniti **trend rasti** tranzitnega prometa do leta **2012**,
- oceniti obseg **prodaje motornih goriv tujcem** in oceni trend te prodaje do leta **2012**,
- oceniti obseg tovarnega prometa, ki ga generira **Luka Koper** in
- predlagati okvirne možne **ukrepe za zmanjšanje** tranzitnega prometa skozi Slovenijo.

Viri podatkov:

Za izvedbo študije smo analizirali in uporabili:

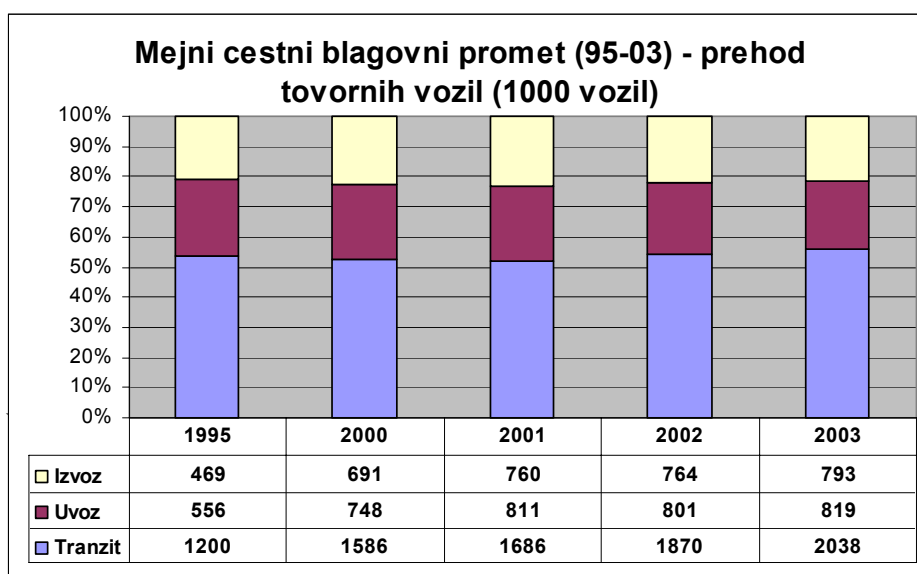
- vse razpoložljive **sekundarne** podatke,
- na področjih, kjer pa le ti niso na voljo bomo uporabili **primarne podatke** in s pomočjo njih izračunali ali ocenili ciljne rezultate.

2. PREGLED OBSTOJEČIH PODATKOV O TRANZITU

2.1. Statistični podatki o mejnem cestnem blagovnem prometu

Zadnji uradni razpoložljivi in zanesljivi podatki o obsegu tranzitnega tovornega prometa skozi Slovenijo so iz leta 2003 in so zbrani na Statističnem uradu Republike Slovenije. Po tem letu so dosegljivi le podatki o prehodu vozil na Hrvaško, ki je še edina od sosednjih držav podvržena carinskim obveznostim.

Graf 1: Mejni cestni blagovni promet



Na osnovi podatkov o strukturi prekomejnega cestnega blagovnega prometa republike Slovenije v razdobju 1995 do 2003 leta (Graf 1), lahko ugotovimo:

- obseg blaga v **izvozu** se je v obravnavanem razdobju povečal za **69 %**,
- obseg blaga v **uvozu** se je povečal za **47,3 %**,
- obseg blaga v **tranzitu** pa za **69,8 %**, (in ima tendenco **strukturne rasti**: leta 1995 **53,9 %**, leta 2003 **55,8 %**).

Hkrati ugotavljamo, da sodi v povprečju v obravnavanem razdobju okoli **53,5 % vseh prehodov meje cestnih tovornih vozil v kategorijo tranzitnega prometa**.

2.2. Študija »ANALIZA PROMETNE ANKETE NA MEJNIH PREHODIH¹«

Študija analizira, na osnovi enkratne ankete, tranzitne prometne tokove preko posameznih mejnih prehodov. Analiza je izvedena tako, da proučuje tudi izvore in cilje vožnje posameznega vozila.

Razmerje med **izvorno-ciljnim** in **tranzitnim prometom** se med mejnimi prehodi razlikuje. Tako imajo nekateri mejni prehodi, v skladu z ugotovitvami te študije, pretežni delež izvorno-ciljnega prometa, drugi tranzitnega prometa, tretji pa obojega približno enako.

Delež tranzitnega prometa je v skladu z omenjeno študijo je na posameznih mejnih prehodih naslednji: **Starod** (81%), **Dragonja** (72%), **Gruškovje** (66%), **Krvavi potok** (60%), **Karavanke** (49%), **Šentilj AC** (47%), **Sočerga** (44%), **Škofije** (42%), **Obrežje** (39%), **Jelšane** (38%) itd.

S pomočjo razdelitve izvorov in ciljev vožnje v cone je bilo ugotovljeno, da so **najmočnejši tranzitni tokovi** med conami:

- Italija in Hrvaška (Istra),
- Hrvaška (Zagreb) in Avstrija (Gradec),
- Italija in Hrvaška (Reka) ter
- Hrvaška (Zagreb) in Avstrija (Celovec) oz. Italija.²

Študija navaja, da je bilo največ tranzitnega prometa usmerjenega proti **italijanski** meji (10.390 vozil/dan), sledi **tranzit proti hrvaški** meji (6.080 vozil/dan) in šele nato proti **avstrijski meji** (5.571 vozil/dan). Tranzitni promet iz obeh mejnih prehodov na Šentilju se usmeri proti Celju ali Gruškovju. Tranzitni promet iz Karavank in Ljubelja pa se pri Ljubljani preusmeri proti Novem mestu ali Postojni.

Ob upoštevanju distribucije prometa (PLDP 113.367 vozil/dan) in distribucije celotnega tranzita (PLDP 41.615 vozil/dan) študija ugotavlja, da je delež **tranzitnega prometa 36,7% od vsega prometa preko mejnih prehodov.**

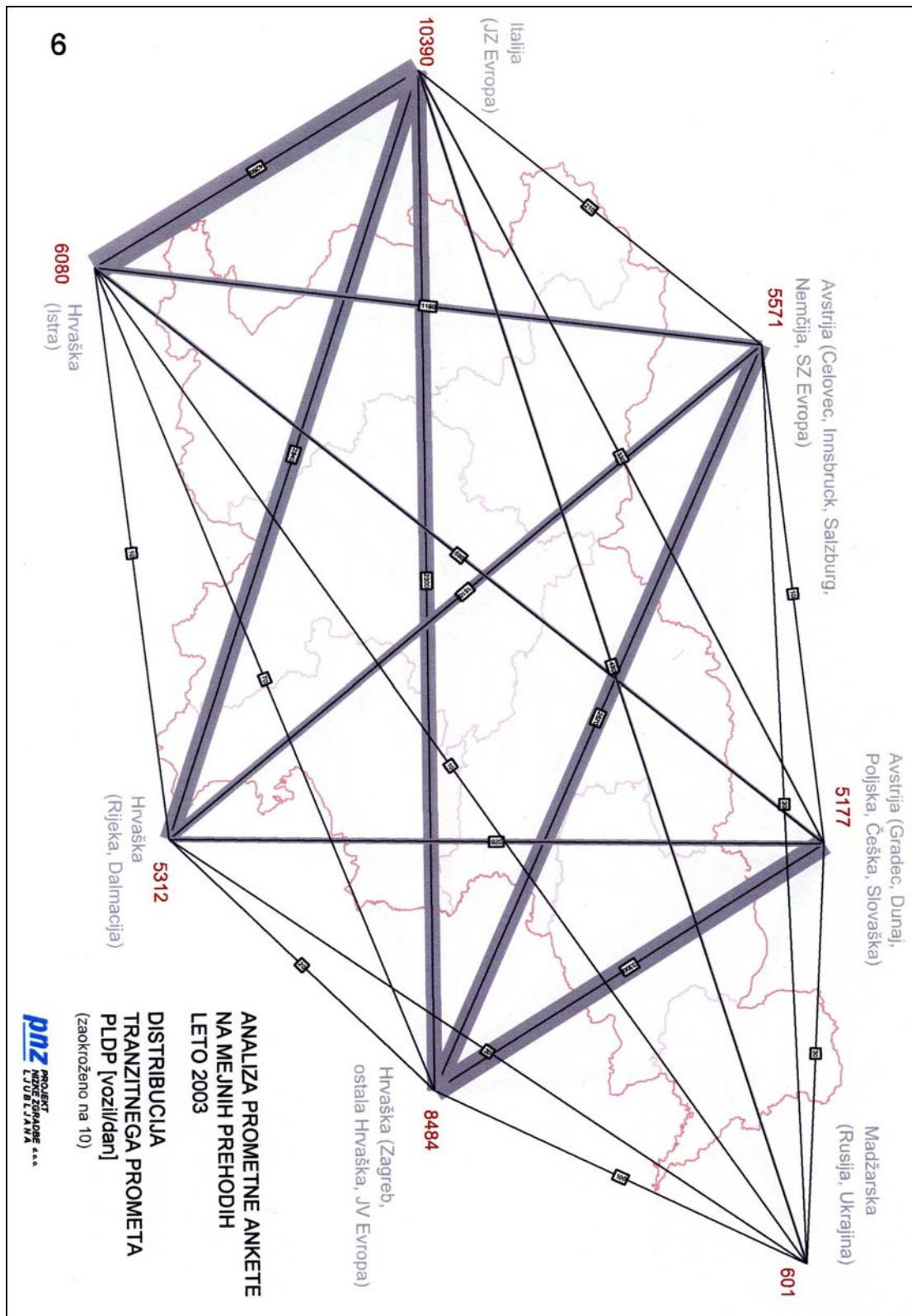
Pri tem velja kritično ugotoviti:

- anketa je bila izvedena dne **22.5.2003**, torej pred vstopom Slovenije v EU,
- anketa se je izvajala samo en dan, kar je premalo za verodostojni rezultat,
- koristna pa je le ocena smeri tranzitnih tokov in ocena deleža tranzitnega prometa, na osnovi katerega smo ocenili delež tranzita osebnih vozil.

¹ »ANALIZA PROMETNE ANKETE NA MEJNIH PREHODIH V REPUBLIKI SLOVENIJI V LETU 2003«, Izvajalec: Podjetje PNZ Projekt nizke gradnje, naročnik: Direkcija Republike Slovenije za Ceste (DRSC). Študija je bila končana v **januarju 2005**. Omenjena študija je bila izvedena na osnovi ankete z dne **22.5.2003**.

Grafični prikaz tranzitnih tokov je razviden iz slike 1:

Slika 1: Grafični distribucije PLDP tranzitnega prometa skozi Slovenijo



2.3. Zaključna ugotovitev

Na osnovi analize razpoložljivih sekundarnih virov podatkov smo ugotovili, da :

- **Sekundarnih virov podatkov za namen te raziskave ni na voljo, zato bomo morali uporabiti primarne podatke.**

3. ANALIZA OBSEGA PROMETA NA MEDNARODNIH MEJNIH PREHODIH V OBDOBJU 1999 DO 2006

3.1. Metodologija

Pričujoča analiza temelji na podatkih **avtomatskih števecv prometa**, Direkcije Republike Slovenije za Ceste³.

Analiza pridobljenih podatkov je pokazala, da so le-ti za nekatere mednarodne mejne prehode **pomanjkljivi** (zaradi obnovitvenih del, zamenjave števca ali kakšnega drugega razloga, manjkajo podatki za kak mesec oz. leto,...). **Manjkajoče podatke** smo zato izračunali s pomočjo primerjave obsega prometa na sosednjih števnih mestih oz. smo podatke preračunali na osnovi odstotnih sprememb PLDP-ja v posameznih mesecih glede na predhodno leto (MP Karavanke, MP Krvavi potok, MP Obrežje, MP Pince).

V analizo so zajeti sledeči **mednarodni mejni prehodi**:

Dragonja, Dolga vas, Gederovci, Petišovci, Trate, Vinica, Metlika, Dobovec, Zavrč, Babno Polje, Bistrica ob Sotli, Lipica, Hodoš, Sečovlje, Sočerga, Starod, Jelšane, Petrina, Obrežje, Gruškovje, Središče ob Dravi, Neblo, Jurij, Lazaret, Škofije, Kozina, Fernetiči, Rožna Dolina, Robič, Predel, Rateče, Korensko sedlo, Ljubelj, Jezersko, Holmec, Vič, Šentilj SC, Gornja Radgona, Kuzma, Radelj, Vrtojba, Karavanke, Šentilj SC in Pince ter meddržavna mejna prehoda s Hrvaško, na katerih je dovoljen tovorni promet (Gibina ter Rigonce), kar je določeno v 3. členu Uredbe o določitvi mejnih prehodov za mednarodni in meddržavni cestni in železniški promet na meji z Republiko Hrvaško⁴.

3.2. PLDP (Povprečni letni dnevni promet) mednarodnih mejnih prehodov v obdobju 1999-2006

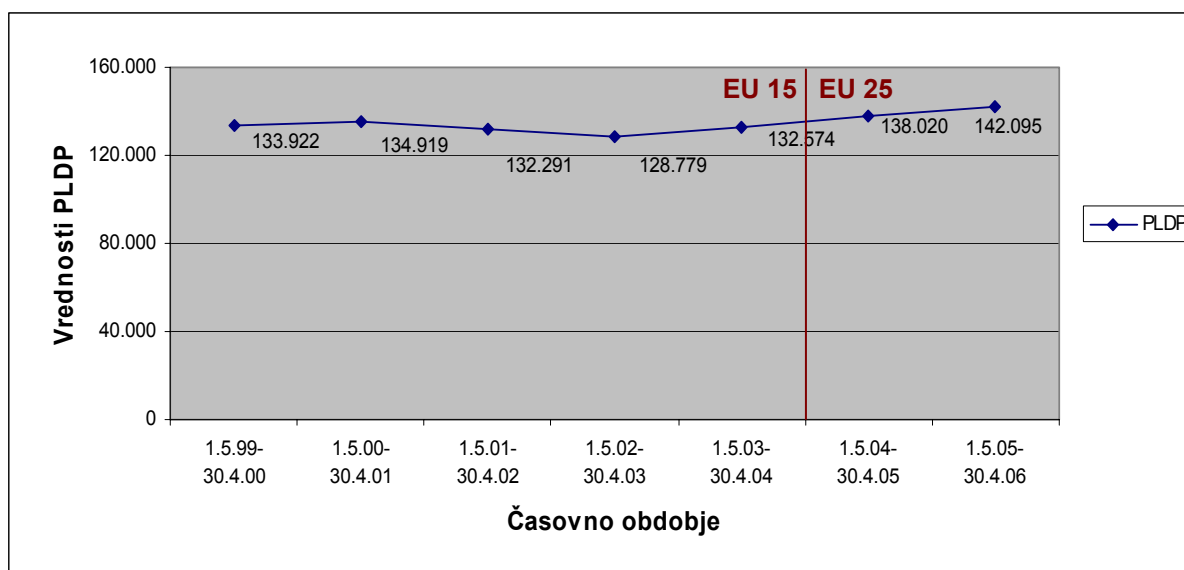
Osnovo za analizo obsega tranzitnega prometa nam predstavljajo **PLDP-ji** zgoraj naštetih mednarodnih mejnih prehodov v razdobju od leta **1999 – 2006**. Na osnovi teh podatkov smo izračunali:

- **trend rasti** prometnih tokov do leta **2012** in znotraj tega
- ocenili **delež tranzitnega prometa** čez Slovenijo **do leta 2012** (prikazano v naslednjem poglavju).

³ Zaradi razmejnitve podatkov pred vstopom Slovenije v EU in po njem so podatki analizirani za časovna obdobja od začetka meseca maja do konca aprila naslednjega leta (od 1.5 do 30.4).

⁴ Uradni list RS št. 54/94, pov. po http://www.policija.si/si/ijz/pdf/akti/uredba_mp-meja-RH.pdf

Graf 2: Skupni PLDP osebnih in tovornih vozil analiziranih mejnih prehodov

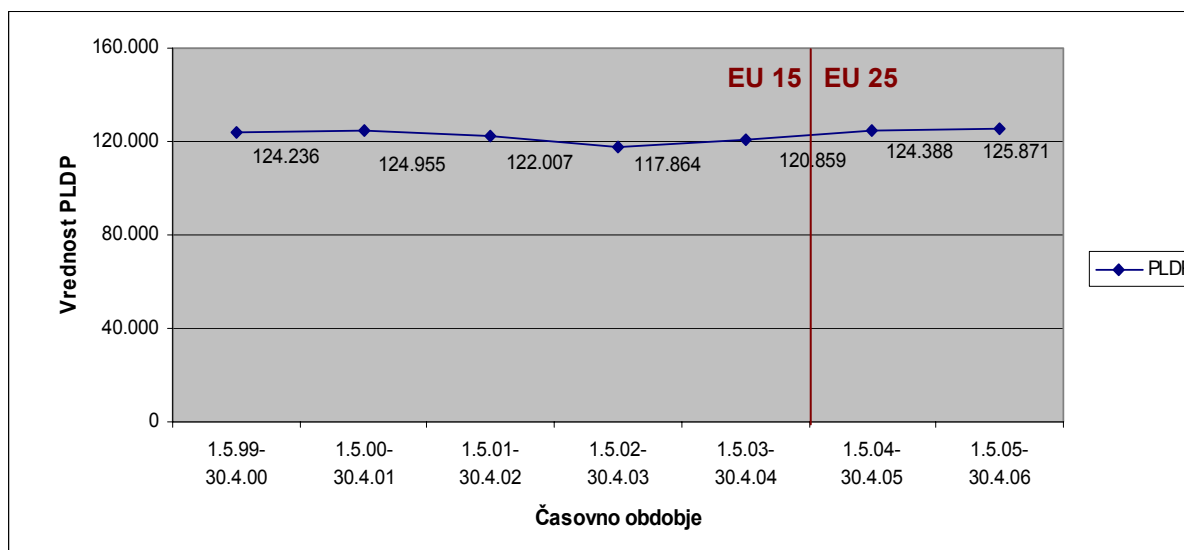


Na osnovi Grafa 2, ki nam prikazuje **skupni PLDP (osebna in tovorna vozila)** na mejnih prehodih v razdobju **2000 do 2006** lahko ugotovimo:

- obseg prometa je pred vstopom Slovenije v EU **rahlo upadal** (v povprečju - **0,2%**), največ - **2,7%** dve leti pred vstopom,
- leto pred vstopom v EU je promet zrasel za 2,9% (3795 vozil),
- **prvo leto po vstopu** je promet zrasel za **4,1%** (5446 vozil) in **drugo leto** za dodatnih **3%** (4075 vozil).

Z namenom ugotoviti, koliko je k upadu oz. porastu obsega prometa prispevala posamezna kategorija, prikazujemo v nadaljevanju podatke o **PLDP ločeno za osebna in tovorna vozila**.

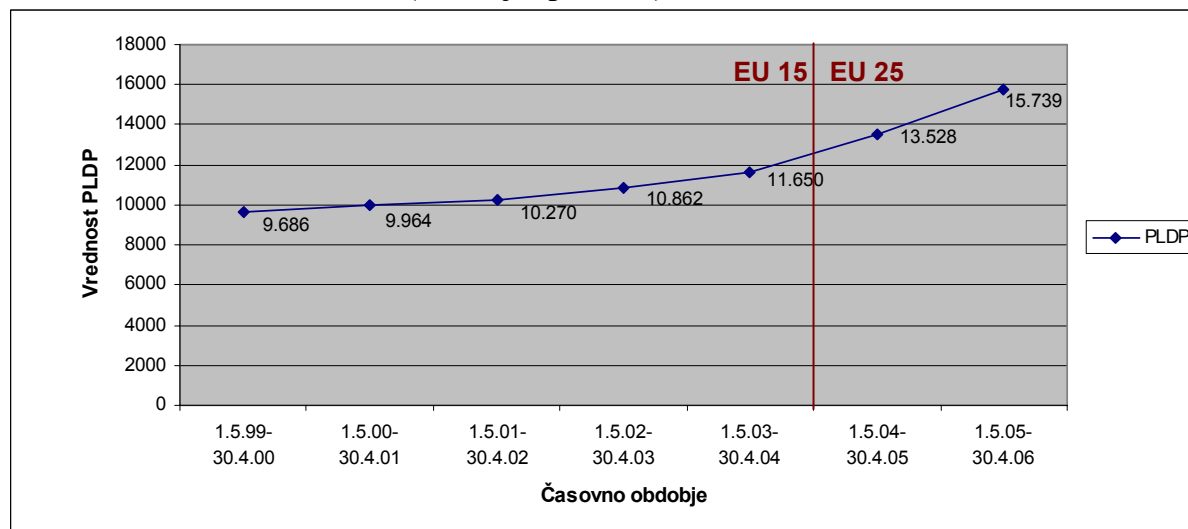
Graf 3: PLDP osebnih vozil (vsi mejni prehodi)



Iz Grafa 3, ki prikazuje skupni PLDP **osebni vozil** na mejnih prehodih v razdobju od **2000 do 2006** lahko ugotovimo:

- pred vstopom v EU je obseg prometa v **povprečju upadal 0,7% letno**, (največ 3,4% dve leti pred vstopom),
- leto pred vstopom v EU je promet osebni vozil zrasel za 2,5% (2995 vozil),
- **po vstopu v EU PLDP osebni vozil raste**, v prvem letu **2,9%** (3529 vozil) in v drugem dodatne **1,2%** (1483 vozil).

Graf 4: PLDP tovornih vozil (vsi mejni prehodi)



Iz Grafa 4, ki prikazuje **skupni PLDP tovornih vozil** na **vseh mejnih prehodih** v razdobju od **2000 do 2006** je mogoče ugotoviti:

- kategorija tovornih vozil je imela **rastoč trend že pred vstopom** Slovenije v EU (od 2,9% do 7,3% letno),
- po vstopu Slovenije v EU je bil porast prometa tovornih vozil še večji in sicer v **prvem letu za 16,1%** (1.878 vozil) in v **drugem letu za dodatnih 16,3%** (2.211 vozil).

Menimo, da je to povečanje v veliki meri posledica povečanega (tovornega) tranzitnega prometa.

Odstotne in količinske spremembe PLDP-ja na najpomembnejših analiziranih **mejnih prehodih**⁵ so prikazane v naslednjih tabelah 1 in 2, **rezultati pa so grafično prikazani v prilogi 2.**

⁵ PLDP več kot 4000 vozil/dan

Tabela 1: Odstotne in količinske spremembe PLDP-ja osebnih vozil na najpomembnejših mednarodnih mejnih prehodih

Mejni prehod	00/01		01/02		02/03		03/04		Pred EU pov %	04/05		05/06		Po EU pov %
	%	št. v	%	št. v	%	št. v	%	št. v		%	št. v	%	št. v	
Dragonja	1,5	85,5	-0,6	-36,7	0,5	29,3	0,7	42,8	0,5	-5,8	-334,2	18,8	1021,8	6,5
Dolga vas	-3,8	-62,3	-13,8	-219,9	2,8	38,8	12,2	172,3	-0,6	16,7	264,3	8,6	158,4	12,7
Sečovlje	4,9	241,1	3,1	160,4	-5,1	-272,0	-0,7	-35,5	0,5	-4,1	-204,7	-11,9	-574,4	-8,0
Starod	1,9	70,8	-0,8	-31,5	-2,2	-85,2	-0,6	-24,0	-0,4	-0,3	-9,6	1,7	62,8	0,7
Obrežje	13,8	865,5	-4,1	-292,3	-4,9	-337,3	4,5	294,7	2,3	0,4	27,0	-3,3	-225,7	-1,5
Gruškovje	6,0	331,1	3,0	176,3	3,5	209,4	8,7	540,8	5,3	3,8	255,3	-6,6	-462,4	-1,4
Škofije	0,5	54,5	-5,1	-544,5	-5,3	-537,9	4,2	404,8	-1,4	11,7	1176,7	5,1	569,8	8,4
Krvavi potok	-20,2	-924,9	43,9	1603,2	-17,7	-928,7	1,9	82,3	2,0	5,4	236,5	-2,9	-132,7	1,3
Fernetiči	-1,9	-126,5	-0,9	-58,5	-2,2	-142,2	6,6	423,1	0,4	8,2	560,4	8,2	605,0	8,2
Rožna Dolina	-2,3	-142,3	-4,6	-276,7	-2,8	-162,3	5,9	329,4	-1,0	-1,5	-87,3	1,0	60,2	-0,2
Šentilj SC	-7,4	-355,1	-13,5	-599,3	-10,7	-411,2	2,4	83,8	-7,3	-9,0	-316,2	-2,3	-74,8	-5,7
Gornja Rad.	2,6	73,8	13,2	389,5	11,7	392,3	-17,0	-636,6	2,6	23,4	724,8	4,1	157,2	13,7
Vrtojba	-1,2	-65,7	-4,5	-233,1	-6,2	-310,9	3,5	162,0	-2,1	3,6	175,3	4,7	233,8	4,1
Karavanke	5,4	213,3	6,6	273,3	8,0	353,2	3,2	154,1	5,8	-1,9	-94,8	2,9	141,9	0,5
Šentilj AC	2,5	187,0	-3,0	-234,7	1,6	121,9	8,6	658,3	2,4	9,0	746,9	5,6	511,0	7,3

Iz Tabele 1, ki prikazuje odstotne in količinske spremembe PLDP-ja osebnih vozil na najpomembnejših mejnih prehodih, v razdobju od 2000 do 2006, lahko ugotovimo:

- **pred vstopom** v EU je v analiziranem obdobju **na nekaterih** mejnih prehodih mogoče zaznati **upadanje** obsega prometa (največ na mejnem prehodu Šentilj SC - 7,1%), na nekaterih se pa je promet povečeval (Karavanke + 5,8% in Gruškovje + 5,3%).
- **po vstopu** v EU je na večini mejnih prehodov zaznati **povečanje prometa**, največ na mejnem prehodu **Gornja Radgona (13,7%)** in na mejnem prehodu **Dolga Vas (12,7%)**.

Tabela 2: Odstotne in količinske spremembe PLDP-ja tovornih vozil na najpomembnejših mednarodnih mejnih prehodih

Mejni prehod	00/01		01/02		02/03		03/04		Pred EU pov %	04/05		05/06		Po EU pov %
	%	št. v	%	št. v	%	št. v	%	št. v		%	št. v	%	št. v	
Dragonja	-12,9	-14,9	-16,1	-16,3	-14,1	-12,0	5,5	4,0	-9,4	-3,7	-2,8	8,1	6,0	2,2
Dolga vas	-11,4	-97,1	10,4	78,6	12,7	105,4	6,0	56,2	4,4	99,7	990,8	20,1	398,8	59,9
Sečovlje	32,5	11,8	-6,8	-3,3	-17,4	-7,8	-7,4	-2,8	0,2	2,0	0,7	-15,3	-5,3	-6,7
Starod	4,8	12,5	-1,4	-3,8	6,3	17,3	3,3	9,5	3,3	-4,4	-13,3	17,6	50,2	6,6
Obrežje	13,6	76,3	9,4	59,8	19,2	133,4	14,9	123,3	14,3	26,3	251,0	6,4	76,8	16,4
Gruškovje	4,7	19,7	14,5	63,5	18,3	91,8	14,4	85,7	13,0	10,6	72,2	24,9	187,0	17,7
Škofije	-1,0	-2,6	1,7	4,6	-2,3	-6,3	-0,8	-2,1	-0,6	9,1	23,6	36,3	102,5	22,7
Krvavi potok	-4,5	-11,6	11,5	28,2	-0,4	-1,2	8,0	21,9	3,6	48,8	144,3	55,7	244,8	52,3
Fernetiči	4,1	33,2	3,8	31,7	3,7	32,3	-2,2	-20,3	2,3	12,6	111,4	35,5	353,3	24,0
Rožna Dolina	-2,3	-3,1	-4,6	-6,0	-2,8	-3,5	5,9	7,1	-1,0	-1,5	-1,9	1,0	1,3	-0,2
Šentilj SC	-2,9	-34,6	-3,7	-42,8	1,8	20,1	11,6	130,0	1,7	14,0	175,2	17,6	250,6	15,8
Gornja Rad.	-6,8	-15,0	3,2	6,6	5,5	11,8	2,5	5,8	1,1	-21,9	-50,8	40,2	72,6	9,1
Vrtojba	5,8	77,8	3,1	43,2	8,5	123,4	7,0	110,3	6,1	-2,2	-37,0	0,4	6,6	-0,9
Karavanke	0,5	4,2	2,9	22,2	9,5	75,5	14,1	122,5	6,8	15,8	156,5	2,1	24,5	9,0
Šentilj AC	2,5	19,1	-3,0	-24,0	1,6	12,5	8,6	67,3	2,4	5,7	48,8	-3,0	-27,2	1,4

Iz Tabele 2, ki prikazuje odstotne in količinske spremembe PLDP-ja **tovornih vozil** na **najpomembnejših** mejnih prehodih, v razdobju od **2000 do 2006**, lahko ugotovimo:

- **konstantno povečevanje** prometa tovornih vozil na **večini mejnih prehodov**, že pred vstopom Slovenije v EU (v povprečju največ na mejnem prehodu Obrežje + 14,3% in Gruškovje 13%),
- **nadpovprečno povečanje tovarnega prometa po vstopu v EU** (v povprečju največ na mejnem prehodu **Dolga Vas + 59,9%** in **Krvavi potok 52,3%**),
- **veliko povprečno letno rast** prometa tudi na mejnih prehodih **Fernetiči (24%)**, Škofije (22,57%), Gruškovje (17,7%), Obrežje (16,4%) in Šentilj SC (15,8%).

3.3. Vpliv luke Koper na obseg tovarnega prometa v in skozi Slovenijo

Luke Koper je pomemben **generator tovarnega prometa**. Ugotovili smo:

- da se v Luko Koper letno prepelje in odpelje 155.440 tovornih vozil,
- od tega jih je **70% (298 vozil/dan) namenjenih na tuji trg** (podatki za leto 2005),
- kar predstavlja **le 2,2%** skupnega prometa tovornih vozil na mednarodnih mejnih prehodih.

3.4. Zaključne ugotovitve

Obseg tranzita je v neposredni povezavi z obsegom prometa na mednarodnih mejnih prehodih. Rezultati kažejo:

- da se je **promet pred vstopom Slovenije in po njem bistveno spremenil**,
- promet **osebnih** vozil je **pred** vstopom v EU rahlo **upadal**, (verjetno je razlog relativna gospodarska stagnacija v Nemčiji, kar pomeni posledično manj turističnega in tudi tovarnega prometa),
- **po vstopu** pa rase (v prvem letu za **2,9% in** v drugem letu za **1,2%**),
- pri kategoriji tovornih vozil lahko opazimo rast prometa že pred vstopom v EU (od 2,9% do 7,3% letno), po vstopu, pa je rast še mnogo večja (v prvem letu 16,1% in v drugem letu 16,3%).

Glede na to, da se je promet povečal predvsem na mejnih prehodih z velikim deležem tranzitnega prometa menimo, da je to povečanje predvsem posledica povečanega tranzita.

4. TREND RASTI PROMETA OSEBNIH IN TOVORNIH VOZIL DO LETA 2012 IN OCENA TRANZITNEGA PROMETA DO LETA 2012

4.1. Metodologija

Za napovedovanje trenda prometa osebnih in tovornih vozil smo imeli na voljo podatke relativno **kratke časovne** vrste. Razlog za to je, da so **podatki** o prometu na mejnih prehodih na mesečni ravni za večino mejnih prehodov dosegljivi šele od **leta 1999 dalje**. Za napovedovanje trenda po vstopu Slovenije v EU pa so dosegljivi le podatki zadnjih dveh let. V skladu s tem smo izbrali najprimernejšo metodo za **kratke časovne** vrste in sicer **linearni trend**.

Pri napovedovanju deleža tranzitnega prometa so nam osnovo predstavljali v prejšnjem poglavju analizirani podatki o gibanju prometa na mejnih prehodih. Delež tranzita je ocenjen na osnovi dosegljivih **statističnih podatkov** in študije »**Analiza prometne ankete**«.

V nadaljevanju predstavljamo **trende rasti PLDP-ja osebnih in tovornih vozil** na mednarodnih mejnih prehodih do leta **2012**. V skladu z analiziranimi podatki in izhodišnimi podatki za delež tranzita je podana **ocena deleža tranzita** osebnih in tovornih vozil do leta **2012**.

Za oceno trenda rasti prometa do leta **2012** smo **proučili in upoštevali štiri** vrste trendov:

- **TREND rasti prometa na mednarodnih mejnih prehodih pred vstopom v EU** (prikazuje trend gibanja PLDP-ja na mednarodnih mejnih prehodih pred vstopom v EU – obdobje **1.5.1999 do 30.4.2004**),
- **TREND po vstopu v EU** (prikazuje trend gibanja PLDP-ja na mednarodnih mejnih prehodih po vstopu v EU – obdobje **1.5.2004 do 1.5.2006**),
- **TREND EU** (Za EU 25 so uradne ocene do leta 2012: povprečna letna rast **osebnega** prometa **1,8%**, povprečna letna rast **tovornega** prometa **2,8%**)⁶ in
- **TREND rasti prometa v Sloveniji** (Ministrstvo za Promet Republike Slovenije ocenjuje do leta **2012**: povprečna letna rast **osebnega** prometa **0,7%**, povprečna letna rast **tovornega** prometa **4,3%**)⁷.

⁶ Povzeto po: Sporočilo Komisije Svetu in Evropskem Parlamentu, naj Evropa ostane v gibanju, 2006 (http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_sl.pdf)

⁷ Povzeto po: Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, Predvidljivo v skupno prihodnost, junij 2004 (http://www.marko-pavliha.si/Images/Documents/Prometna_politika_2004.pdf)

4.2. Izhodiščni podatki za napovedovanje trenda

Osebna vozila:

Podatke o deležu tranzita v skupnem obsegu PLDP smo izračunali iz sekundarnih virov:

- Študija DRSC ugotavlja, da je tranzit v letu 2003 predstavljal skupno **36,7%** delež PLDP-ja na mejnih prehodih.
- **Statistični podatki** o mejnem cestnem blagovnem prometu za isto leto **kažejo 55,8% delež tovornih vozil.**
- Analiza podatkov PLDP-ja kaže **10%** strukturni delež **tovornih** vozil in **90%** delež osebnih vozil.

Ob uporabi navedenih podatkov lahko izračunamo, da je **delež tranzita osebnih vozil v letu 2003 znašal 34,7%**. Za izračun trenda smo predpostavili **nespremenjen delež do leta 2012.**

Tovorna vozila:

Iz statističnih podatkov lahko razberemo:

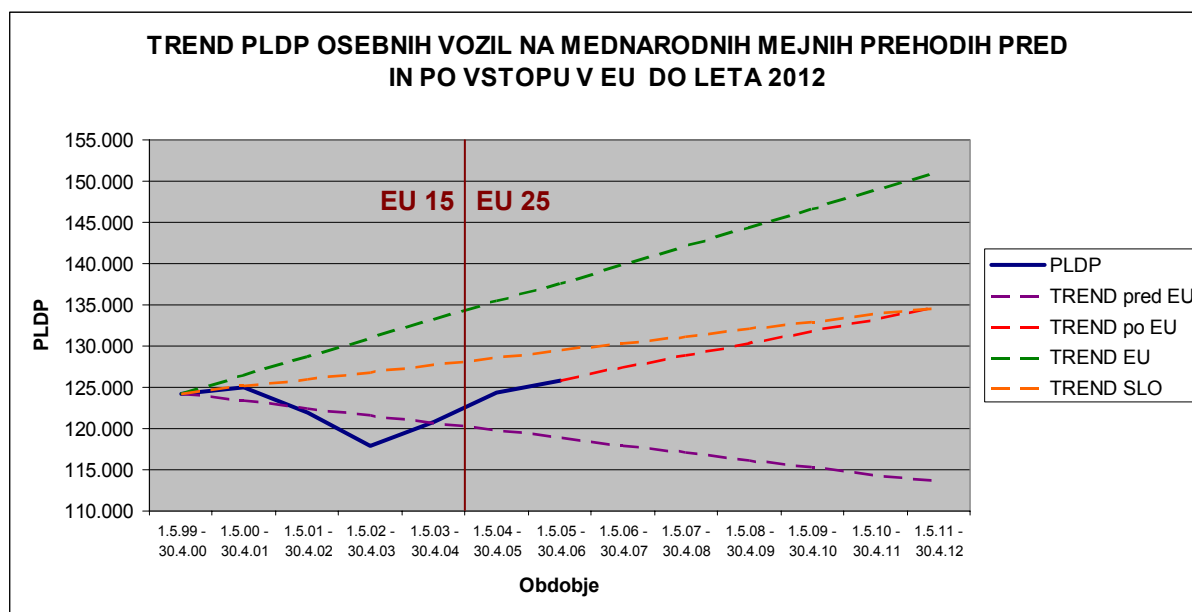
- tranzit je leta **2003** predstavljal **55,8%** delež prekomejnega prometa tovornih vozil,
- strukturni delež tranzita se je od leta 2000 naprej **povečeval** povprečno za **1,1% letno,**
- ob tej predpostavki bi **delež tranzita ob enaki rasti leta 1012 predstavljal 65,7% vsega tovornega prometa na mejnih prehodih.**

Zaradi nadpovprečne rasti tovornega prometa po vstopu v EU, ki jih lahko v veliki večini (vsaj 80%) pripišemo tranzitnemu prometu, je potrebno dobljene vrednosti korigirati. Če od vstopa v EU naprej tranzitu prištejemo še 80% delež PLDP-ja, se skupni delež tranzita v letu 2012 poveča na 74,2%.

4.3. Trend rasti PLDP osebnih in tovornih vozil ter ocena deleža tranzita

Delež PLDP-ja osebnih vozil, ki prestopajo mednarodne mejne prehode z namenom tranzita je v letu **2003 znašal 34,7%**. Ker **ne poznamo rasti deleža tranzita** osebnih vozil predpostavimo, da je **konstanten.**

Graf 5: Trend PLDP osebnih vozil do leta 2012



Iz grafa 5, ki prikazuje napovedane trende PLDP-ja osebnih vozil do leta 2012 je mogoče ugotoviti:

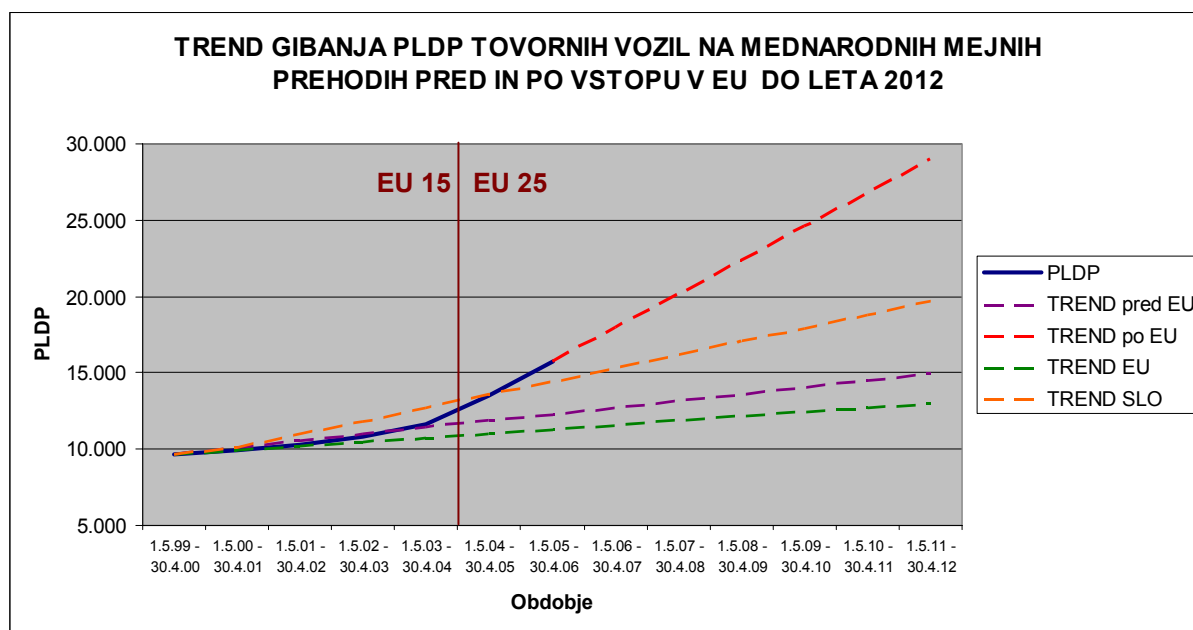
- PLDP osebnih vozil na mejnih prehodih je v analiziranem obdobju pred vstopom Slovenije v EU **padal (v povprečju 0,7% letno)⁸**,
- ob nadaljevanju rasti prometa prvih dveh let po vstopu v EU (v povprečju 1,17 % letno), lahko v letu **2012 napovemo 11,5% večji PLDP kot pred vstopom v EU**.
- vrednost napovedane rasti prometa osebnih vozil Ministrstva za promet v letu 2012 skoraj **popolnoma sovpada** z vrednostmi, ki jih doseže trend **po vstopu v EU⁹**,
- **napovedi rasti** osebne prometa za **EU 25** držav so **mного višje** kot napoved prej omenjeni napovedi.

Če upoštevamo trend **po vstopu v EU** bo **PLDP osebnih vozil na mednarodnih mejnih prehodih v letu 2012 znašal 134.768 vozil**, od tega bo na tranzit odpadlo **(34,7%) 64.556 vozil**.

⁸ Zaradi izrednega padca prometa v letih 2001 in 2002 in relativno kratke časovne vrste menimo, da trend ne kaže realne slike.

⁹ Po tem obdobju lahko glede na relativno večjo letno rast po vstopu v EU pričakujemo več prometa

Graf 6: Trend PLDP tovornih vozil do leta 2012



Iz grafa 6, ki prikazuje napovedane trende PLDP-ja **tovornih vozil do leta 2012** je mogoče ugotoviti:

- PLDP tovornih vozil na mejnih prehodih je imel trend **rasti že pred vstopom** Slovenije v EU (v povprečju 4,5% letno),
- Pod pogojem, da se bo trend rasti prometa tovornih vozil gibal enako kot v prvih dveh letih po vstopu v EU (v povprečju 16,34 % letno), lahko **v letu 2012 napovemo 149% večji** PLDP kot pred vstopom v EU,
- EU strokovnjaki napovedujejo za EU 25 manjše rasti prometa (v **povprečju 2,8%** letno),
- vrednost napovedane rasti tovornega prometa Ministrstva za promet so nekoliko **večje** kot napovedi za **EU 25** vendar še **vedno manjše** kot jih kaže trend rasti tovornih vozil po vstopu v EU.

Ob upoštevanju trenda **po vstopu v EU in povečani rasti tovornega prometa bo PLDP tovornih vozil na mednarodnih mejnih prehodih v letu 2012 znašal okoli 29.000 vozil, od tega bo korigirani rasti deleža tranzita¹⁰ predstavljal (74,2%) ali okoli 21.000 vozil.**

¹⁰ **Korigiran delež tranzita leta 2012 izračunamo na naslednji način:** zadnje leto pred vstopom v EU je skupni PLDP znašal 11.650 vozil, preračunan delež tranzita znaša 56,7% kar predstavlja 7.654 vozil, če upoštevamo rast po vstopu v EU znaša PLDP tovornih vozil v letu 2012, 29.010 vozil, razlika v PLDP-ju od obdobja pred vstopom in napovedanega trenda znaša 17.360 vozil. Ob predpostavki, da 80% teh vozil (13.888) pripada tranzitu, znaša **skupni delež tranzita v letu 2012 kar 74,2%**.

4.4. Zaključne ugotovitve

Različni avtorji napovedujejo **različne trende** rasti prometa. Na osnovi analiziranih podatkov PLDP-ja na mednarodnih mejnih prehodih smo ocenili trend gibanja prometa do leta 2012 in ocenili pripadajoč delež tranzita.

- **Tranzit osebnih vozil, ki prečkajo mednarodni mejni prehod je danes ocenjen na 43.173 vozil dnevno.**
- **Ob predpostavki nespremenjene** rasti prometa po vstopu Slovenije v EU bo PLDP osebnih vozil, ki so v tranzitu, **leta 2012 znašal okoli 65.000 vozil (ali 50% več kot danes).**
- Podatki **tovornega prometa** kažejo mnogo **večjo rast** tranzitnega prometa. Le-to lahko pripišemo vstopu Slovenije v EU (odprava carinskih formalnosti, hitra gospodarska rast v za tranzit pomembnih državah, kot so Madžarska, Slovaška, Češka, Ukrajina itd. itd.).
- Danes je **tranzit tovarnega prometa** ocenjen na nekaj več **kot 60% skupnega obsega tovarnega prometa na mejnih prehodih (okoli 9.500 vozil).** Ob upoštevanju enakih stopenj povečanja prometa tovornih vozil po vstopu v EU bo **skupni delež tranzita tovornih vozil v letu 2012 znašal okoli 22.000 vozil (127% več kot danes).**

5. KOLIČINE MOTORNEGA GORIVA PRODANEGA TUJCEM

Z ozirom na mednarodne obveznosti Slovenije, ki izhajajo iz podpisanega Kyotskega sporazuma je pomembno ugotoviti kolikšni delež pogonskega goriva je prodan tujcem v tranzitnem prometu. Ta del pogonskega goriva prodan v Sloveniji ne bremeni omejitvenih kvot. Vsak presežna tona emitiranega CO₂ nad dogovorjenim nivojem v Kyotskem sporazumom pa je sankcionirana z globo v višini 20 EUR.

V tem poglavju bomo predstavili:

- **zakonske** okvire oblikovanja cen naftnih derivatov v Sloveniji,
- **strukturo** in **gibanje cen** motornih goriv v Sloveniji, ter
- izvedli **primerjalno analizo cen** motornih goriv v sosednjih državah.

Na koncu poglavja bomo, na osnovi podatkov slovenskih trgovcev z naftnimi derivati, podali **oceno količin prodanih motornih goriv v Sloveniji tujcem.**

5.1. Oblikovanje cen motornih goriv v RS

V kategorijo motornih goriv spadajo 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin (NMB 95), 98-oktanski neosvinčeni motorni bencin (NMB 98), ki smo ga v nadaljevanju združili z 100-oktanskim neosvinčenim motornim bencinom (od 17.6.2005 ga namesto 98-oktanskega ponuja dobavitelj motornih goriv OMV) in plinsko olje, bolj znano kot D2 oz. dizel.

Osnovni pravni okvir, na podlagi katerega vlada in pristojno ministrstvo urejata reguliranje cen je **Zakon o kontroli cen**¹¹ in ustrezni podzakonski akti s področij različnih dejavnosti, za katere velja cenovno administriranje. V »Uredbi o listi blaga in storitev za katere se uporabljajo ukrepi kontrole cen« najdemo tudi naftne derivate.¹²

Cene naftnih derivatov (motorni bencini, dizel) se oblikujejo na osnovi določil »**Uredbe o oblikovanju cen naftnih derivatov**«¹³. Zakonsko podlago za oblikovanje cen naftnih derivatov je vlada v preteklosti pogosto spreminjala in dopolnjevala. Razlogi za spremembe so bili: širitev administriranja cen na dizelsko gorivo in ekstra lahko kurilno olje, spremenjen mehanizem za izračun bruto marže v odvisnosti od menjalnega razmerja EUR : SIT, veljavnosti uredbe, ki je sprejeta za obdobje šestih mesecev itd.

V marcu 2000 je vlada RS sprejela prvo Uredbo o oblikovanju cen naftnih derivatov, ki je določala **način izračunavanja povprečne cene motornih goriv v odvisnosti od borzne kotacije** derivata CIF MedH v obdobju 14-tih dni (USD/t), srednjega dnevnega tečaja za devize Banke Slovenije (USD v SIT) ter gostote derivata (zaradi pretvorbe iz ton v liter). Ceni je bila dodana tudi bruto marža v višini 11 SIT/l oz. 6 SIT/l, vključno s prispevkom za blagovne rezerve.

¹¹ Zakon o kontroli cen (Ur.l.št. 63/99)

¹² Uredba o listi blaga in storitev, za katere se uporabljajo ukrepi kontrole cen (Ur.l. št. 80/00) in dopolnitve uredbe (Ur.l.17/04)

¹³ Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov (Ur. l. RS, št. 101/06)

Oktober 2005 je bila sprejeta nova Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov, ki je določala, da preračun cen vključuje 28-dnevno obdobje, pri čemer je iz izračuna povprečja izvzetih pet najvišjih in pet najnižjih dnevnih borznih kotacij. Sprememba je nastala kot odgovor Slovenije na nestabilne razmere po svetu, veliko povpraševanje hitrorastočih gospodarstev, kot sta Indija in Kitajska, divjanje orkanov v Ameriki in začetek kurilne sezone.¹⁴

Na podlagi zadnje veljavne Uredbe o oblikovanju cen naftnih derivatov¹⁵ se **cena naftnih derivatov ponovno spreminja vsakih 14 dni**. Bruto marža trenutno znaša za bencine 19,493 SIT/l in za dizel 18,275 SIT/l.¹⁶

Maloprodajna cena motornega goriva je sestavljena iz: cene brez dajatev (višina je odvisna od gibanja cen naftnih derivatov na svetovnih trgih), trošarine (določa jo Zakonom o trošarinah, ki ga sprejme vlada Republike Slovenije) in davka na dodano vrednost (za motorna goriva znaša 20%).

Minimalno višino trošarine za države članice EU opredeljuje trenutno veljavna Evropska direktiva **2003/96/EC**, ki je bila sprejeta 27.10.2003 in je začela veljati **1.1.2004**. Minimalna višina trošarin je prikazana v naslednji tabeli.

Tabela 3: Minimalni nivo obdavčitve motornih goriv

Vrsta goriva (EUR/1000l)	1.1.2004	1.1.2010
Osvinčeno motorno gorivo	421	421
Ne-osvinčeno motorno gorivo	359	359
Dizel	302	330
Kerozin	302	330
LPG	125	125
Naravni plin	2,6	2,6

Vir: Direktiva 2003/96/EC

Iz tabele je razvidno, da se bo najnižja meja za trošarino na dizelsko motorno gorivo leta 2010 nekoliko zvišala, medtem, ko bo za bencinska motorna goriva ostala enaka.

V Sloveniji se trošarina določa na osnovi **Zakona o trošarinah**¹⁷ in znaša za ne-osvinčeno bencinsko gorivo 90,371 SIT/l in za dizel 76,857 SIT/l. **Vlada Republike Slovenije lahko zmanjša ali poveča trošarino za energente in električno energijo do 50% trošarin določenih s tem zakonom** ali določi trošarino za izdelke s stopnjo 0 v primeru spremembe razmerja med tolarjem in evrom za več kot 5% od uveljavitve oziroma zadnje spremembe višine trošarine ali če je to v skladu z ekonomsko politiko Republike Slovenije. Ob tem **ne sme določiti trošarin, nižjih od minimalne trošarine, določene z evropskimi predpisi**¹⁸. **Spodnja meja določena z evropsko zakonodajo znaša za neosvinčeno motorno gorivo 68,16 SIT/l in za dizel 72,84 SIT/l.**

Če analiziramo podatke o višini trošarine glede na zakonsko določene meje lahko ugotovimo, da je le ta do 1.7.2005 doživljala dinamične spremembe vse od takrat pa je nastavljena na

¹⁴ Vir: http://www.rtv slo.si/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=4&c_id=90227

¹⁵ Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov (Uradni list RS 101/06) – veljava od 9.10.2006

¹⁶ Vir: Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov (Uradni list RS 101/06) – velja od 9.10.2006

¹⁷ Zakon o trošarinah – uradno prečiščeno besedilo (Ur.l, RS 103/04)

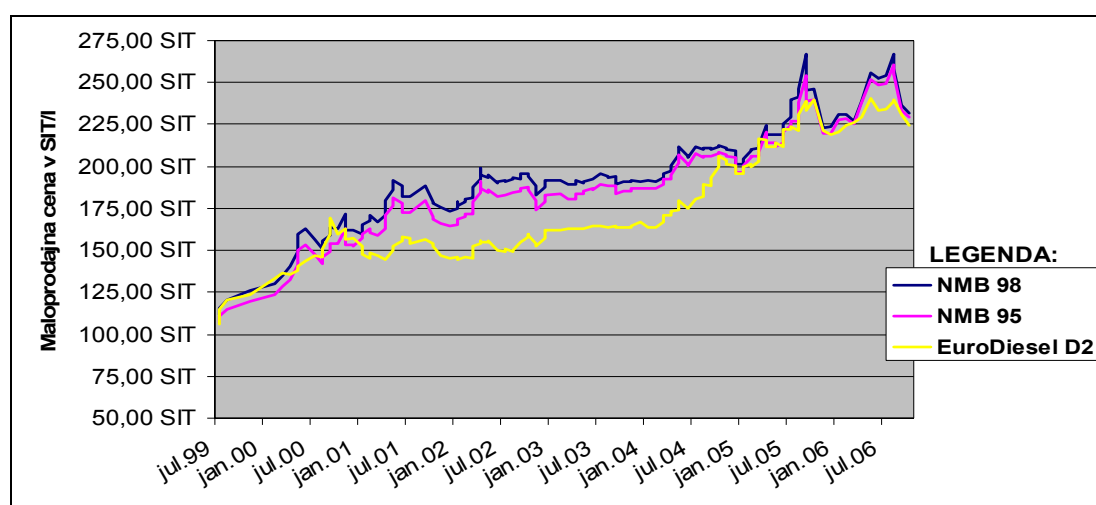
¹⁸ COUNCIL DIRECTIVE 2003/96/EC (27 oktober 2003)

zakonsko določeno spodnjo mejo. Razlog za to lahko najdemo v ekonomski politiki vlade, ki je vezana na uvedbo evra.

5.2. Gibanje maloprodajnih cen motornih goriv v Sloveniji in primerjava cen s sosednjimi državami

Višina maloprodajnih cen je v veliki meri odvisna od gibanja cen naftnih derivatov na svetovnih trgih, vsaka vlada pa lahko s pomočjo davkov in trošarin vpliva na končno višino cene motornega goriva. Na Grafu 7 je prikazano gibanje cen motornih goriv v Sloveniji od leta 1999 naprej.

Graf 7: Gibanje maloprodajnih cen motornih goriv v Republiki Sloveniji v obdobju od 1999 do zadnjih dosegljivih podatkov v 2006



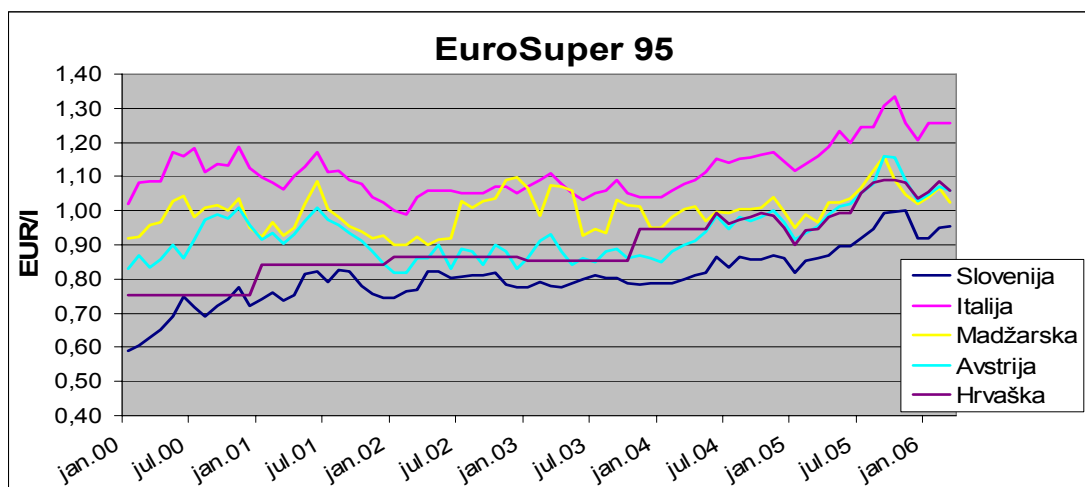
Vir: OMV Slovenija, d.o.o. (spletne strani)

Iz Grafa 7, ki prikazuje gibanje maloprodajnih cen motornih goriv v razdobju od 1999 do zadnjih dosegljivih podatkov v letu 2006 je mogoče ugotoviti:

- cene goriva konstantno **rastejo**,
- **rast cen dizelskega** goriva je od leta 2001 do leta 2004 relativno majhna, po letu 2004 pa poskoči in cene dizla v letu **2005 dosežejo cene motornih bencinov**,
- veliko **nihanje** cen motornih goriv **po 1.7.2005** (je posledica sprememb cen na svetovnem trgu in zamrznitve trošarin na zakonsko določeno spodnjo mejo).

V nadaljevanju je prikazana primerjava gibanja cen motornih goriv v Sloveniji in sosednjih državah. Ta primerjava je pomembna predvsem zaradi tranzita. **Ugotoviti želimo, ali je cena goriva v Sloveniji dejansko nižja od cen v sosednjih državah.** V kolikor je temu tako, lahko z veliko verjetnostjo trdimo, da vozila v tranzitu kupijo gorivo v Sloveniji.

Graf 8: Gibanje maloprodajnih cen 95-oktanskega motornega bencina v Sloveniji in sosednjih državah od leta 2000 naprej

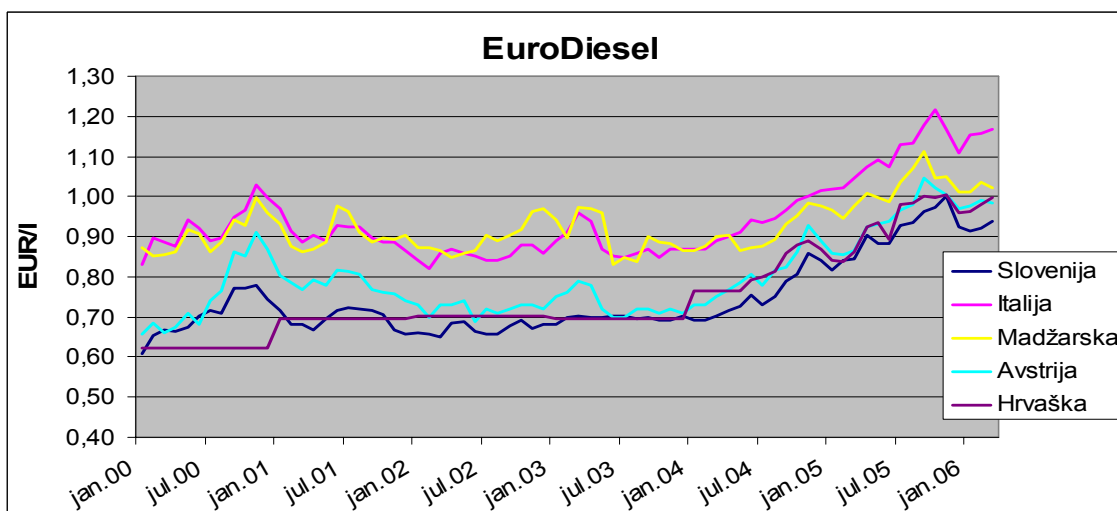


Vir: EC – Oil bulletin (EU države), OMV Istrabenz (Hrvaška), vrednost goriva za članice EU¹⁹, vrednost goriva za HR²⁰

Iz Grafa 8, ki prikazuje gibanje maloprodajnih cen 95 oktanskega motornega bencina v Sloveniji in sosednjih državah od leta 2000 naprej lahko ugotovimo:

- cene **95 oktanskega** motornega bencina so v Sloveniji bistveno **nižje kot v sosednjih državah,**
- najbolj odstopajo cene goriva v Italiji, nato sledijo Madžarska, Avstrija in Hrvaška.

Graf 9: Gibanje maloprodajnih cen plinskega olja D2 (EuroDiesel) v Sloveniji in sosednjih državah od leta 2000 naprej



Vir: EC – Oil bulletin (EU države), OMV Istrabenz (Hrvaška), vrednost goriva za članice EU²¹, vrednost goriva za HR²²

¹⁹ Vir: http://www.theaa.com/motoring_advice/fuel/index.html

²⁰ Vir: <http://www.mingorp.hr/UserDocsImages/05-HRV-EUH-04-FINAL-3.pdf>

²¹ Vir: http://www.theaa.com/motoring_advice/fuel/index.html

²² Vir: <http://www.mingorp.hr/UserDocsImages/05-HRV-EUH-04-FINAL-3.pdf>

Iz Grafa 9, ki prikazuje gibanje maloprodajnih cen **dizelskega goriva** v Sloveniji in sosednjih državah od leta 2000 naprej lahko ugotovimo:

- cene v Sloveniji so v primerjavi s sosednjimi državami **nižje**, predvsem je to vidno po letu **2001**.
- izstopajo predvsem cene v Italiji, zelo visoke pa so tudi cene na Madžarskem.
- cene v Avstriji in na Hrvaškem so višje od cen v Sloveniji, čeprav se v nekaterih primerih spustijo na raven cen v Sloveniji.

Razlika v cenah dizelskega goriva ni tako velika kot pri motornih bencinih vendar po našem mnenju še vedno dovolj velika, da tovorna vozila v tranzitu gorivo kupijo v Sloveniji²³.

5.3. Analiza količin prodanega goriva tujcem

Ugotovili smo, da Slovenska statistika ne obravnava količin motornega goriva prodanega tujcem, zato smo podatke pridobili od trgovcev z naftnimi derivati v Sloveniji na osnovi analize **načina plačila** prodanega goriva.

Tako smo analizirali:

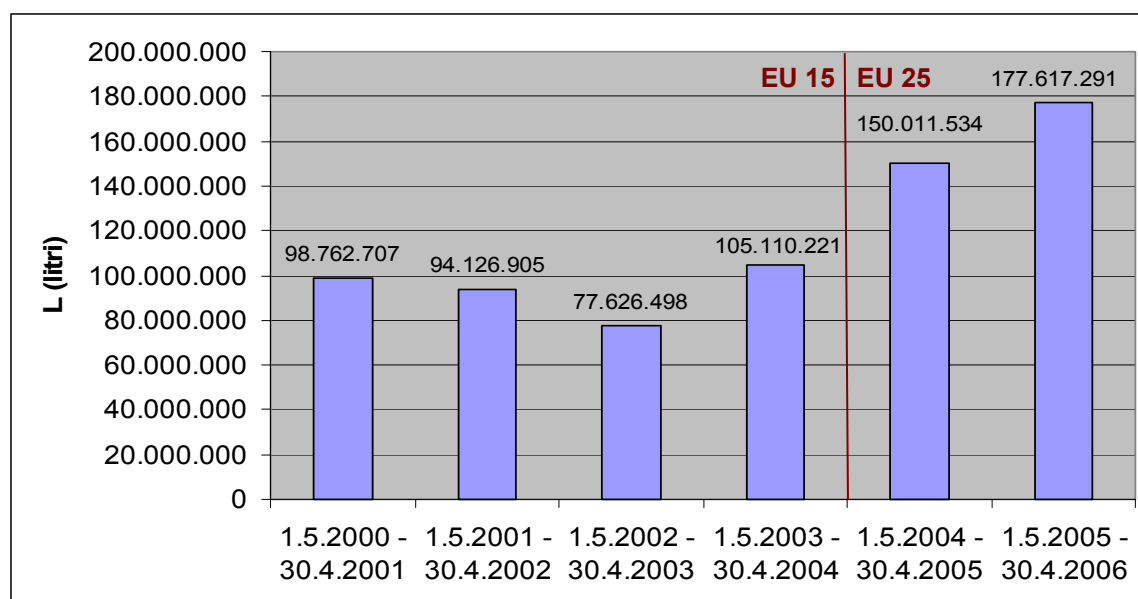
- količino goriva, ki je bila plačana s **tujimi kamionskimi karticami** (DKV, Shell, UTA,..)²⁴
- količino prodanega goriva, ki je bilo plačano s **tujo valuto in z**
- različnimi plačilnimi karticami **tujih imetnikov** (npr. Mastercard, Visa, Diners, American Card), vendar pa je lahko bila za to kategorijo podana le ocena.

Podatke smo pridobili le od nekaterih naftnih trgovcev (70% tržnega deleža), zato smo količine prodanega goriva podjetij, ki niso posredovala podatkov ocenili **glede na njihove tržne deleže**, ki jih le ta dosegajo v prodaji goriva na Slovenskem trgu. Podatki so analizirani na letni ravni od leta 2000 naprej in sicer za obdobja od 1.5. do 30.4. naslednjega leta.

²³ Zaradi relativno nižjih cen naftnih derivatov v Sloveniji smo bili sredi prejšnjega desetletja priča pojavu, ki ga imenujemo bencinski turizem (fuel tourism oz. tanking tourism). Tujci (stanujoči ob slovenski meji) so se vozili v Slovenijo, da bi tukaj napolnili rezervoarje z gorivom. Posledica tega je bila, da so se v Italiji zapirale bencinske črpalke, na slovenski strani meje pa so se je njihovo število povečevalo. Težavo je Italija rešila z razdelitvijo obmejnega območja na več con, v katerih so bila mineralna olja obdavčena obratno sorazmerno z bližino slovenski meji. Uvedli so tri cone, pri čemer je v prvi coni (najbližje Sloveniji) veljala približno enaka cena goriva, kot v Sloveniji, v drugem pasu je bila cena višja, v tretjem pa še višja.²³ Tako je Italija z zagotavljanem popustov ob nakupu motornih bencinov v letu 1998 na obmejnih področjih ohranila cenovno konkurenco. Ukrepe so sprejele tudi druge sosednje države, zaradi česar je bilo v letu 1998 opaziti upad prodaje goriv v Sloveniji.

²⁴ Izkušnje namreč kažejo, da večina tujih tovornih vozil uporablja za plačilo goriva prav te kartice.

Graf 10: Letna količina prodanega goriva tujcem v Sloveniji od leta 2000 do 2006

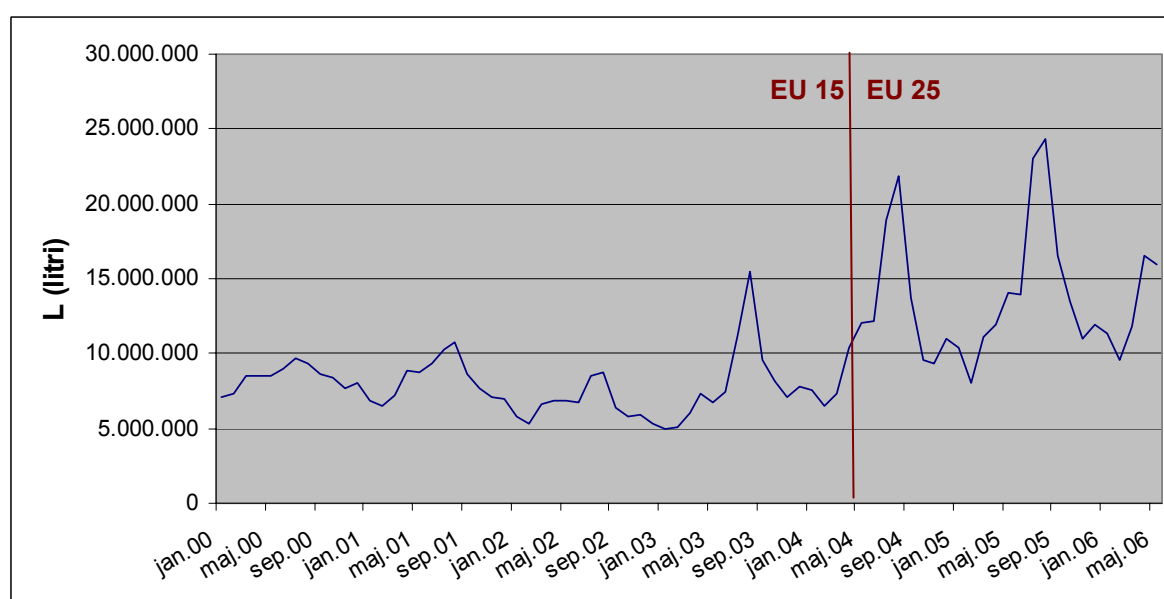


Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 10, ki prikazuje količine prodanega **goriva tujcem** v Sloveniji od leta **2000 do leta 2006** lahko ugotovimo:

- velik porast količine prodanega goriva tujcem po vstopu Slovenije v EU,
- v **prvem letu** se je količina prodanega goriva povečala kar **za 43%**, v drugem letu pa še za **dodatnih 18%**,
- danes se tujcem proda 177.600.000 litrov goriva.

Graf 11: Dinamika mesečne prodaje goriva prodanega tujcem v Sloveniji od leta 2000 naprej



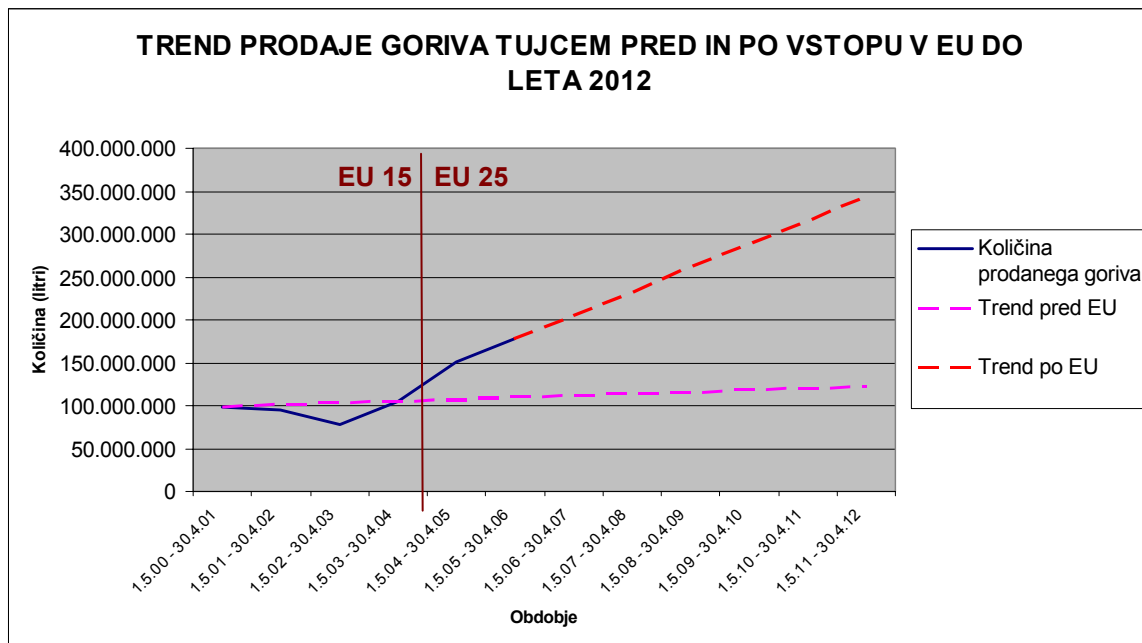
Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 11, ki prikazuje **mesečno dinamično** količinske prodaje goriva tujcem v Sloveniji od leta 2000 naprej lahko ugotovimo:

- vsako leto tujci največ goriva kupijo v **poletnih mesecih** (avgusta), najmanj pa v mesecu februarju,
- dinamika prodanega goriva v prvih mesecih leta 2006 kaže, da je količina goriva prodanega tujcem v mesecu avgustu že najverjetneje preseгла mejo **25 mio litrov**.

Analiza trenda pred in po vstopu v EU kaže rast količine prodanega goriva tudi v prihodnje.

Graf 12: Trenda prodaje goriva tujcem pred in po vstopu v EU do leta 2012.



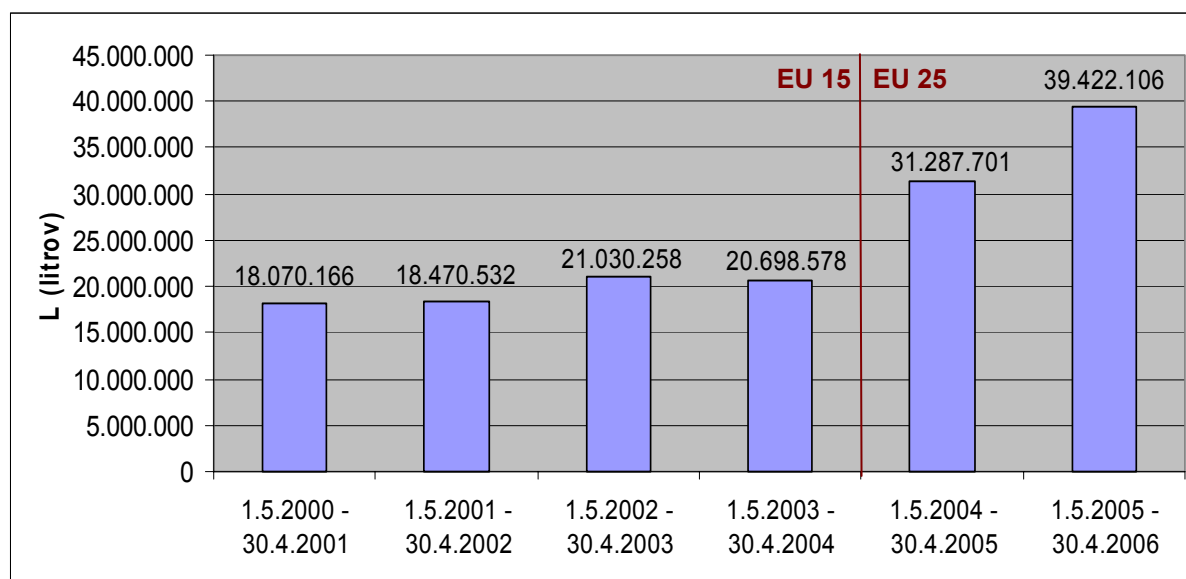
Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 12, ki prikazuje **trend prodaje goriva tujcem** pred in po vstopu v EU **do leta 2012** lahko ugotovimo:

- vrednosti trenda izračunanega na osnovi podatkov pred vstopom v EU so prekoračene že danes,
- upoštevajoč podatke po vstopu v EU lahko pričakujemo **zelo veliko rast količine prodanega goriva tujcem in sicer za okoli 18,4% letno**,
- količina prodanega goriva tujcem bi v tem primeru v letu **2012 znašala 343,2 mio litrov goriva (ali 165,6 mio litrov več kot danes)**.

Iz nam dosegljivih podatkov ni mogoče določiti koliko goriva je bilo prodanega osebnim in koliko tovornim vozilom. Z analiziranjem goriva plačanega s kamionskimi karticami lahko posredno ocenimo le kategorijo tovornih vozil.

Graf 13: Letne količine prodanega goriva, ki je bilo plačano z kamionskimi karticami

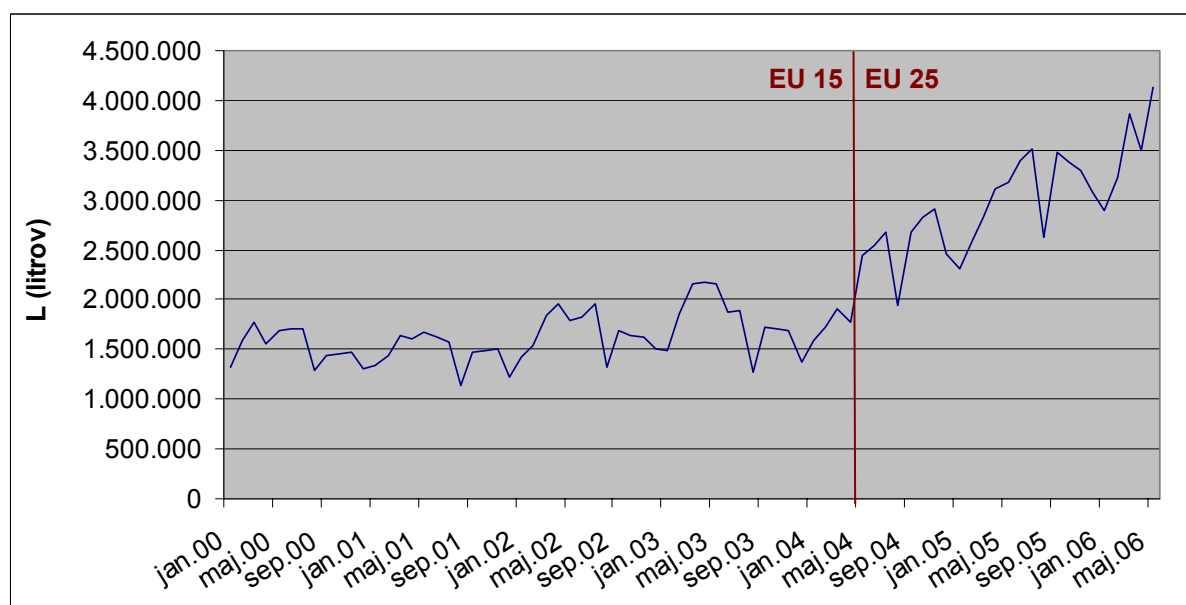


Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 13, ki prikazuje letne količine prodanega goriva tujcem v Sloveniji od leta 2000 do leta 2006 lahko ugotovimo:

- izredno **velik porast** količine prodanega goriva **po vstopu Slovenije v EU**,
- v **prvem letu** po vstopu se je količina prodanega goriva povečala kar za **51%**, v drugem letu pa še za **dodatnih 26%**.

Graf 14: Mesečne količine prodanega goriva, ki je bilo plačano z kamionskimi karticami

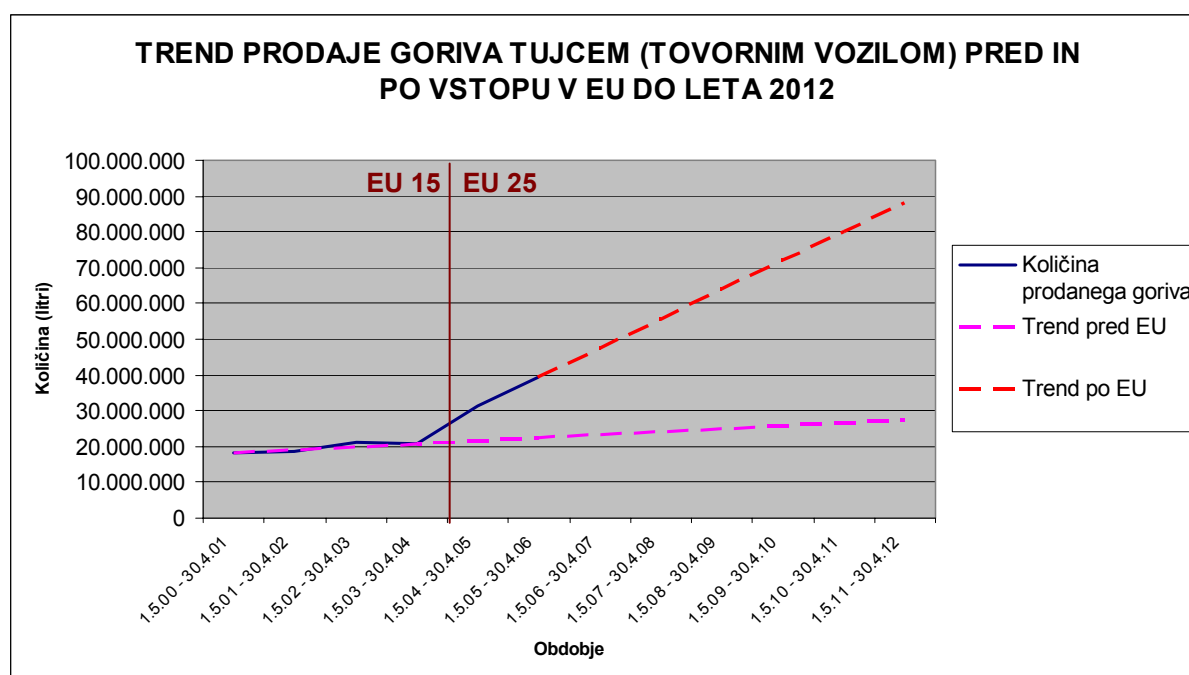


Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 14, ki prikazuje mesečne količine prodanega goriva tujcem v Sloveniji od leta 2000 do leta 2006 lahko ugotovimo:

- relativno manjša nihanja količin prodanega goriva kot pri osebnih vozilih,
- **velik porast količine prodanega goriva prav po vstopu Slovenije v EU,**

Graf 15: Trena prodaje goriva tujcem pred in po vstopu v EU do leta 2012.



Vir: Generalizirani podatki trgovcev z naftnimi derivati

Iz Grafa 15, ki prikazuje trend prodaje goriva tujcem, kupljenega z kamionskimi karticami pred in po vstopu v EU do leta 2012 lahko ugotovimo:

- trend na osnovi podatkov pred vstopom v EU kaže **4,8%** povprečno letno rast,
- upoštevajoč podatke po vstopu v EU lahko pričakujemo izredno rast količin prodanega goriva in sicer povprečno **kar 26 % letno,**
- upoštevajoč pogoje rasti po vstopu v EU lahko ocenimo, da bo **leta 2012** v tej kategoriji prodano **156% več goriva kot danes.**

5.4. Zaključne ugotovitve

- Ugotovimo lahko, da je vstop Slovenije v EU povzročil občutno **povečanje prodaje goriva tujcem,**
- Ob predpostavki, da se večina goriva tujcem proda vozilom v tranzitu lahko tudi na osnovi teh rezultatov potrdimo vpliva vstopa Slovenije v EU na povečanje tranzita skozi Slovenijo,

- Na osnovi statističnih podatkov o porabi motornih goriv za potrebe prometa v Sloveniji ocenjujemo, da je bilo v obdobju od 1.5.2005 do 30.4.2006 prodanega cca 1.750.000.000 litrov goriva.
- Na osnovi analiziranih podatkov vidimo, da je bilo v enakem obdobju tujcem prodano okoli 177.500.000 litrov goriva, **torej okoli 10% skupne prodaje.**

6. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE IN PREDLOG MOŽNIH PROMETNO POLITIČNIH UKREPOV ZA ZMANJŠANJE VPLIVOV TRANZITNEGA PROMETA

Na osnovi pregleda obstoječih **podatkov o tranzitu** ugotavljamo:

- **Zanesljivih podatkov** o tranzitnih prometnih tokovih skozi Slovenijo **trenutno ni na voljo**,
- edini **možni način** pridobitve teh podatkov je stalno **anketiranje promeztnih udeležencev** na mejnih prehodih.

Rezultati analize prometa (PLDP) na mednarodnih mejnih prehodih **so pokazali:**

- **promet se je pred vstopom Slovenije v EU in po njem bistveno spremenil**
- promet **osebnih vozil** je v prvem letu vstopa v EU **porastel za 2,9%** in v drugem letu za **dodatnih 1,2%**
- promet **tovornih vozil** je v prvem letu vstopa **porastel za 16,1%** in v drugem letu za **dodatnih 16,3%**
- promet se je povečal **predvsem na mejnih prehodih z relativno velikim deležem tranzitnega prometa**, zato menimo, da je porast predvsem posledica povečanega tranzita.

Ocena trenda gibanja prometa in deleža tranzita **do leta 2012** kaže:

- PLDP **osebni vozil**, ki prečkajo mejo in so v tranzitu je **danes ocenjen na okoli 43.000 vozil dnevno**, **do leta 2012 se bo povečal za 50% in bo znašal okoli 65.000 vozil**,
- PLDP **tovornih vozil** kažejo mnogo večjo rast. PLDP **tovornih vozil**, ki mejo prečkajo v tranzitu je danes ocenjen na nekaj več **kot 60% skupnega obsega tovrnega prometa** na mejnih prehodih (**okoli 9.500 vozil**) in se bo **do leta 2012 povečal za 127% in bo znašal okoli 21.000 vozil**.

Analiza **obsega prodaje goriva tujcem** pokazala:

- vstop Slovenije v EU je povzročil **občutno povečanje prodaje goriva tujcem**,
- v obdobju od **1.5.2005 do 30.4.2006** je bilo v Sloveniji prodanega cca **1.750.000.000 litrov goriva**, v enakem obdobju je bilo tujcem prodano okoli **177.500.000 litrov goriva**, torej **okoli 10% skupne prodaje**.
- **leta 2012** ocenjujemo skupni obseg prodaje tujcem (pod pogojem, da se pogoji ne spremenijo) v višini **343,2 mio litrov goriva (165,6 mio litrov oz. 52% več kot danes)**.

Glede na napovedane trende in **relativno visoke stopnje rasti BDP v državah pomembnih za tranzit skozi Slovenijo** (Ukrajina, Rusija, Bolgarija, Slovaška, Madžarska, Češka, Poljska, itd) **lahko tudi v prihodnje pričakujemo rast tranzitnega prometa skozi Slovenijo.**

Zaradi tega v nadaljevanju predlagamo nekaj možnih ukrepov za zmanjšanje vplivov tranzitnega prometa v Sloveniji.

6.1. Možni ukrepi za zmanjšanja vplivov tranzitnega prometa v Sloveniji

a) Tranzitni promet preusmeriti iz ceste na železnico:

Za doseganje le tega bi bilo potrebno:

- ponuditi vzpodbude za **uporabnike** in ne samo organizatorje intermodalnega transporta,
- spodbujati **inovativne tehnične** in tehnoloških rešitev za intermodalni transport.

Preusmeritev tranzita s cest na železnico ima za posledico tudi zmanjšano količino prodanega goriva (poraba goriva na enoto prepeljanega tovora je na železnici mnogo manjša kot v cestnem transportu).

b) Povišanje cene goriva na bencinskih servisih na avtocestah

Dvig cene goriva na črpalkah, ki so locirane na avtocestah:

- v številnih evropskih državah so cene goriva na avtocestah višje od cen izven avtocestnega omrežja, zato menimo, da je podoben ukrep možno uvesti tudi v Sloveniji.
- na ta način bi vozila v tranzitu (predvsem tovorna) pokrila posredne stroške, ki jih ima slovenija z povišanimi emisijami CO₂ (Kyotski sporazum)

c) Drugi ekonomski ukrepi kot so npr. povišanje cestnin, povišanje cene goriva itd so sicer učinkoviti vendar imajo tudi negativne posledice kot so:

- vpliv na inflacijo,
- vpliv na življenjsko raven prebivalstva,
- vpliv na konkurenčno sposobnost prebivalstva, itd.

d) Vpeljava ukrepov, ki bi neposredno omejevali tranzitni promet skozi Slovenijo **ne pride v poštev:**

- Evropska unija temelji na principu prostega pretoku blaga, ljudi, kapitala...

Predlog nadaljnjih raziskav:

V okviru posebne študije bi kazalo sistematično zbrati in analizirati podatke o **obsegu tranzitnih prometnih tokov skozi Slovenijo** (anketa na mejnih prehodih v daljšem časovnem obdobju).

Rezultati takšne študije bi predstavljali dovolj dobro **osnovo za predlog ukrepov**, ki bi omogočili **dodatno zajemanje sredstev** za obveznosti Slovenije, ki izhajajo iz **povečanih količin** emisij CO₂ (Nad omejitvami Kyotskega sporazuma).

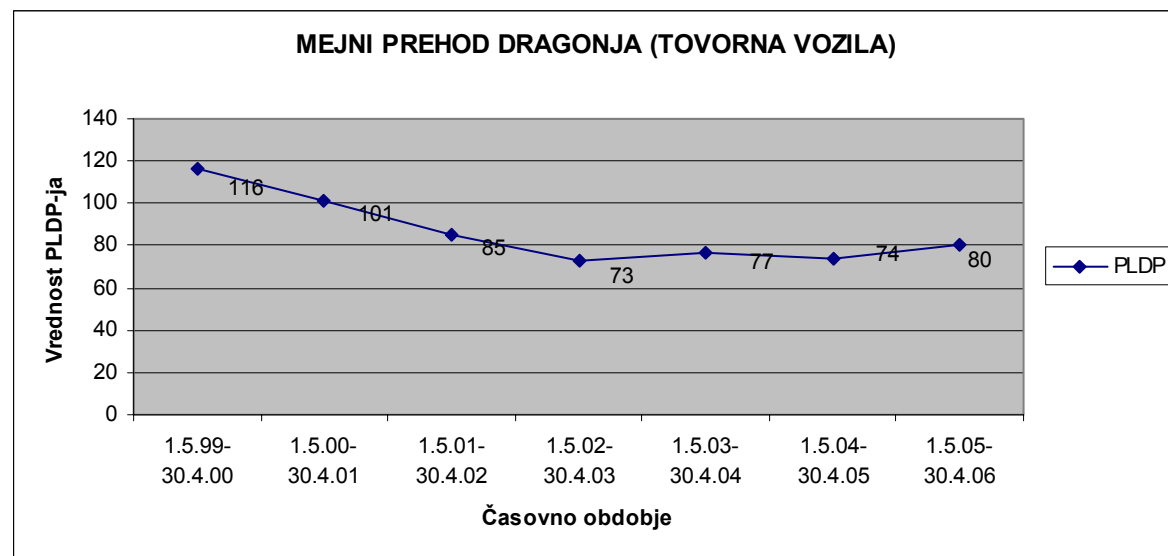
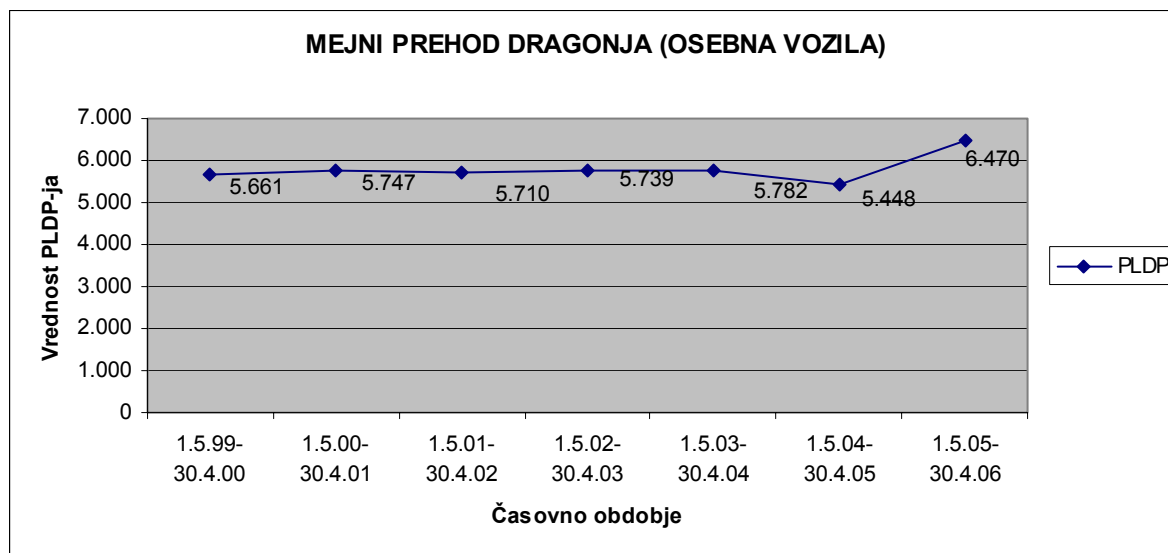
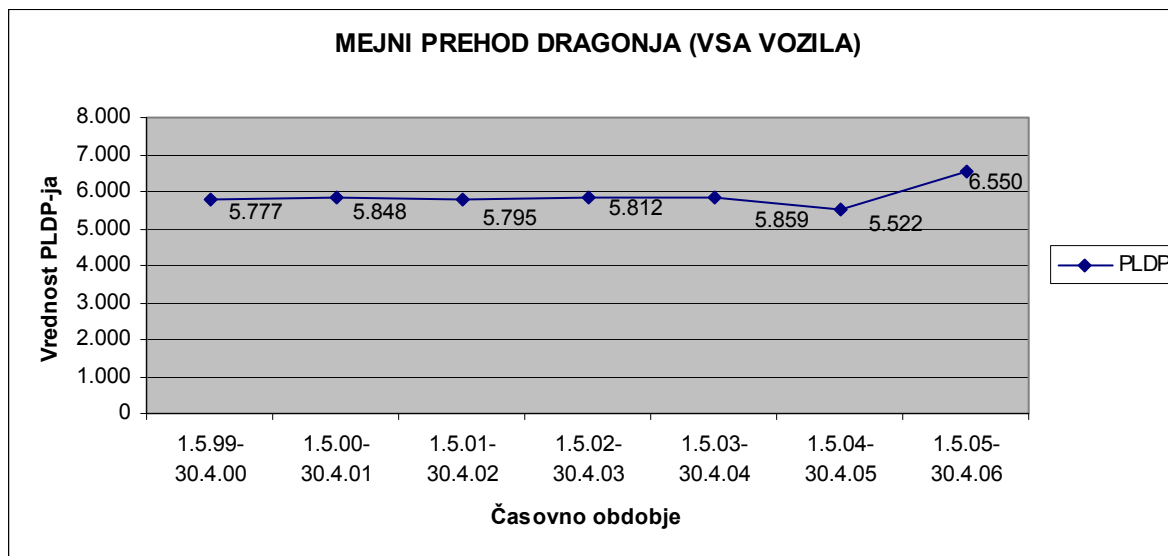
7. VIRI

- [1] Analiza prometne ankete na mejnih prehodih v Republiki Sloveniji v letu 2003: Podjetje PNZ Projekt nizke gradnje, naročnik: Direkcija Republike Slovenije za Ceste (DRSC), januar 2005.
- [2] Automobile Association (http://www.theaa.com/motoring_advice/fuel/index.html)
- [3] Direkcija Republike Slovenije za Ceste, Podatki avtomatskih števcem prometa, 1999-2006
- [4] Direktiva Evropske komisije, COUNCIL DIRECTIVE 2003/96/EC (27 oktober 2003)
- [5] Energija u Hrvatskoj 2003 (<http://www.mingorp.hr/UserDocsImages/05-HRV-EUH-04-FINAL-3.pdf>)
- [6] OMV Slovenija (<http://www.omv-slovenija.si>)
- [7] Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, Predvidljivo v skupno prihodnost, junij 2004
- [8] Statistični letopis Republike Slovenije (2004), Statistični urad Republike Slovenije (<http://www.stat.si>)
- [9] Sporočilo Komisije Svetu in Evropskem Parlamentu, naj Evropa ostane v gibanju, 2006 (http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_sl.pdf)
- [10] Uradni list RS št. 54/94, pov. po (http://www.policija.si/si/ijz/pdf/akti/uredba_mp-meja-RH.pdf)
- [11] Uradni list RS št. 63/99, Zakon o kontroli cen
- [12] Uradni list RS št. 80/00 Uredba o listi blaga in storitev, za katere se uporabljajo ukrepi kontrole cen in dopolnitve uredbe (Ur.l.17/04)
- [13] Uradni list RS, št. 101/06, Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov
- [14] Uradni list RS št. 101/06, Uredba o oblikovanju cen naftnih derivatov
- [15] Uradni list RS št. 103/04, Zakon o trošarinah – uradno prečiščeno besedilo

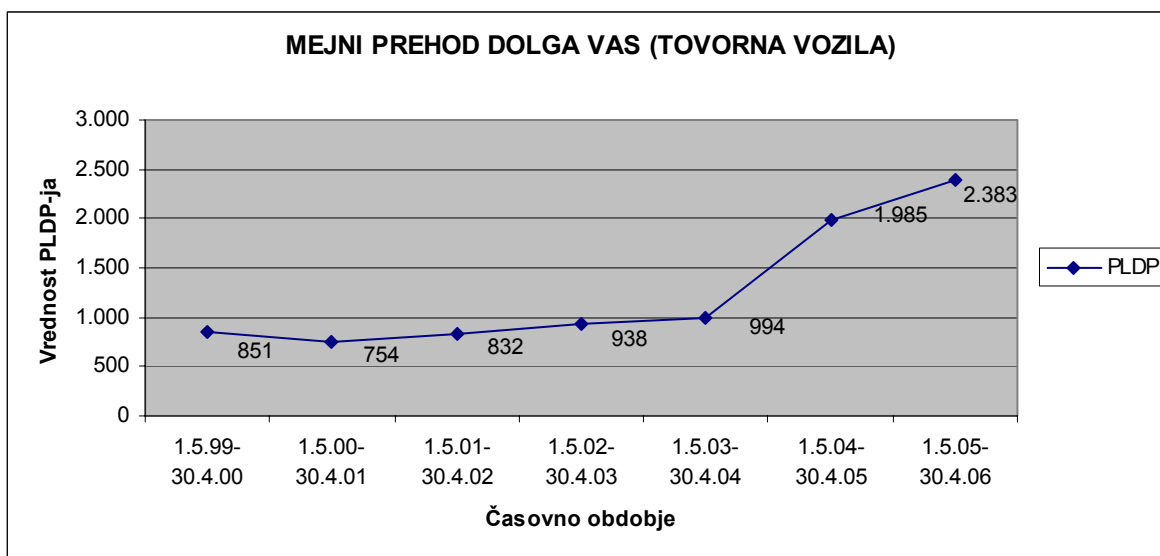
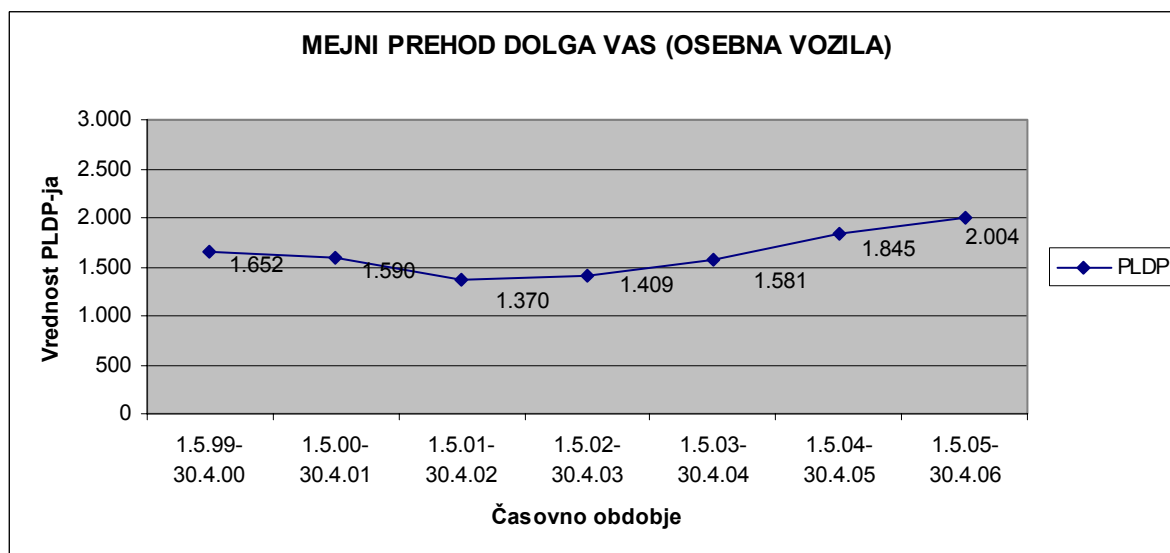
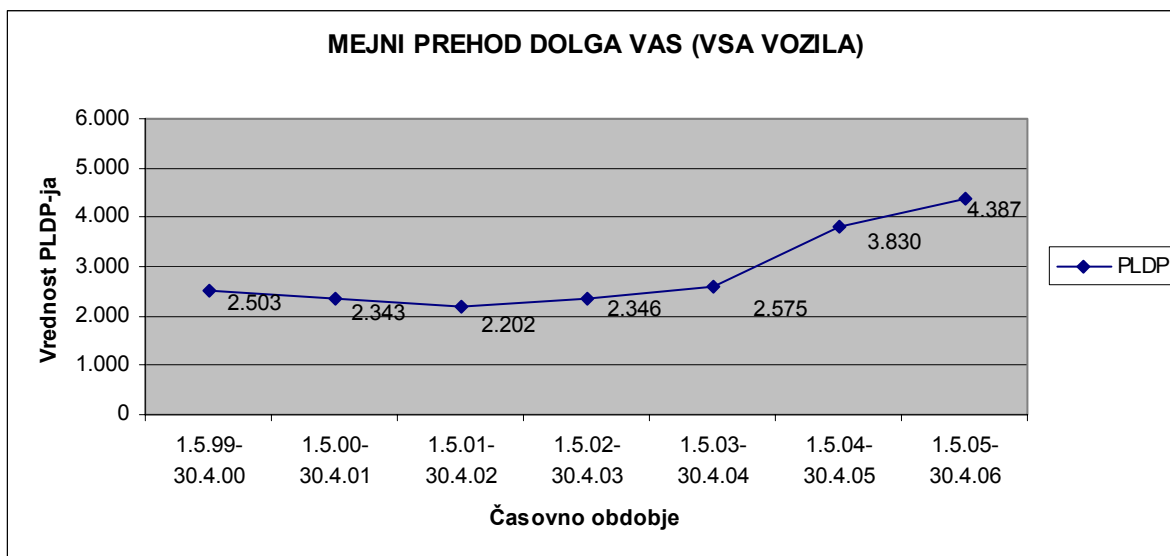
8. PRILOGE

Priloga 1: Grafikoni gibanja PLDP na najpomembnejših mejnih prehodih

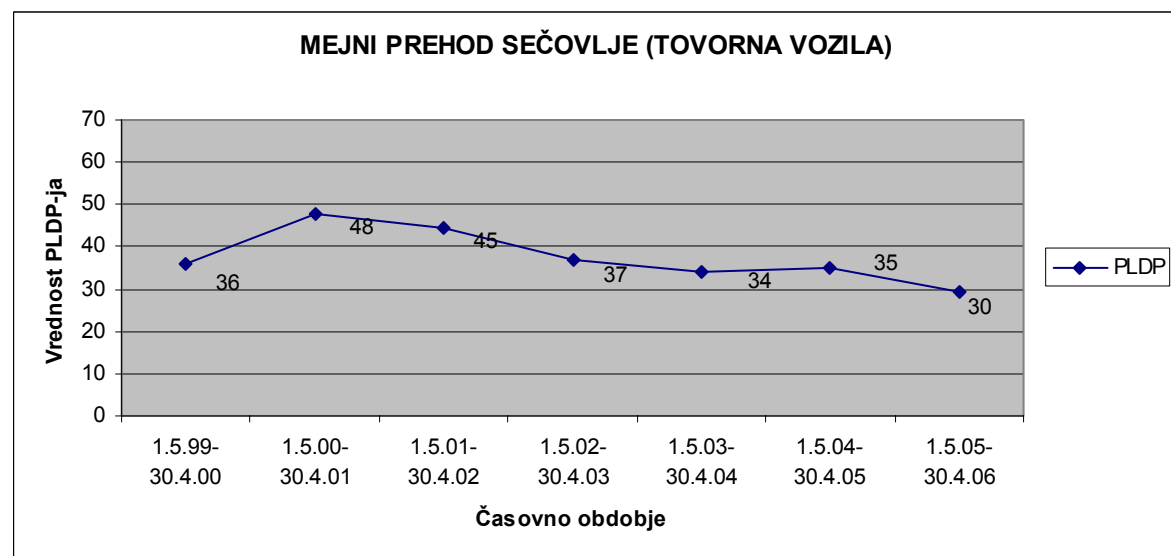
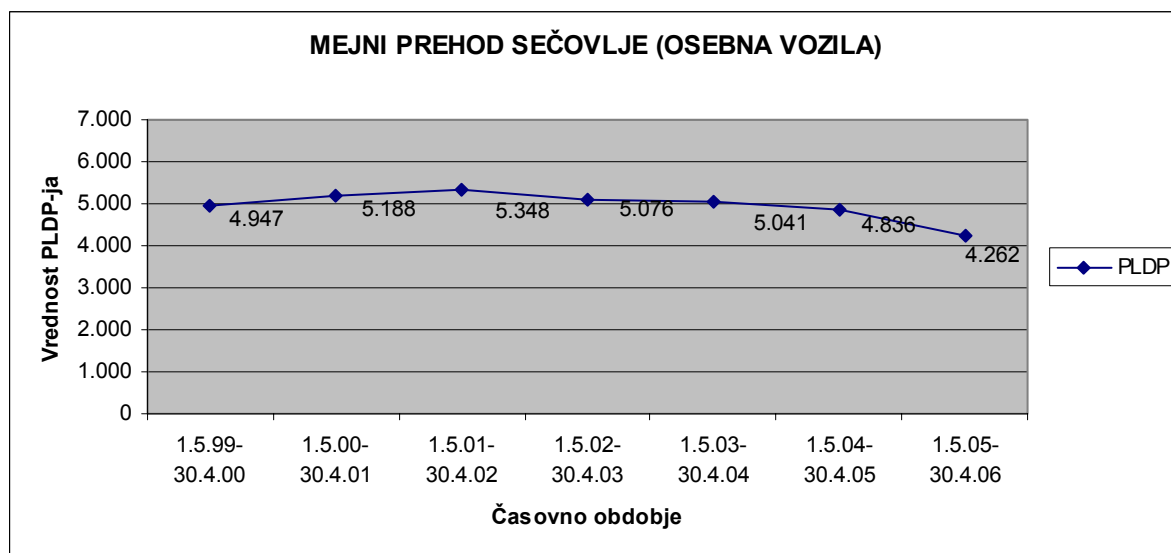
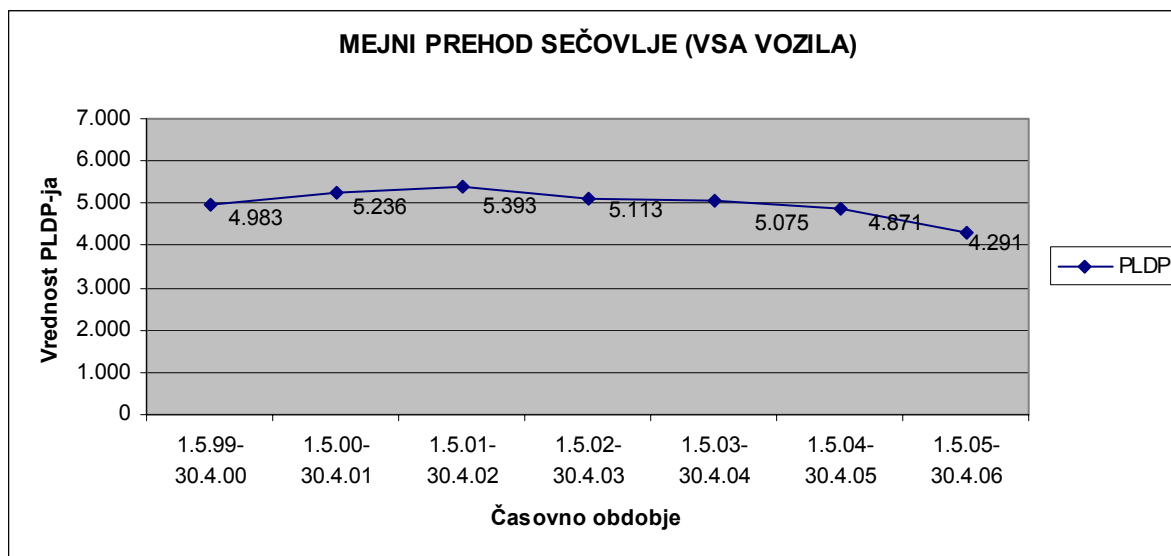
MEJNI PREHOD DRAGONJA



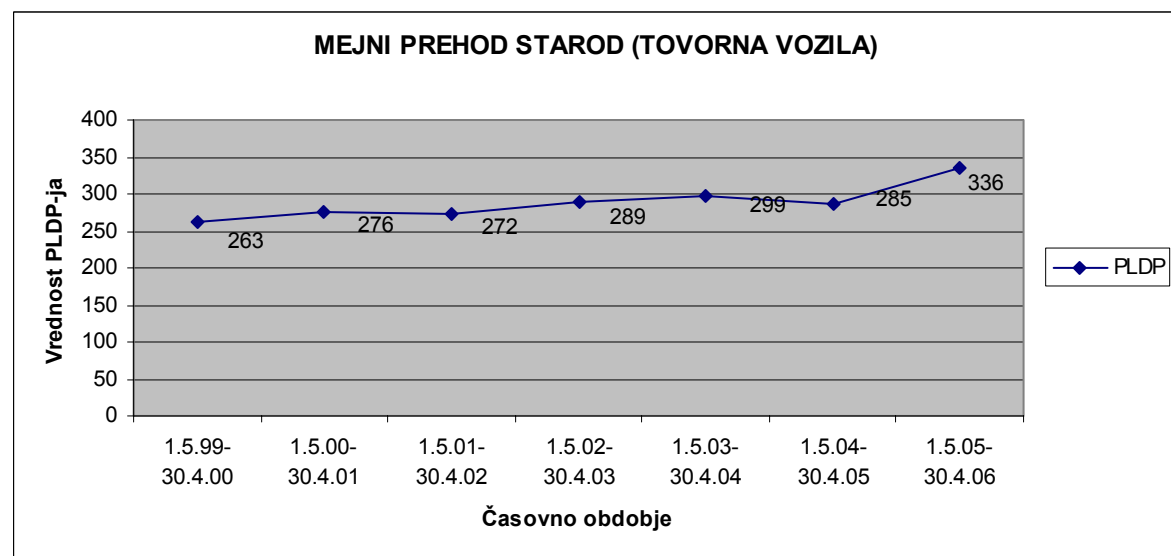
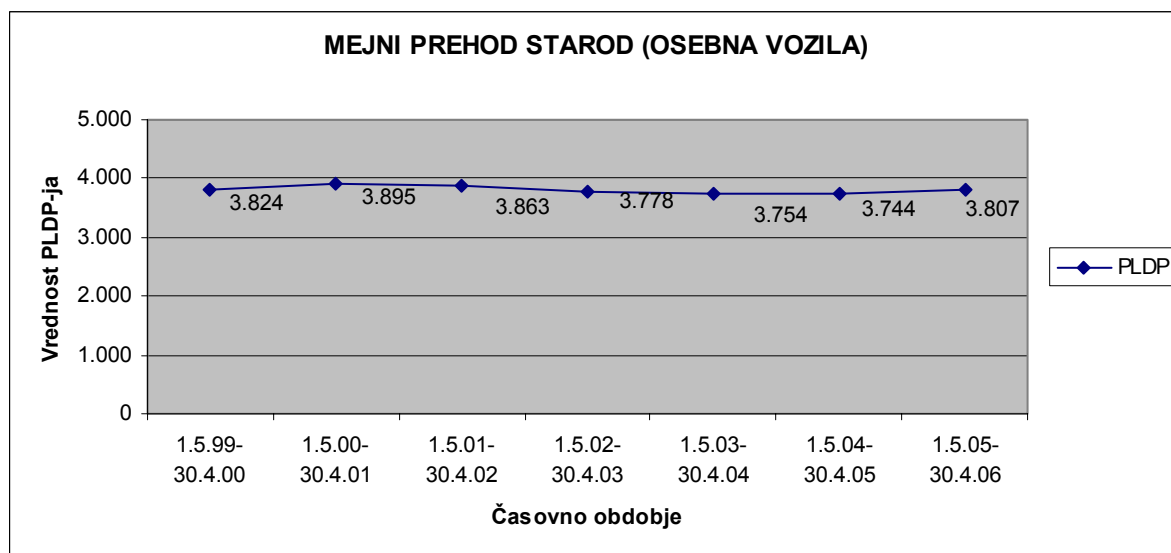
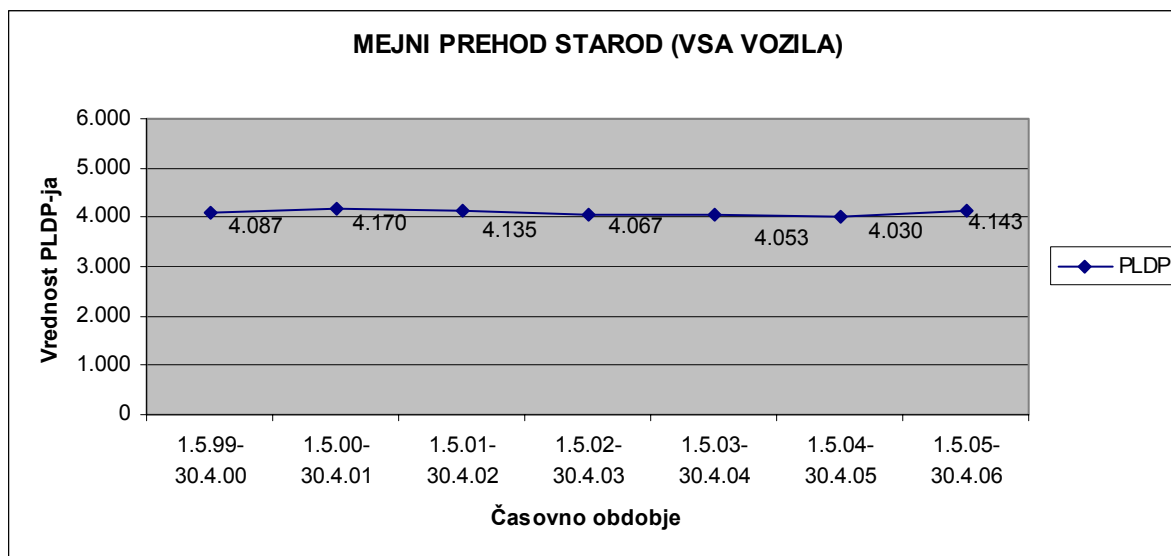
MEJNI PREHOD DOLGA VAS



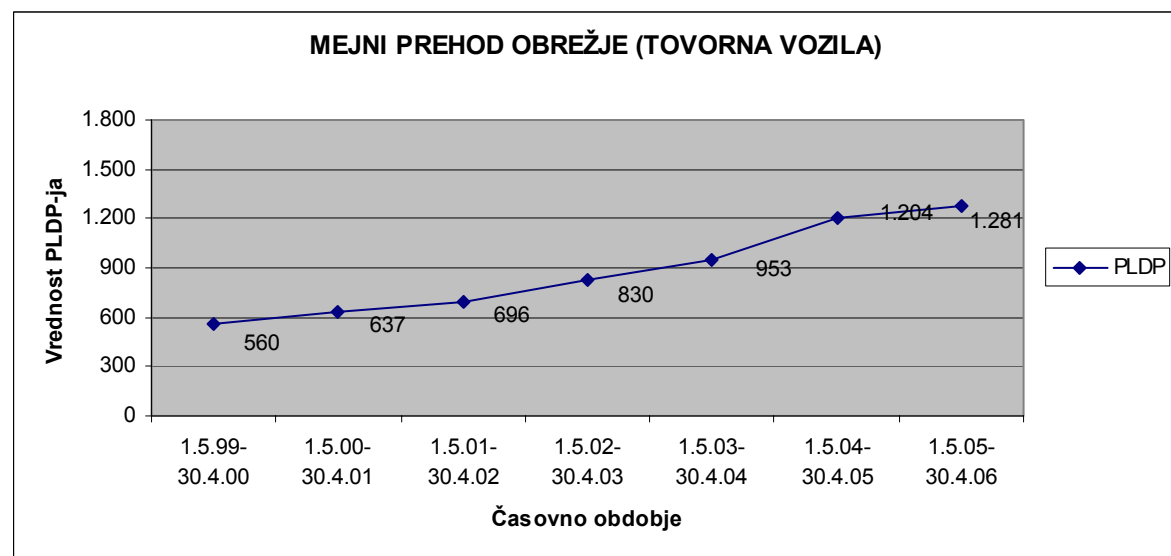
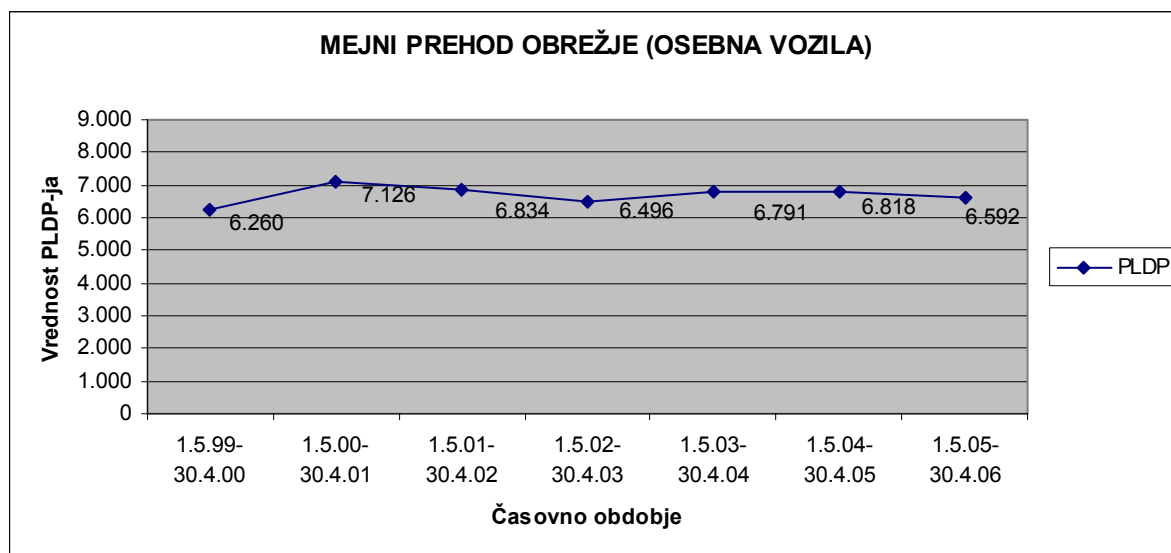
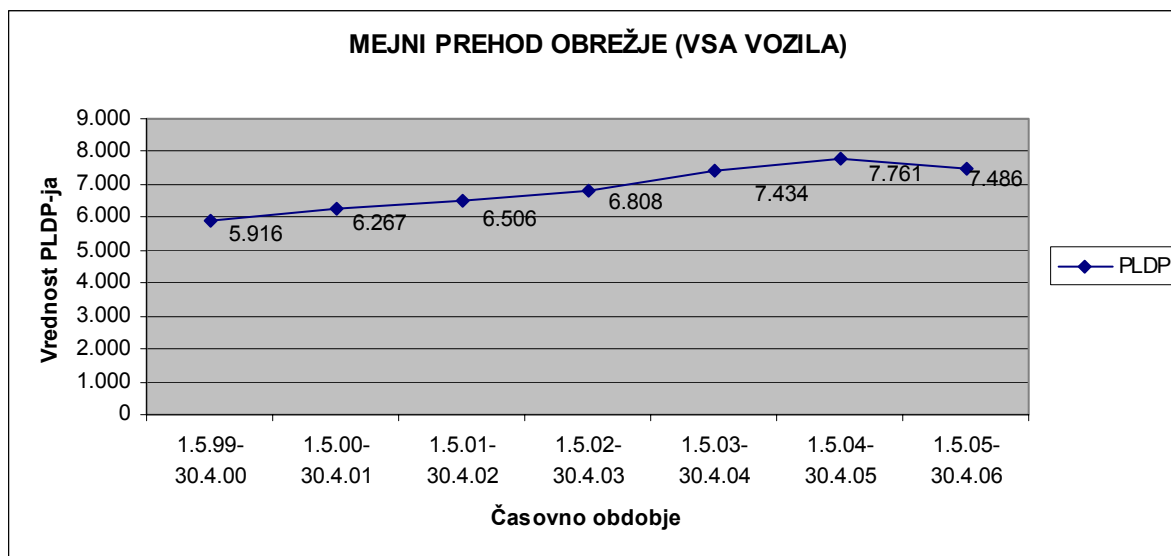
MEJNI PREHOD SEČOVLJE



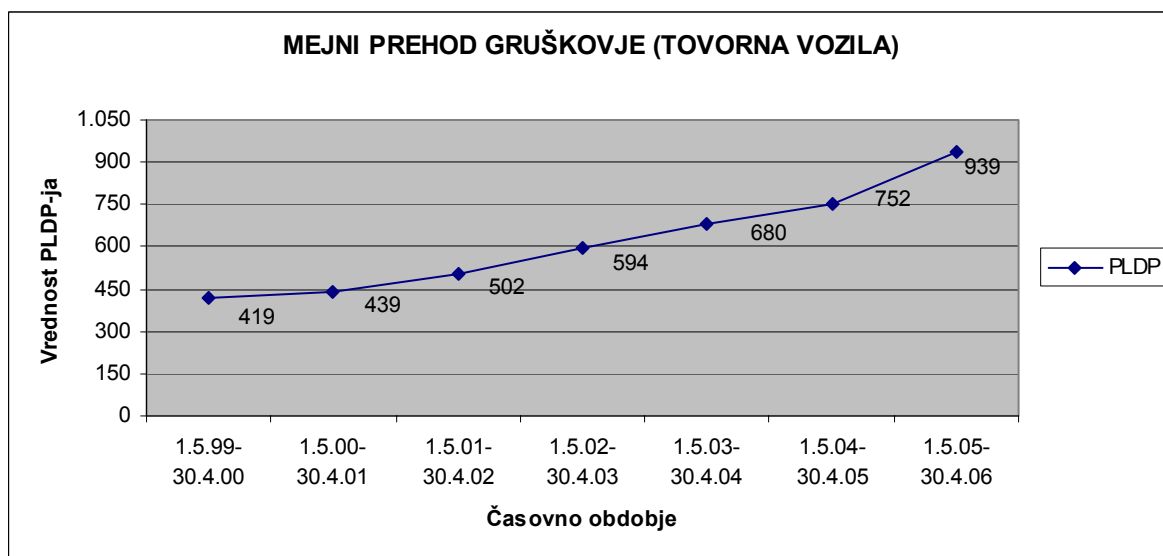
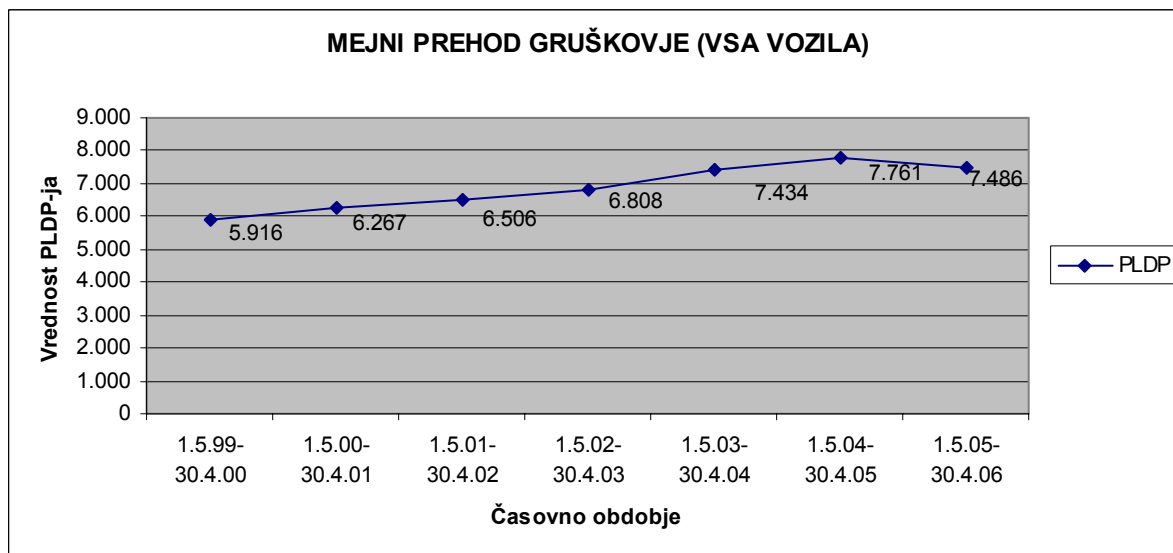
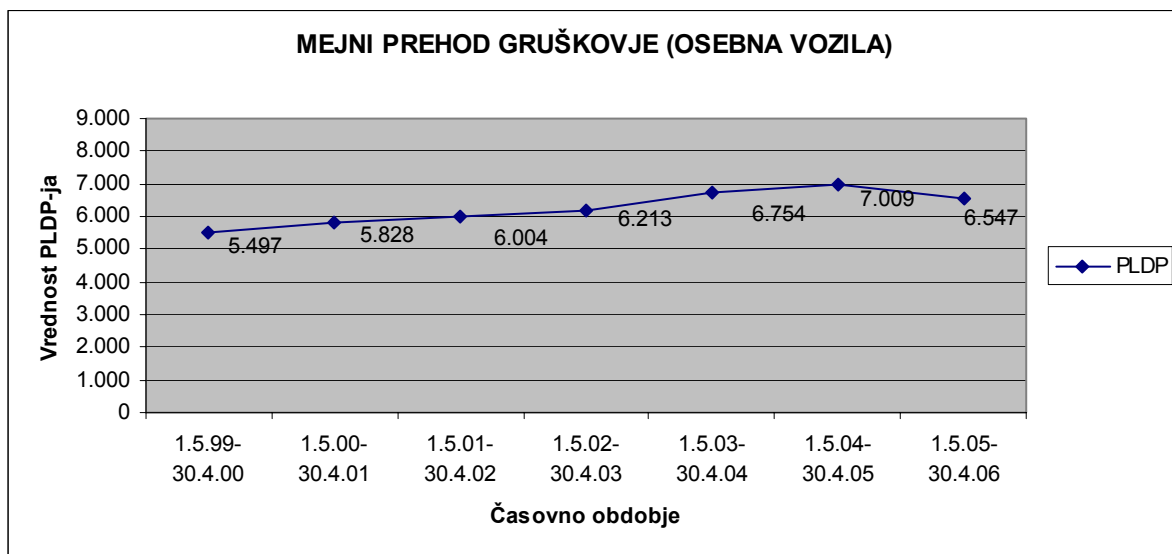
MEJNI PREHOD STAROD



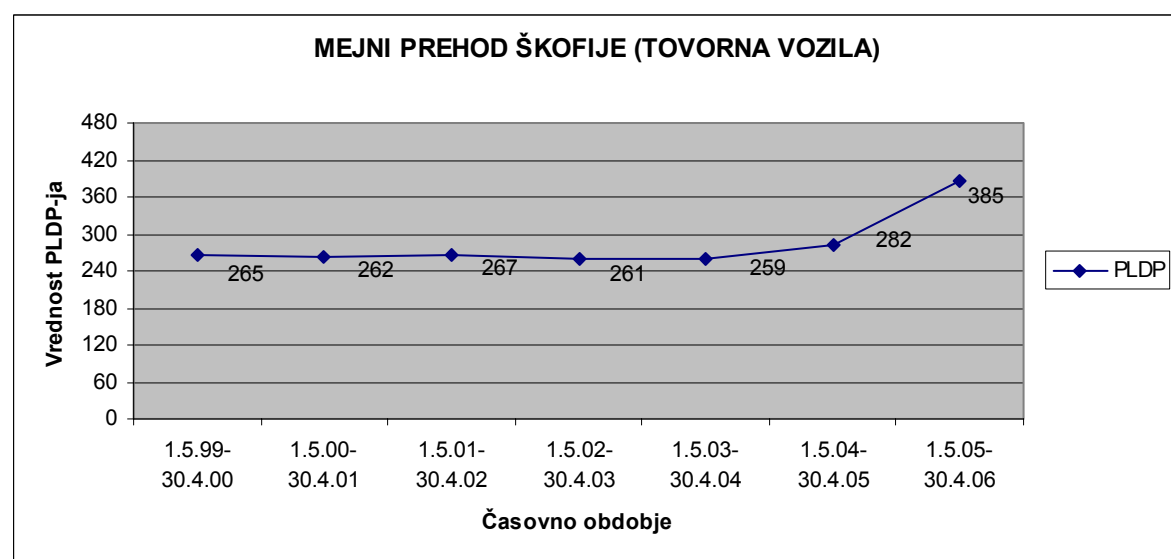
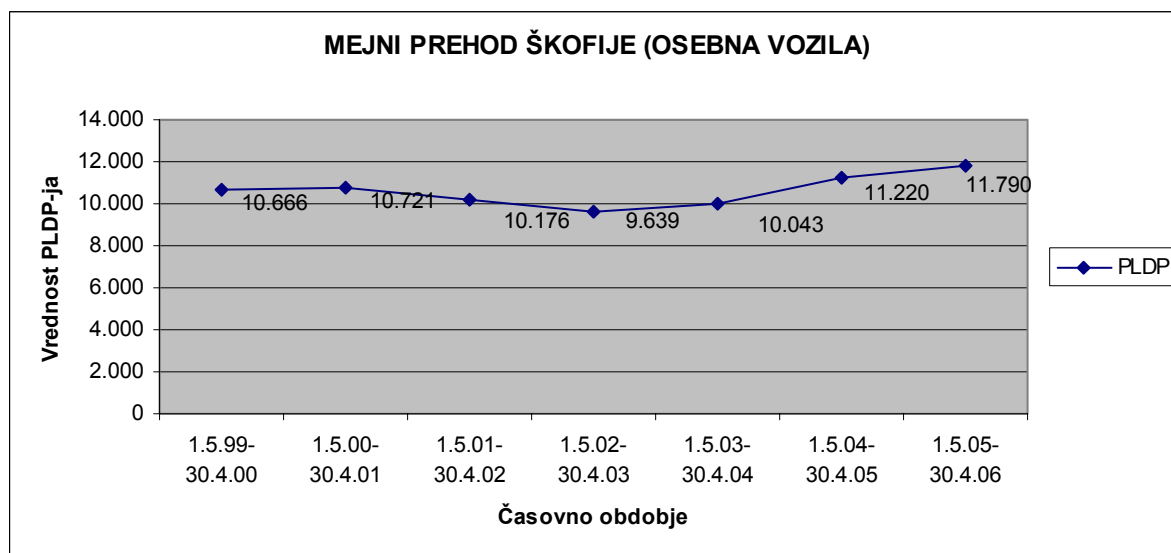
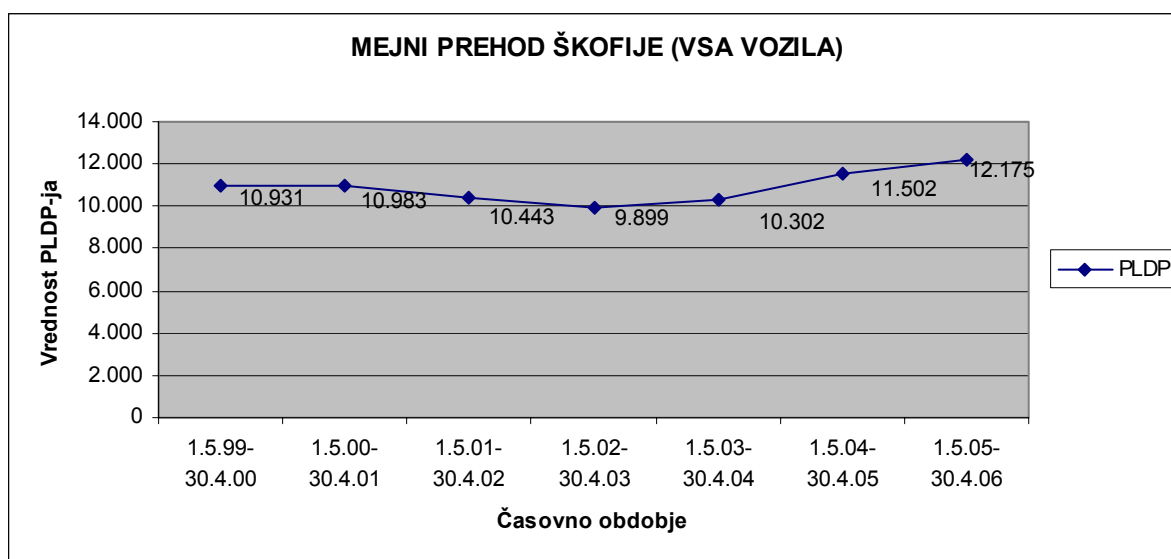
MEJNI PREHOD OBREŽJE



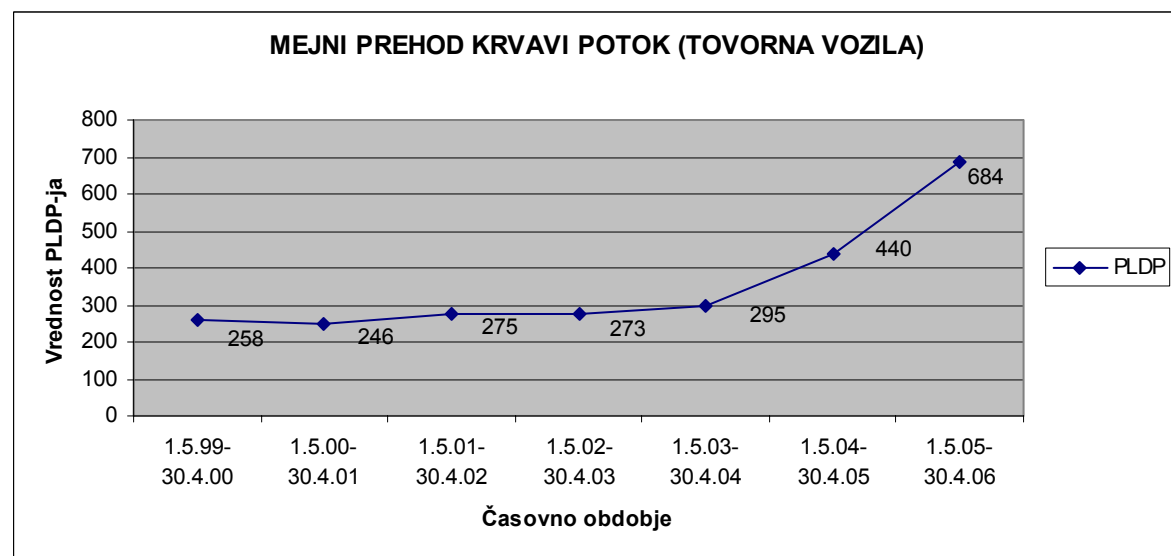
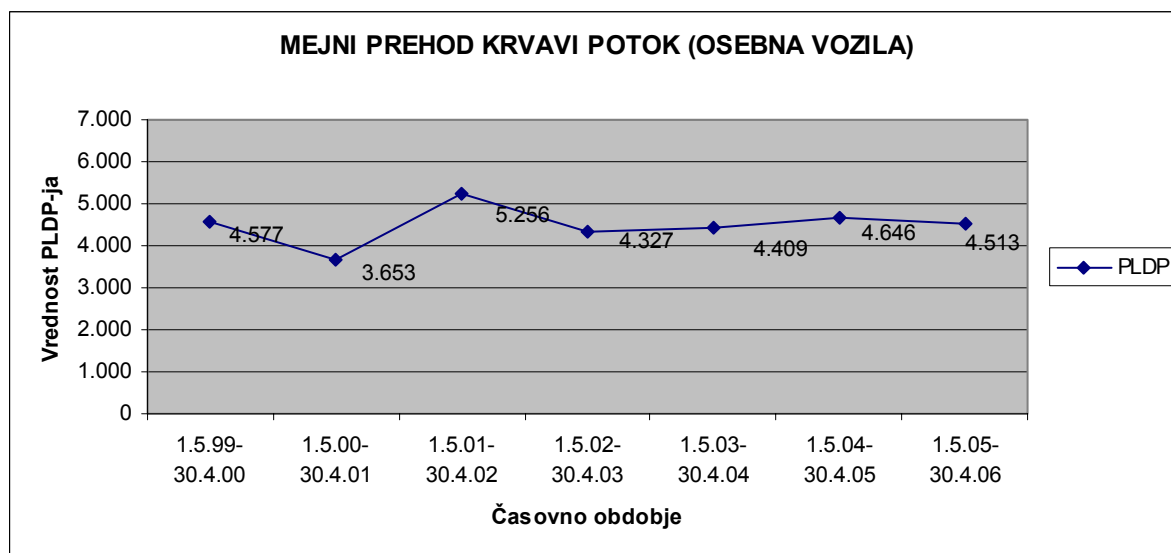
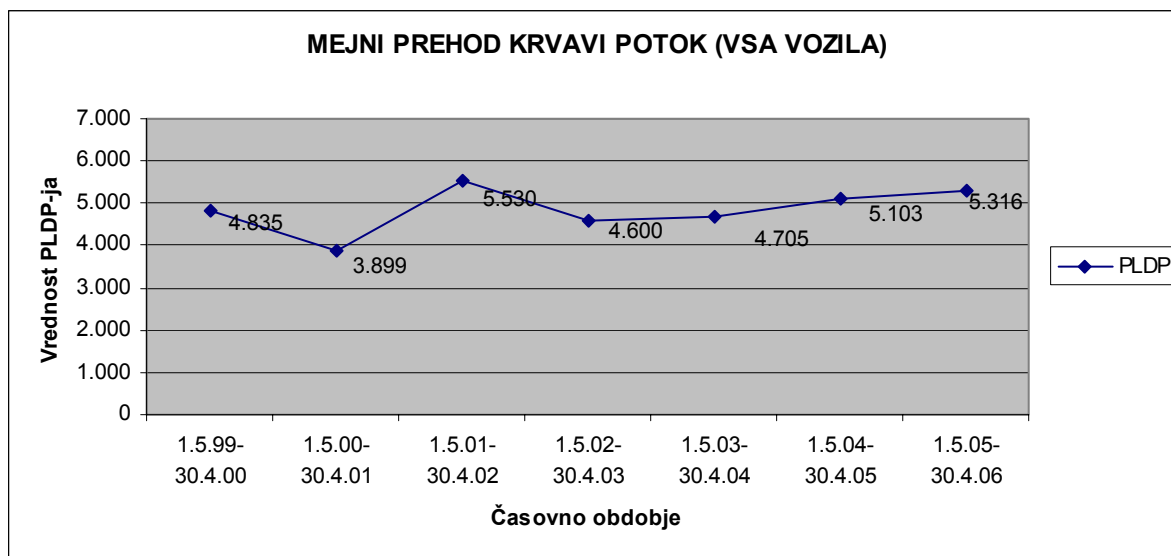
MEJNI PREHOD GRUŠKOVJE



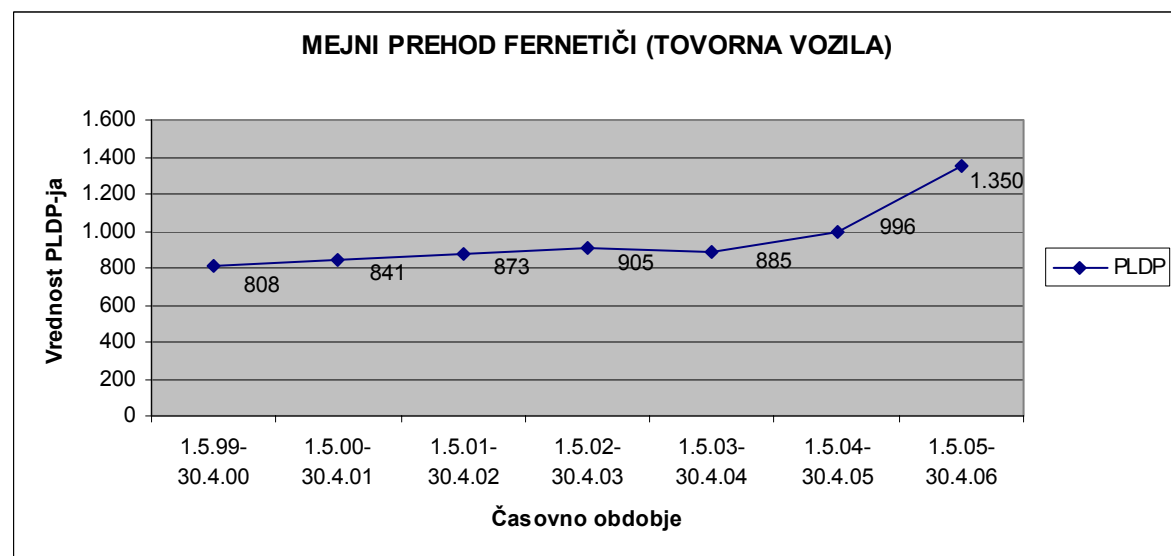
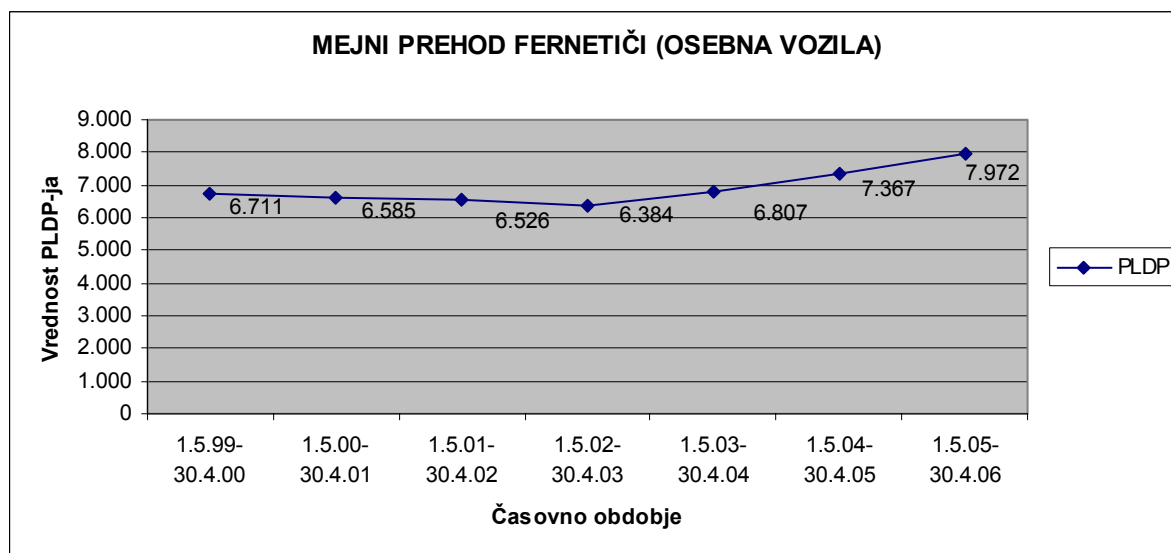
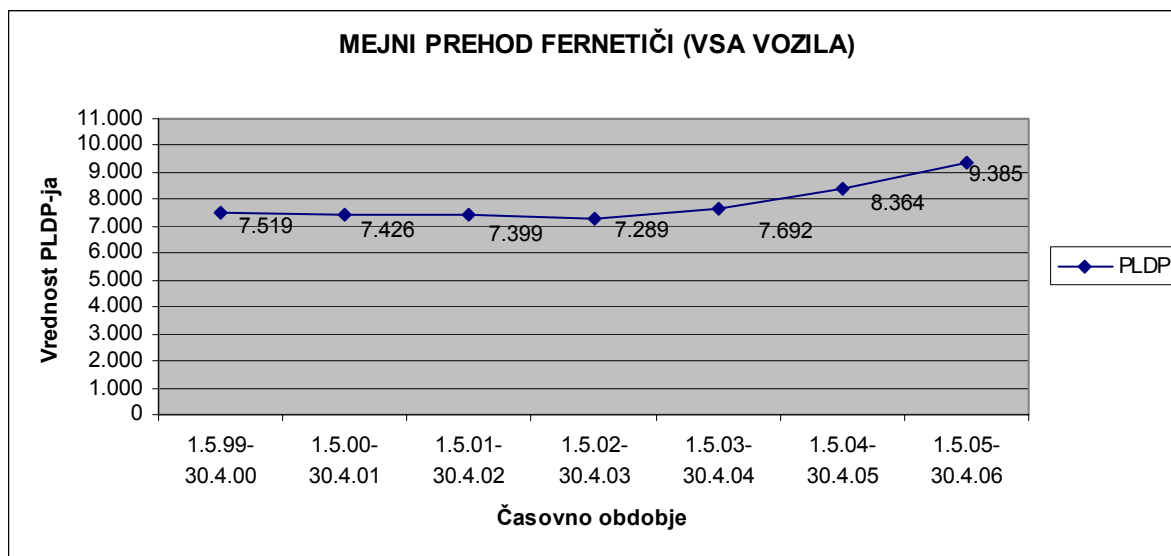
MEJNI PREHOD ŠKOFIJE



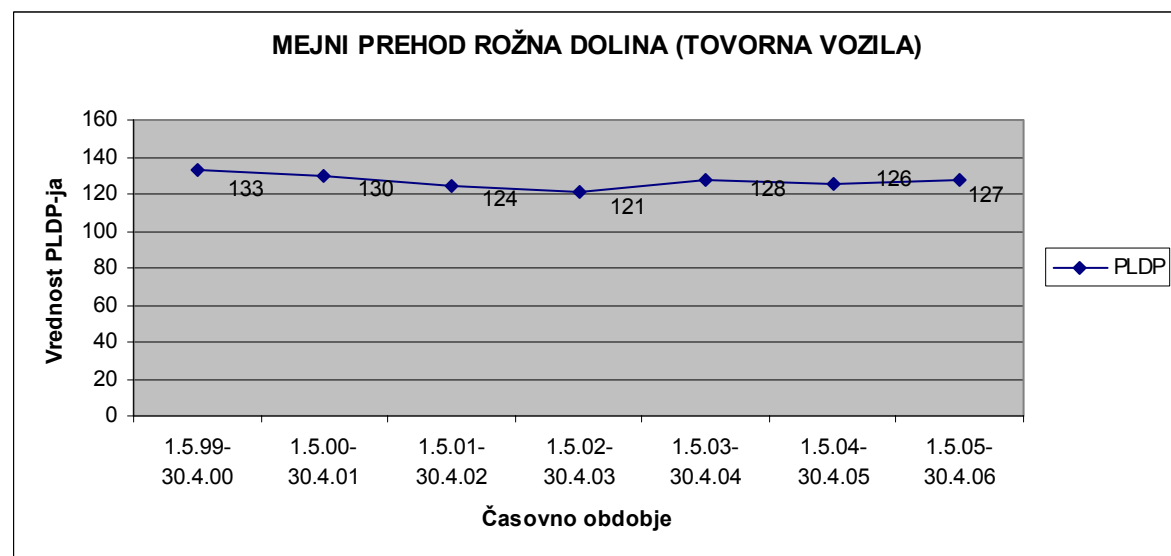
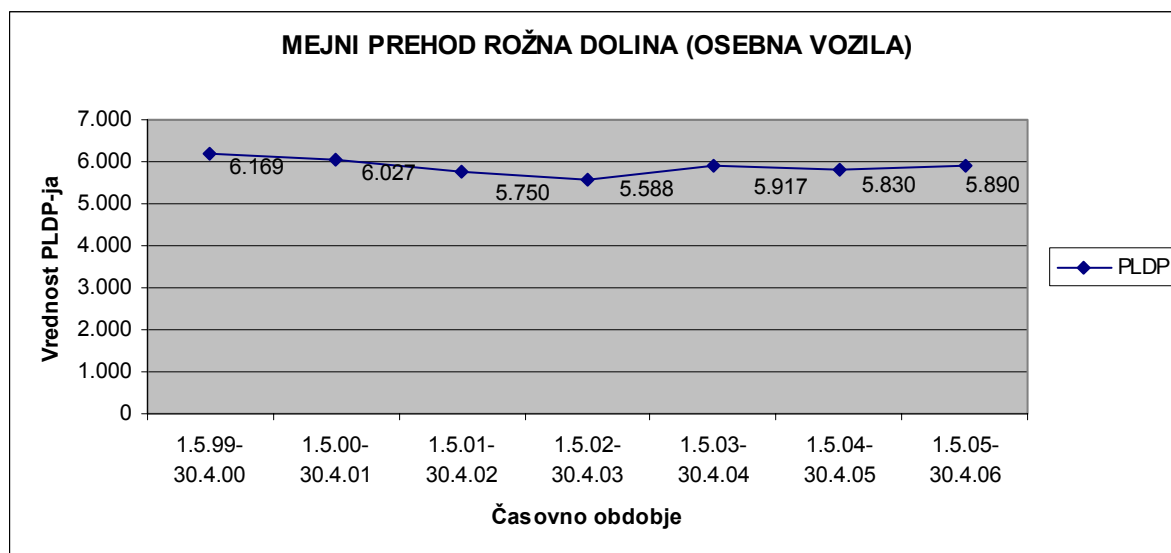
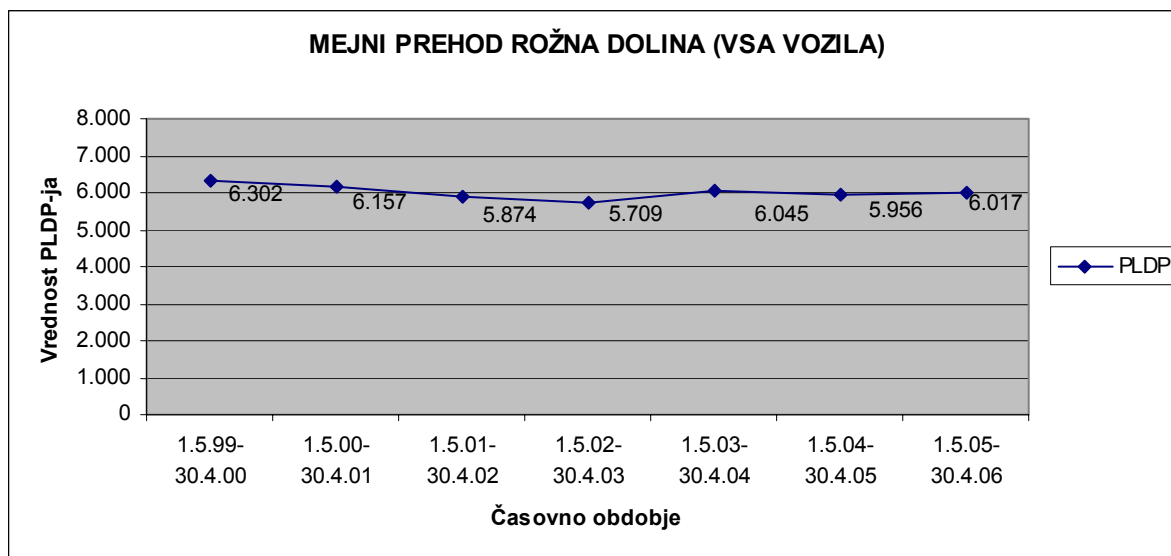
MEJNI PREHOD KRVAVI POTOK



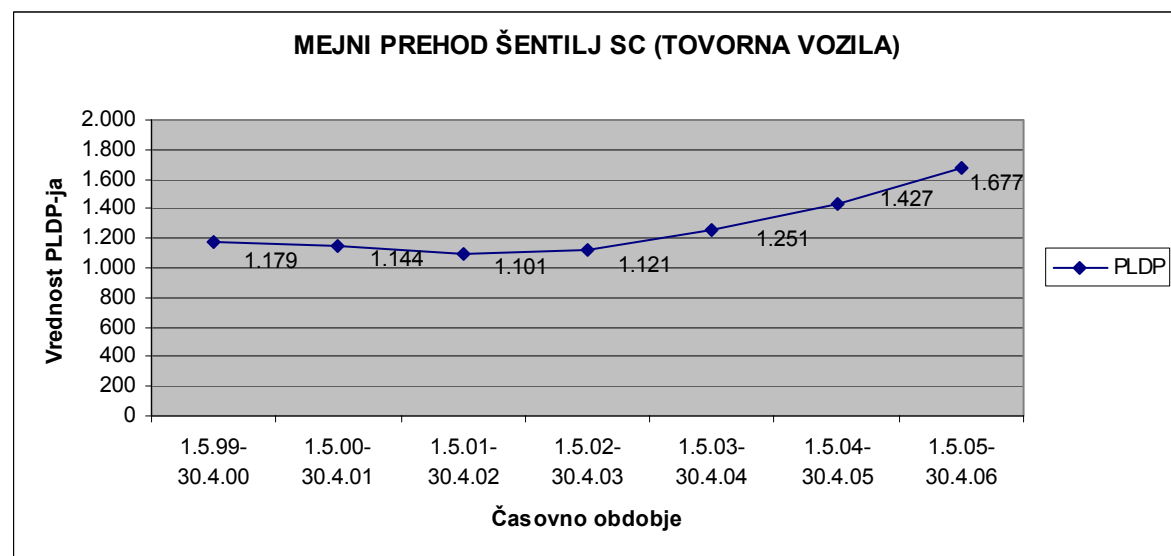
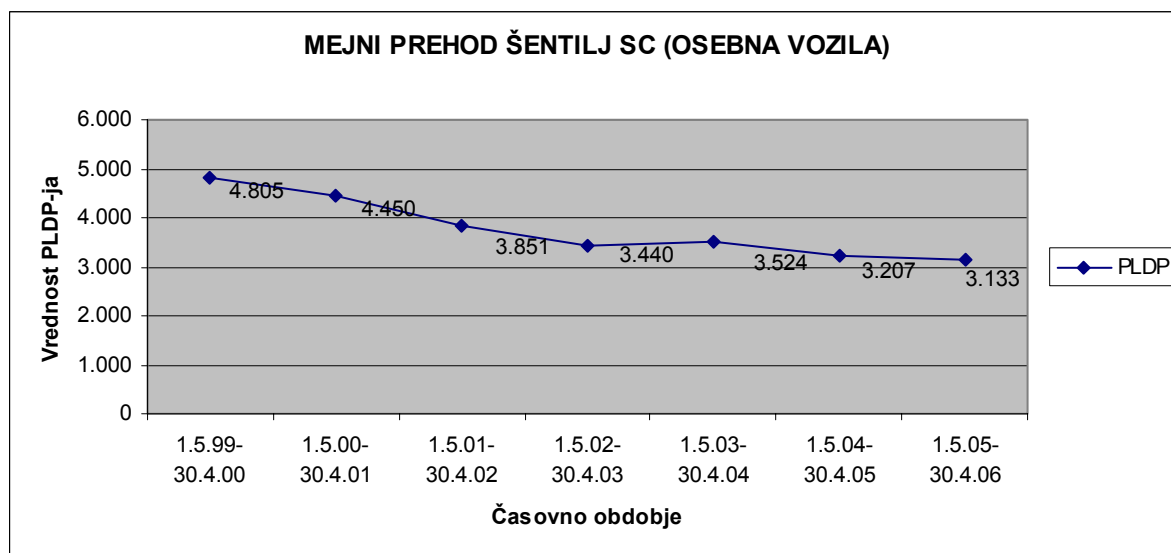
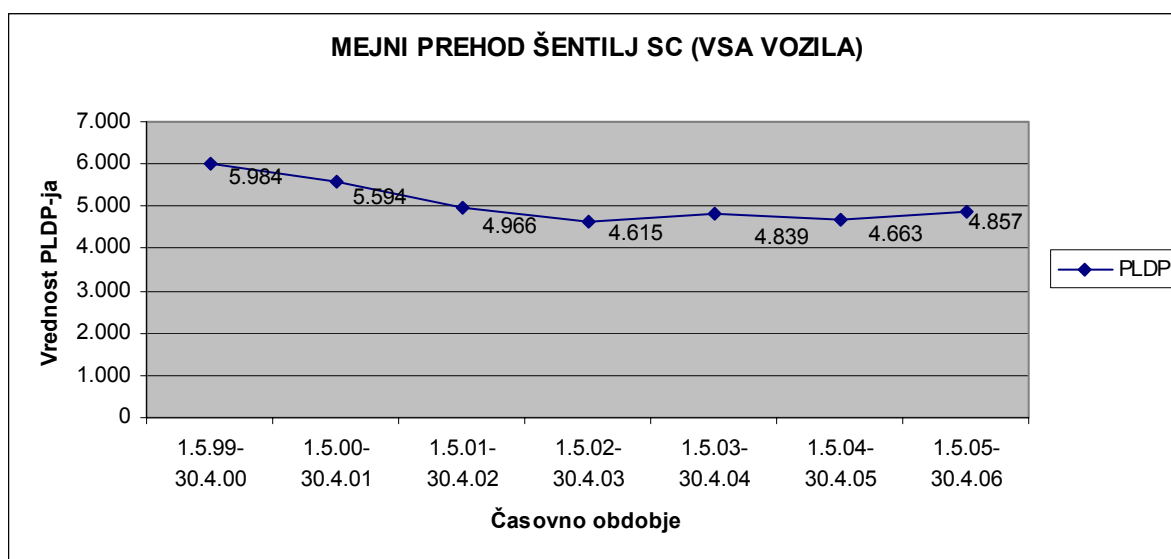
MEJNI PREHOD FERNETIČI



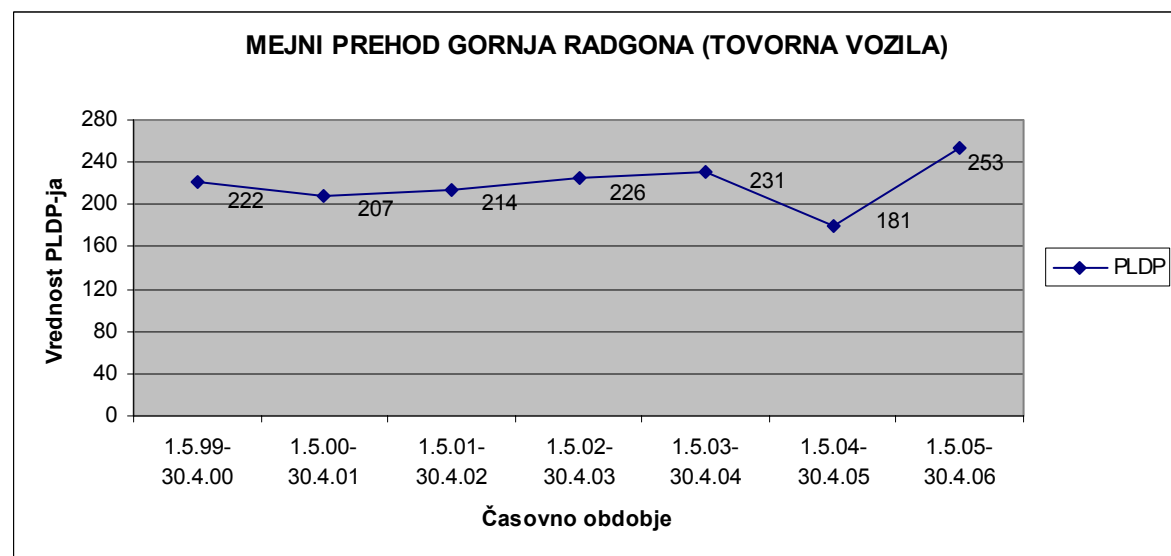
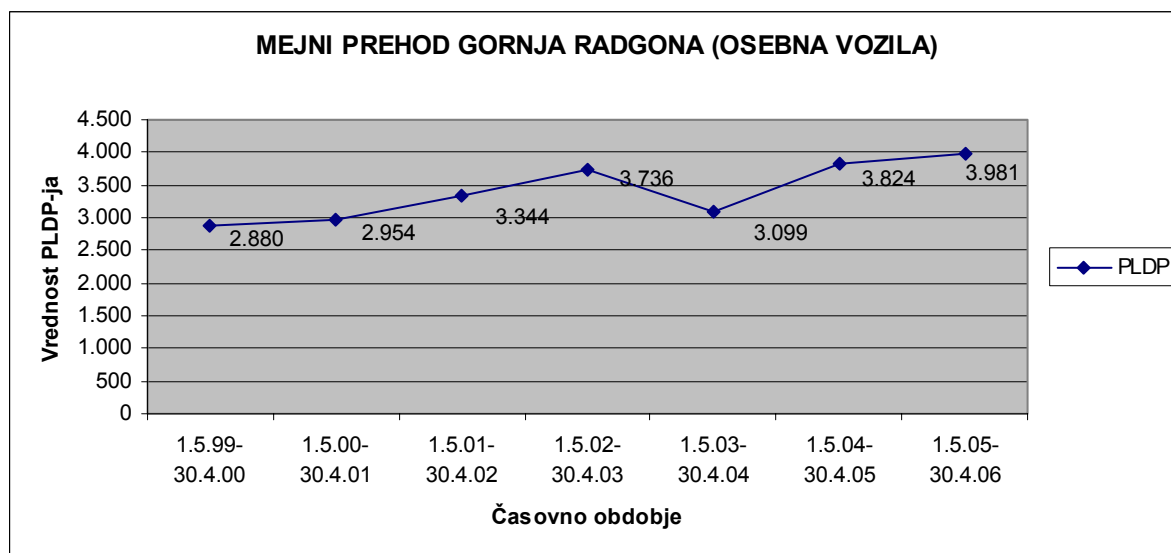
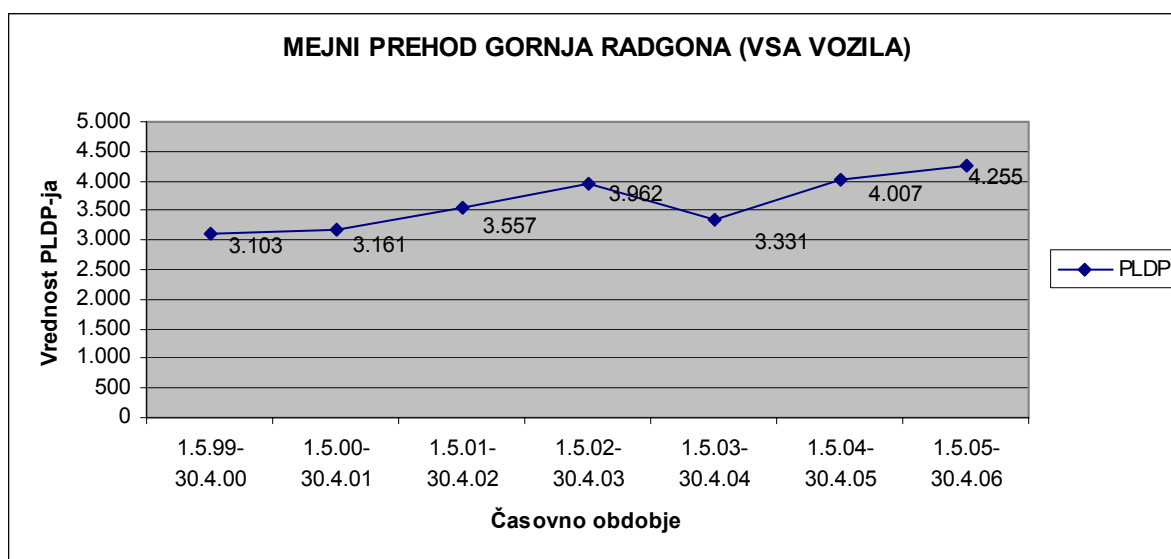
MEJNI PREHOD ROŽNA DOLINA



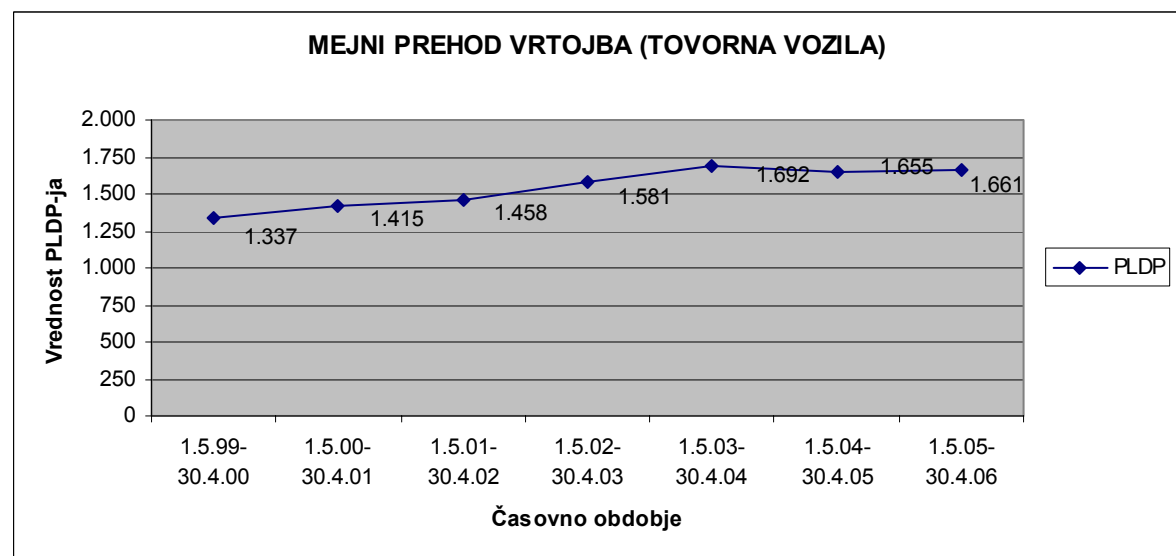
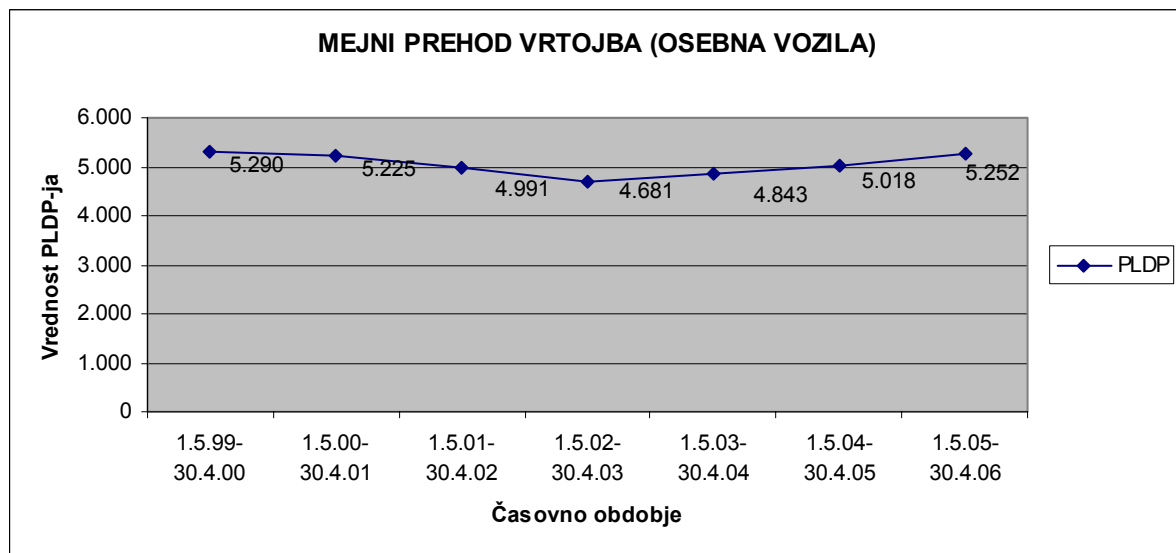
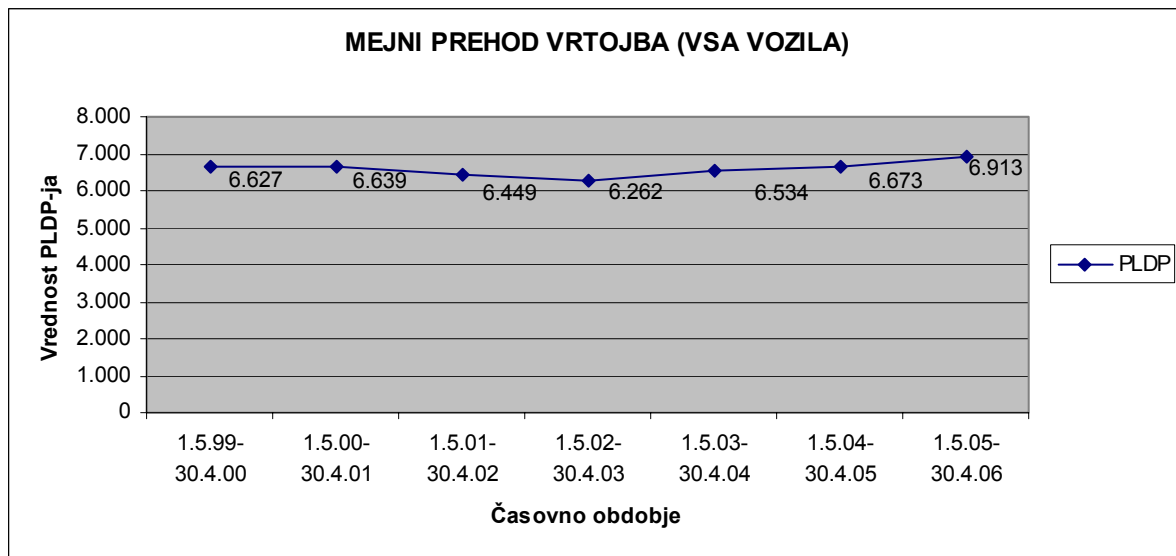
MEJNI PREHOD ŠENTILJ SC



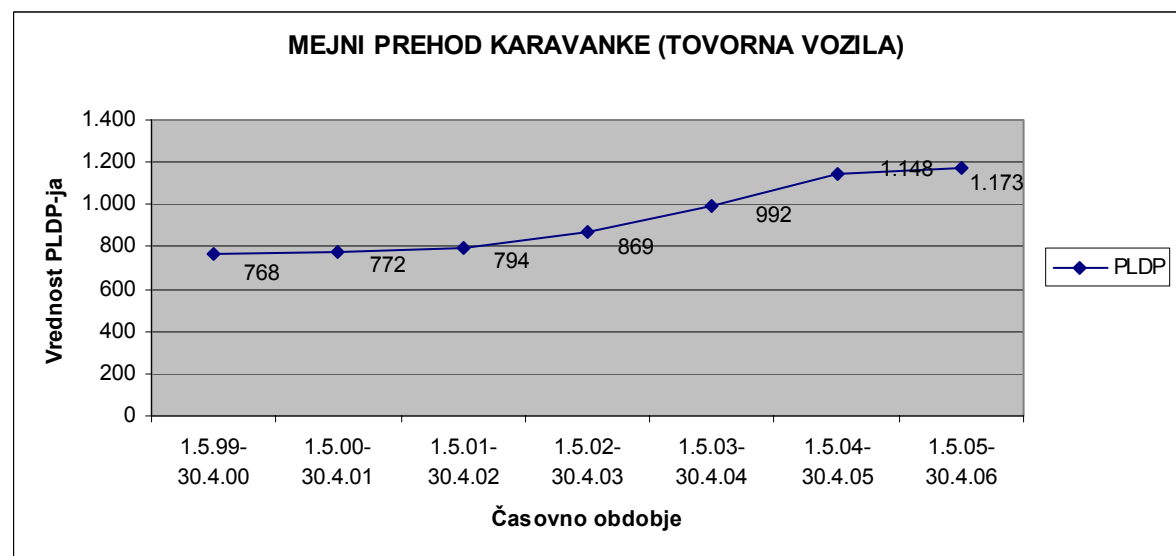
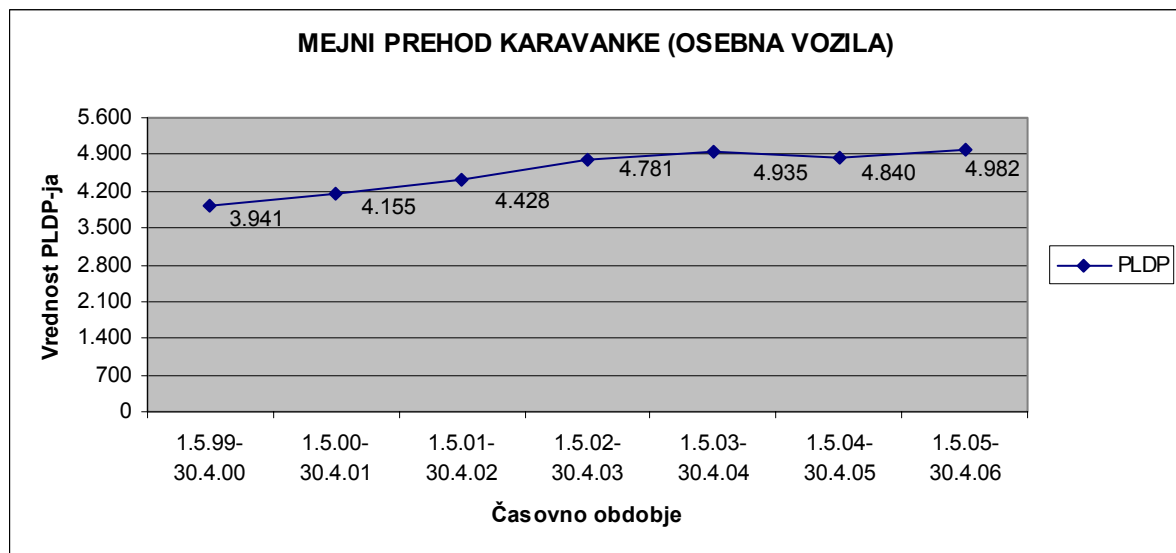
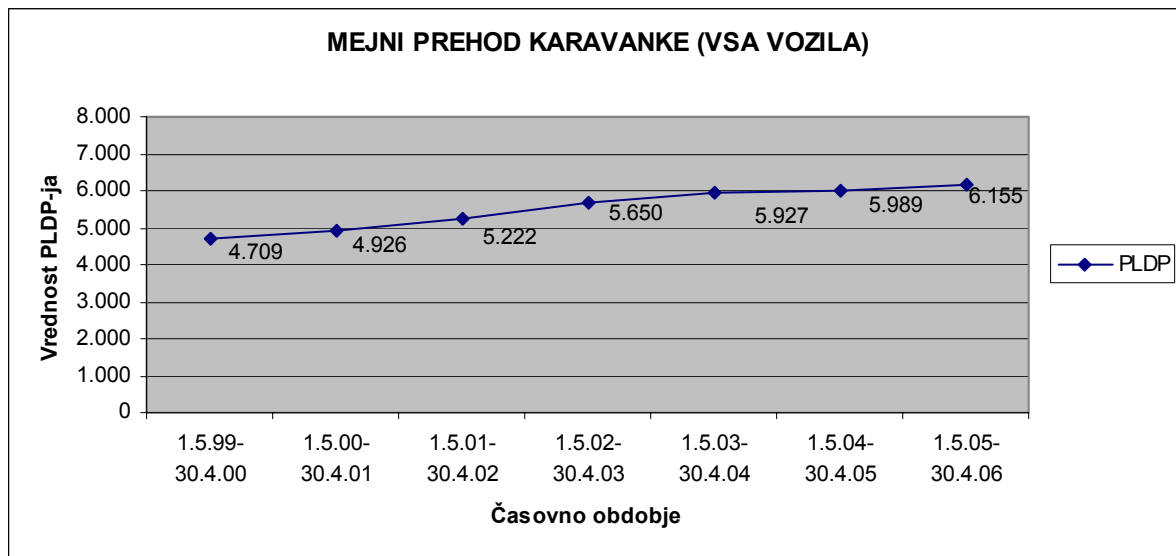
MEJNI PREHOD GORNJA RADGONA



MEJNI PREHOD VRTOJBA



MEJNI PREHOD KARAVANKE



MEJNI PREHOD ŠENTILJ AC

