

Delovni zvezki Urada RS za makroekonomske analize in razvoj
ISSN: 1318-1920

Izdajatelj:

Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27, 1000 Ljubljana.

Tel: (+386) 1 478 10 12

Fax: (+386) 1 478 10 70

E-mail: publicistika.umar@gov.si

<http://www.gov.si/umar/public/dz.html>

Urednica zbirke: Eva ZVER

Tehnična urednica: Ema Bertina KOPITAR

Prevod povzetka: Tina POTRATO

Lektoriranje: Vesna JEREB

Naslovnica: Sandi RADOVAN, Studio DVA

Distribucija: Simona ZRIM

Tisk: SOLOS, Ljubljana

Naklada: 200

Ljubljana, 2005

Jure Povšnar (nosilec), Maja Ferjančič, Janez Kušar

**Analiza ekonomske upravičenostičasne
 uvedbe vinjet v Sloveniji**

5

Delovni zvezek 7/2005

Mojca Koprivnikar Šušteršič, mag. Boštjan Vasle

**Analiza stroškov podjetij ob uvedbi dvojnega
 označevanja cen in pri prevzemu evra**

35

Delovni zvezek 8/2005

Jure Povšnar (nosilec), Maja Ferjančič, Janez Kušar

Analiza ekonomske upravičenosti začasne uvedbe vinjet v Sloveniji

Delovni zvezek 7/2005

Kazalo

Povzetek/Summary	9
1. Uvod in glavne ugotovitve analize	11
2. Stroški ob uvedbi vinjet	13
Nasedle investicije v cestninske postaje	13
Rušenje cestninskih postaj	13
Približno 400 cestninskih delavcev ob zaposlitev	13
Celostna zasnova projekta vinjete in trženje vinjet	14
Izdelava in distribucija vinjet	14
Prodaja vinjet	15
Stroški nadzora	16
Izguba časa pri vinjeti	16
3. Stroški ob ohranitvi in razvoju sedanjega cestninskega sistema	17
Stroški pobiranja cestnine	17
Izguba časa ob postankih na cestninskih postajah	17
Izguba časa ob pojemanju in pospeševanju	18
Izguba zaradi nekoristno porabljenega goriva	18
4. Izračun možnih cen vinjet v Sloveniji	20
Literatura in viri	23
Priloga: Pregled analiz elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah	25
Literatura in viri	31

Seznam uporabljenih kratic

ABC	Avtomatsko brezgotovinsko cestninjenje (omogoča plačilo cestnine brez ustavljanja)
AMZS	Avto–moto zveza Slovenije
ASFINAG	Autobahnen und Schnellstrassen Finanzierungs Aktiengesellschaft
BGN	Bolgarska valuta, lev
BS	Banka Slovenije
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DDV	Davek na dodano vrednost
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
FGG	Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
GIZ	Gospodarsko interesno združenje
PTI	Prometno tehniški inštitut

Povzetek

Analiza izhaja iz predpostavke, da bi prehodno obdobje do uveljavitve sistema elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku znašalo dve leti, tako da bi vinjete veljale v letih 2006 in 2007. Z vinjetami bi morali zbrati enako vsoto prihodkov, kot bi jih po oceni sicer s cestninami. Zato smo se pri analizi osredotočili zlasti na primerjavo stroškov. Razponsko ovrednotenje stroškov uvajanja vinjet, v primerjavi z ohranitvijo in nadaljnjim razvojem obstoječega cestninskega sistema, je pokazalo, da bi bili celotni stroški z njihovim uvajanjem za okoli 10 % višji od stroškov pri sedanjem sistemu, ko upoštevamo povprečne razponske ocene. Negotovost glede stroškov se kaže v razponu med minimalnimi in maksimalnimi stroški, ki je pri vinjeti skoraj trikrat večji kot pri obstoječem sistemu, kar pomeni, da je uvajanje vinjet precej tvegano. Potrebno je tudi upoštevati, da je vprašanje ustreznosti uvajanja vinjet širše od preproste primerjave stroškov, saj je treba vzeti v obzir tudi številne prednosti in slabosti obeh sistemov, ki niso ekonomsko merljive. Več tovrstnih argumentov govori proti uvedbi vinjet (ni spoštovano načelo »uporabnik plača«, spodbuja se povečevanje obsega prevozov in podobno). Glede na vse navedeno ocenjujemo, da uvedba vinjet za prehodno obdobje ni ekonomsko upravičena.

Ključne besede: vinjete, cestninjenje, primerjava stroškov, cene vinjet, distribucija vinjetnih prilivov, elastičnost povpraševanja po vožnji po avtocesti

Summary

The analysis is based on the assumption of a two-year transitional period prior to the installation of the free-flow electronic toll system, during which toll stickers ('vignettes') would be in use (in 2006 and 2007). Toll sticker revenue would have to equal the estimated revenue that would alternatively be generated by collecting road tolls. Therefore, the analysis mainly focuses on a comparison of costs. The estimated cost of introducing vignettes, assessing the range between minimum and maximum costs, have shown that the total costs of the toll sticker system would be around 10% higher than the costs of the current system, taking into account the average minimum-maximum range estimates. The uncertainty related to costs applies to the difference between the minimum and maximum costs, which is almost three times bigger in the toll sticker system than in the present one, indicating that the installation of vignettes entails considerable risk. Further, the appropriateness of launching toll stickers is an issue extending beyond a simple cost comparison requiring the careful consideration of a number of other advantages and disadvantages of both systems that are not economically measurable. Several arguments of this kind speak against the launching of vignettes (the 'user-pays principle' is not adhered to, increased transport volumes are encouraged, etc.). In view of the points made above we estimate that the introduction of toll stickers for a transitional period is not economically justified.

Key words: toll stickers, road pricing, cost comparison, toll-sticker prices, distribution of toll-sticker inflows, price elasticity of driving (on highways)

1. Uvod in glavne ugotovitve analize

Vlada Republike Slovenije je na 9. redni seji, dne 3. 2. 2005, s sklepom zadolžila Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj, da v sodelovanju z Ministrstvom za promet (ki naj bi pomagalo predvsem pri zbiranju potrebnih podatkov) prouči ekonomsko upravičenost začasne uvedbe vinjet za uporabo določenih cest v Republiki Sloveniji. Vladna koalicija se je namreč v 10. točki 15. poglavja koalicijske pogodbe zavezala, »da bo v prehodnem obdobju, do uvedbe elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku, za zagotovitev uporabe cest (predvsem avtocest, ki so najvarnejše) čim širšemu krogu ljudi zaradi razbremenitve pri stroških pobiranja cestnine in zaradi večje pretočnosti prometa na avtocestah preučila možnosti uvedbe vinjet namesto cestnin. Koalicija bo za prehodno obdobje podprla to rešitev, če se bo izkazala kot ekonomsko upravičena«.

Z glavnimi predpostavkami naše analize smo privzeli, da bi prehodno obdobje do uveljavitve sistema elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku znašalo dve leti, tako da bi vinjete veljale v letih 2006 in 2007. Z vinjetami bi morali zbrati enako vsoto prihodkov, kot bi jih po oceni sicer s cestninami. Tudi ob uvedbi vinjet bi bilo namreč potrebno zagotoviti nadaljevanje gradnje avtocest v Sloveniji. Hkrati ne bi smelo biti ogroženo odplačevanje obstoječih posojil, najetih za gradnjo avtocest. Izhajali smo iz predpostavke, da bi bil v obeh primerih (obstoječe cestninjenje in vinjete) skupni znesek pobranih cestnin oz. plačanih vinjet enak. Zato smo se pri analizi osredotočili zlasti na primerjavo stroškov. Osnovna primerjava sistema vinjet s cestninskim sistemom je primerjava neposrednih stroškov. Na strani vinjet so to stroški zasnove, promocije, izdelave, distribucije in prodaje vinjet ter stroški nadzora, na drugi strani pa so stroški pobiranja cestnine. Pri vinjetah smo nato kot strošek dodatno upoštevali investicije v cestninske postaje v njihovi preostali, neamortizirani vrednosti, in strošek brezposelnih delavcev, pri cestninskem sistemu pa izgubo časa in goriva ob ustavljanju na cestninskih postajah. S prikazom v razponu smo poudarili negotovost glede možne višine posameznih stroškov. Seveda je negotovost prisotna tudi na strani prihodkov. Že majhna sprememba predpostavk o številu možnih prodanih vinjet (ločeno za osebna vozila in tovorna vozila ter ločeno po času veljavnosti posameznih vinjet) in njihovih cenah pomembno vpliva na skupni priliv v vinjetnem sistemu.

Razponsko ovrednotenje stroškov uvajanja vinjet, v primerjavi z ohranitvijo in nadaljnjim razvojem obstoječega cestninskega sistema, je pokazalo, da bi bili celotni stroški z uvajanjem vinjet za okoli 10 % višji od stroškov pri sedanjem sistemu, ko upoštevamo povprečne razponske ocene (glej Tabelo 1). Če bi upoštevali na obeh straneh le ocenjene minimalne stroške, bi bila uvedba vinjet resda za slabih 5 % ekonomsko ugodnejša, vendar pa se že ob upoštevanju četrtnine ocenjenega razpona stroškov vinjete izkažejo za dražje (3 %). Ob upoštevanju ocenjenih maksimalnih stroških bi bila vzpostavitev sistema vinjet celo za 23 % dražja od sedanjega sistema. Negotovost glede stroškov se kaže v razponu med minimalnimi in maksimalnimi stroški, ki je pri vinjetah večji (8,1 mlrd SIT) kot pri obstoječem sistemu (2,9 mlrd SIT), kar pomeni, da je uvajanje vinjet precej tvegano. Če bi primerjali zgolj neposredne stroške z vinjetami (zasnova projekta, izdelava, distribucija in prodaja vinjet ter nadzor) s stroški pobiranja cestnine, bi bila ob predpostavki minimalnih stroškov vinjeta za skoraj 9 % cenejša, ob ocenjenih maksimalnih stroških pa za polovico dražja. Ob povprečnih razponskih stroških bi bil vzpostavljen sistem vinjet za 21 % dražji od obstoječega.

*Analiza vinjet na
podlagi
primerjave
stroškov*

*Vinjetni stroški
bi najverjetneje
presegli
obstoječe*

Cena vinjete bi bila relativno visoka

Negotovost na prihodkovni strani

Vrsta ostalih argumentov govori proti uvedbi vinjet

Izračun možnih cen vinjet je ob predpostavljenem številu prodanih posameznih vrst vinjet pokazal, da bi cena letne vinjete za osebna vozila lahko znašala nekje med 30 tisoč in 40 tisoč SIT, pri čemer bi jo v prvem, optimističnem primeru, uporabljalo dobrih 500 tisoč (dobra polovica), v drugem pa malo manj kot 400 tisoč domačih osebnih vozil. Če bi za vsa domača osebna vozila določili obveznost nakupa letne vinjete ob registraciji vozila, bi cena letne vinjete lahko znašala le približno 20 tisoč SIT, kar pa smo kot možnost izključili zaradi očitne diskriminacije tistih voznikov, ki avtocest sploh ne uporabljajo. Cena letne vinjete za osebna vozila v Sloveniji bi bila približno tolikšna kot na Madžarskem, medtem ko je vinjeta v ostalih petih evropskih državah, ki jo tudi uporabljajo, precej cenejša (glej Tabelo 2).

Velika negotovost pri uvedbi vinjet je na prihodkovni strani. Pri vinjeti gre za popolnoma drugačen sistem zaračunavanja uporabe avtocest od obstoječega. Medtem ko gre pri sedanjem cestninskem sistemu za vsakokratno odločitev, ali uporabiti avtocestni odsek ali ne, gre pri vinjeti (vsaj letni in dvomesečni) za dilemo, ali sploh uporabljati avtoceste ali ne. Zato je ocena, koliko voznikov bo kupilo letno, koliko dvomesečne in koliko desetdnevne vinjete, zelo negotova. Če letno vinjeto, ki stane dobrih 30 tisoč SIT, kupi 100 tisoč voznikov manj, kot smo predvideli, pomeni to izpad vinjetnih prilivov v višini 3 mlrd SIT. V času priprave študije smo preučili tudi možnost, da bi ocenili elastičnost povpraševanja po uporabi avtocest glede na ceno uporabe. Pokazalo se je, da takšna ocena ne bi bila smiselna, tako zaradi objektivnih omejitev pri kakovosti ocene, ki bi jo bilo mogoče narediti, kot zaradi dejstva, da je izračune elastičnosti smiselno upoštevati, če gre za povišanje cene v obstoječem sistemu. Pri temeljiti spremembi sistema (kar bi prehod na vinjete bil) pa ocene elastičnosti nimajo napovedne vrednosti glede obnašanja uporabnikov. V prilogi te analize podajamo kratko utemeljitev odločitve, da pri analizi ne izhajamo iz koncepta elastičnosti povpraševanja, ampak iz metode primerjave stroškov in koristi.

Vprašanje ustreznosti uvajanja vinjet je širše in bolj kompleksno od preproste primerjave stroškov, saj je treba vzeti v obzir tudi številne prednosti in slabosti obeh sistemov, ki niso ekonomsko merljive. Več tovrstnih argumentov govori proti uvedbi vinjet. Z vinjeto zakupimo čas za uporabo avtocestnega omrežja, pri čemer ni spoštovano načelo »uporabnik plača« v smislu plačila po prevoženem kilometru. Vozniki, ki bi kupili letno vinjeto in ki redkeje uporabljajo avtoceste, bi subvencionirali pogoste uporabnike avtocest. Zavedamo se sicer, da tudi obstoječi kombinirano zaprto-odprti cestninski sistem ne povzroča enakih stroškov (ni enako pravičen) za vse uporabnike, vendar pa zamenjava tega sistema s podobno nepravičnim problema ne bi rešila. Ekonomsko ustrezno ga rešujejo le sistemi, ki omogočajo cestninjenje glede na dejansko uporabo cest in naj bi jih v Sloveniji, po načrtih pristojnega ministrstva, uvedli z letom 2008. Nakup vinjete tudi spodbuja k povečevanju obsega prevozov, saj se z večjim obsegom voženj (vinjetni) strošek na kilometer znižuje. To je v opreki s prometno politiko in z zavzemanjem za trajnostni razvoj. S stališča prometne politike skušamo okrepiti javni prevoz potnikov (na račun prevozov z osebnimi avtomobili) ter preusmeriti čim več blaga s cest na železnico, kar je tudi bolj trajnostno, saj bi tako porabili manj energije in manj bi onesnaževali okolje. K tem ciljem sistem vinjet ne prispeva. Zaradi gornjih argumentov so vinjete v EU sprejemljive le kot morebitna prehodna rešitev, zlasti za tiste države, ki se jim za obdobje nekaj let ne izplača na novo vzpostavljati mreže cestninskih postaj. Evropske države, ki tako mrežo cestninskih postaj že dolga leta imajo, se za uvedbo vinjet niso odločale.

2. Stroški ob uvedbi vinjet

Nasedle investicije v cestninske postaje

Ob uvedbi vinjet bi večina obstoječih cestninskih postaj postala neuporabna in ne do konca izrabljena. Upoštevali smo podatke DARS o neamortizirani vrednosti cestninskih postaj (vključno z opremo), na dan 31. 12. 2005 (5.257 mio SIT). Neamortizirano vrednost cestninskih postaj ob koncu leta 2007 (1.586 mio SIT) smo od prejšnjega zneska odšteli. Strošek nasedlih investicij delujočih cestninskih postaj tako znaša 3.671 mio SIT. Temu smo dodali tudi strošek dveh cestninskih postaj (Lukovica in Krtina), katerih investicijska vrednost znaša 730 mio SIT in sta približno 80-odstotno dokončani, tako da je bilo vanju vloženo 584 mio SIT. Ob enakem tempu amortiziranja kot zgoraj bi nasedlost investicije v omenjeni dve postaji ocenili na 408 mio SIT. Skupni strošek nasedlih investicij v cestninske postaje ocenjujemo na **4.079 mio SIT**.

Rušenje cestninskih postaj

Glede rušenja cestninskih postaj ni povsem jasna časovna dinamika pa tudi obseg potrebne odstranitve ne (kaj bi bilo potrebno ohraniti in kaj podreti). Strošek, ki bi nastal z odstranjevanjem cestninskih objektov in opreme v letu 2006, bi bil približno enak tudi, ko bi cestninske postaje odstranili šele v letu 2008, to je po koncu prehodnega obdobja do uvedbe sistema elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku. Zato stroška rušenja cestninskih postaj v primerjavi stroškov obeh sistemov (vinjeta – sedanji cestninski) ne upoštevamo. Lahko pa ga ovrednotimo. V raziskavi Novelacija študije cestninskega sistema na avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji (2001) je bil strošek rušenja tedanjih 18 cestninskih postaj ocenjen na 552 mio SIT po cenah 1. 1. 2000 (v cenah januar 2005 735 mio SIT). Ker je bilo od takrat na novo postavljenih še 8 cestninskih postaj, smo stroške odstranitve le-teh dodali. Ob upoštevanju enake vrednosti rušenja ene cestninske postaje kot pri starejših postajah, strošek odstranitve po letu 2000 postavljenih cestninskih postaj znaša 327 mio SIT, za vse skupaj pa **1.062 mio SIT**.

Približno 400 cestninskih delavcev ob zaposlitev

Pri cestninskih delavcih seveda ni vseeno, ali službo izgubijo že danes ali pa šele čez dve leti. Treba bi bilo oceniti, koliko družbi pomeni 400 delovnih mest za dve leti. Koncepti, ki tovrstne koristi za družbo skušajo ovrednotiti prek cene za odprtje novega delovnega mesta, imajo v ozadju izračuna pogosto kategorijo osnovnih sredstev na zaposlenega, kar pripelje do zelo visokih zneskov. Tako vrednotenje bi lahko uporabili, ko bi šlo za ustvarjanje dolgoletnih oziroma doživljenjskih zaposlitev, kar pa v obravnavanem primeru dveletne ohranitve 400 delovnih mest ne velja. Zato smo kot strošek upoštevali le upravičenja, katerih so deležni delavci ob izgubi zaposlitve. Do teh stroškov bi povečini prišlo le ob uvedbi vinjet, ker cestninskih delavcev tedaj ne bi več potrebovali. Ti delavci bi izgubili določena delovna znanja in bi jih tudi ob morebitni potrebi po dodatno zaposlenih po izteku prehodnega obdobja težko zaposlili brez dodatnega usposabljanja in izobraževanja. V primeru postopnega razvoja sedanjega cestninskega sistema bi ob uvedbi cestninjenja v prostem prometnem toku večino zaposlenih lahko prešolali in prerazporedili na druga delovna

Upoštevan je vložek v cestninske postaje

Ovrednotena je izguba delovnih mest

mesta. Ocenili smo višino upravičenj, na katero bi lahko računali odpuščeni cestninski delavci v primeru uvedbe vinjet. Pri izračunih smo upoštevali interne podatke DARS o letošnji povprečni januarski bruto plači cestnarjev (brez sezonskih študentov, ki tudi niso predmet odpuščanja) v višini 248.580 SIT ter njihovi povprečni delovni dobi – 18,5 let, slovensko neto zajamčeno plačo (Dogovor o politiki plač v zasebnem sektorju, 2004) v višini 42.366 SIT ter določbe Zakona o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti (1993) in Zakona o delovnih razmerjih (2002). Nadomestila za brezposelne bi lahko dosegla skupaj 458 mio SIT, do kasnejše denarne pomoči bi bila morebiti upravičena petina (51 mio SIT), odpravnine delavcev bi znašale 99 mio SIT (ob predpostavki 5-letne povprečne dobe zaposlenosti pri delodajalcu), programi prezaposlovanja, ki jih izvajajo na Ministrstvu za delo pa bi veljali 105 mio SIT. Programe ministrstva smo ovrednotili po analogiji z njihovim nedavnim programom za carinske delavce (1.690 brezposelnih, vrednost programov 444 mio SIT). Strošek odpuščenih cestninskih delavcev tako skupaj dosega **713 mio SIT**.

Celostna zasnova projekta vinjete in trženje vinjet

Ob morebitni odločitvi za projekt vinjet bi bilo potrebno izdelati tržno raziskavo, ki bi opredelila vse podrobnosti zlasti na kritičnih točkah, kot so: koliko vinjet izdati, koliko jih lahko prodamo, komu in po kakšni ceni. Potrebno je določiti celotno organizacijo projekta, distribucijske poti, prodajna mesta, promocijske aktivnosti (oglaševanje v različnih medijih, predstavitve doma in v tujini), obseg nadzora in kdo ga naj izvaja, višino kazni za kršitelje, zahtevano kvaliteto vinjet in njihovo raznovrstnost. Ob tem, ko smo navedli le del potrebnih odločitev in aktivnosti, ocenjujemo, da bi celotna tovrstna dejavnost veljala od **400 do 800 mio SIT**, kar je odvisno zlasti od odločitve o potrebnem obsegu trženja vinjete.

Izdelava in distribucija vinjet

Pri oceni stroškov z izdelavo in distribucijo (dostavo na prodajna mesta) vinjet smo izhajali iz proizvodne cene zdaj že odpravljene registracijske nalepke, ki naj bi po informacijah z Ministrstva za promet znašala 1.475 SIT, vključno z DDV. Upoštevajoč, da je ob konkurenčnejših pogojih in morda nekaj nižji kvaliteti vinjete verjetno možno doseči precej nižjo ceno, smo ocenili, da bi le-ta lahko znašala med **800 in 1.000 SIT** (med 54 % in 68 % cene dosedanje registracijske nalepke).

V Avstriji, ki ima okoli 4,5-krat večje število prebivalcev in sorazmerno večje število osebnih avtomobilov od Slovenije, in vinjeto uporabljajo le za osebna vozila in motorna kolesa, bodo letos izdali 20 mio vinjet. Po analogiji z Avstrijo bi v Sloveniji potrebovali 4 do 5 mio emitiranih vinjet, saj jih tudi velik del potrebujemo za tovorna vozila. Poglobljeno smo proučili vrsto gradiv in poročil, ki jih na osnovi štetja prometa na posameznih avtocestnih odsekih in mejnih prehodih ter anket na mejnih prehodih pripravlja Direkcija RS za ceste (v nadaljevanju DRSC). Zlasti pregled matrik mejnih prehodov izvor–cilj je pokazal, da bi bilo potrebno med 50 % in 60 % izdanih vinjet nameniti tujim vozilom, kljub temu da le slaba tretjina tistih, ki prevozi mejni prehod, uporabi avtocesto (oziroma bi uporabilo avtocesto ob uvedeni vinjeti). V letu 2003 je DRSC na slovenskih mejnih prehodih naštel okoli 24 mio prehodov tujih osebnih vozil in več kot 3 mio tujih tovornih vozil. Ker je veliko prehodov tujih vozil vezanih na obmejne kraje, tranzitni promet pa je močan na smereh Šentilj–Gruškovje (oziroma bližnjimi mejnimi prehodi s Hrvaško in Madžarsko) ter na jugozahodu Slovenije na smeri Italija–Hrvaška, smo ocenili, da več kot dve tretjini

***Strošek izdelave
vinjete bi bil nižji
kot pri
registracijski
nalepki***

tujcev, ki tako vstopijo v Slovenijo, ne bi potrebovali vinjete. Upoštevali smo, da vozniki desetkilometrski avtocestni odsek Šentilj–Pesnica lahko obvozijo po stari cesti. Ocenjujemo, da bi največ vinjet (desetdnevnik) kupili tuji turisti, ki bi v tranzitu povečini uporabljali slovenski avtocestni križ, to je smeri Karavanke–Obrežje (oziroma Jelšane) ter Maribor–Jelšane (oziroma Koper). Tem uporabnikom avtocest bi morali ponuditi vsaj 2 mio vinjet (z eno vinjeto bi opravili 2 mejna prehoda). Tudi zaradi teh tranzitnih uporabnikov bi morala biti cena desetdnevne vinjete nizka, saj zdaj pri prečanju Slovenije po vodoravni smeri plačajo za uporabo avtoceste okoli 2.200 SIT, po navpični smeri pa le dobrih 1.000 SIT. Zaradi direktive EU (Direktiva 1999/62/EU), po kateri je potrebno težkim tovornjakom omogočiti nakup relativno poceni dnevne vinjete, za največ 8 EUR (1.918 SIT), s strani teh prevoznikov pričakujemo veliko povpraševanje (prek 0,5 mio vinjet zgolj za vozila s tujo registracijo). Še nekaj več tovrstnih vinjet bi verjetno kupili enako kategorizirani domači prevozniki. Okoli 1,3 mio vinjet bi po našem scenariju predvidoma potrebovali za pri nas registrirana osebna vozila. Skupna emisija vinjet v Sloveniji bi za vse kategorije vozil in za vse različne časovne dobe veljavnosti morala znašati vsaj **4,5 mio**.

Predpostavili smo, da bi bil nakup vinjete (oziroma vrste vinjete po časovni veljavnosti) svobodna odločitev posameznega voznika. Tako smo že vnaprej izločili možnost, da bi bil za vsa domača osebna vozila na primer obvezen nakup letne vinjete ob registraciji vozila. Bilo bi sicer enostavneje izračunati vinjetne prilive in količino potrebnih vinjet (količina izdanih vinjet bi znašala slabih 4,3 mio in tudi cena letne vinjete bi bila nižja), a bi bilo diskriminatorno do voznikov, ki avtocest sploh ne uporabljajo. Ob emisiji vinjet v višini okoli 4,5 mio SIT in ob ceni med 800 in 1.000 SIT na vinjeto bi v dveh letih prehodnega obdobja stroški izdelave in distribucije vinjet lahko dosegli od **7.200 do 9.000 mio SIT**.

Stroški v zvezi z izdelavo in distribucijo vinjet, v primerjavi s prihodki od vinjet, bi bili v Sloveniji precej višji kot v Avstriji ali Švici, vendar je za to nekaj tehtnih razlogov. Naša emisija vinjet bi bila precej manjša kot v omenjenih državah (Avstrija 20,0 mio, Švica 7,6 mio), kar precej podraži izdelavo posamezne vinjete (ASFINAG, 2005; Richterich, 2004). V Sloveniji bi potrebovali večje število različnih vrst vinjet, strukturiranih po času in kategoriji vozila. Pri nas bi to pomenilo ponudbo vsaj 13 različnih produktov (v Avstriji 6 in v Švici 1, ker tam poznajo le letno vinjeto za osebna vozila). Manjša raznovrstnost pomeni prihranke pri tiskanju in omogoča racionalnejšo distribucijo po prodajnih mestih. Ker bi morali z vinjeto pri nas zbrati relativno veliko denarja (zaradi intenzivne gradnje avtocest), bi bila zlasti naša letna vinjeta (za osebna vozila) precej dražja kot v omenjenih dveh državah (pri nas ne manj kot 30.000 SIT, v Avstriji 17.404 SIT in v Švici 6.178 SIT). Zato bo pri nas delež prodanih cenejših vinjet, ki so manj donosne, gotovo višji kot v primerjanih državah. Prav tako je treba upoštevati, da je sistem vinjet v Avstriji in Švici že dolgo v veljavi, kar omogoča sprotno prilagajanje in optimizacijo sistema; pri nas pa to onemogoča kratkost predvidenega prehodnega obdobja veljave vinjet.

Prodaja vinjet

Stroške prodaje vinjet smo ocenili tako, da smo prodajno ceno vinjet obremenili s prodajno maržo, ki bi lahko za povprečno vinjeto znašala od 3 % do 7 %. Prodajna vrednost vinjet v obdobju 2006–2007 je enaka predvidenim prilivom od cestnin, ki bi jih zbrali ob ohranitvi in razvijanju obstoječega cestninskega sistema. Če smo v letu 2004 s cestninami zbrali bruto (to je z DDV) 32.876 mio SIT, je ob hitrem povečevanju števila prevozov in ob širitvi avtocestnega omrežja pričakovati, da bo

Obstajajo razlogi za relativno višje proizvodne stroške vinjet pri nas

po oceni povprečni letni izplen od cestnin v obdobju 2006–2007 dosegel že 39.150 mio SIT. Vrednost prodajne marže v obeh omenjenih letih skupaj bi tako znašala nekje od **2.349 do 5.481 mio SIT**.

Stroški nadzora

V državah kot sta Avstrija in Švica ocenjujejo, da se brez uporabe vinjet po njihovih avtocestah vozi do 10 % prekrškarjev (zlasti to velja za tuja vozila). Pri nas lahko zaradi relativno dragih vinjet pričakujemo še večji delež kršiteljev. V Avstriji ima podjetje ASFINAG (podjetje podobno našemu DARS) organizirano lastno nadzorno službo s svojimi vozili. Večinoma se nadzor ne opravlja z ustavljanjem vozil med vožnjo po avtocesti, temveč ob postankih (na parkiriščih ter izvozi in uvozi avtocest). Države, ki uporabljajo vinjete, za vožnjo po avtocesti brez vinjete (ali z že prej uporabljeno v drugem vozilu ali s ponarejeno) zaračunavajo različno visoke kazni. Stroški nadzora uporabe vinjet bi po naši oceni znašali od 1 % do 3 % od prodajne vrednosti vinjet, to je med **783 do 2.349 mio SIT** za obe leti prehodnega obdobja.

Izguba časa pri vinjetih

Tako kot postanki na cestninskih postajah povzročajo izgubo časa, jo v manjši meri povzroča tudi manipulacija z vinjetami¹. Da z določeno izgubo časa lahko računamo tudi pri uporabi vinjet, nam potrjujejo tudi nekatere analize (Richterich, 2004) o funkcioniranju švicarskega vinjetnega sistema, kjer kot eno glavnih slabosti navajajo zastoje na meji zaradi prodaje vinjet. Čas, ki ga porabimo za nakup in prilepitev vinjete (ter morebitno odlepitev stare vinjete), smo ocenili v razponu od 2 do 10 minut. Izgubo časa izraziti v denarni obliki je dosti negotovo početje, saj posamezniki (tudi odvisno od situacije in trenutka) izgubljeni čas različno vrednotimo. Vseeno smo izračunali, koliko časa porabimo pri dva-krat 4,5 mio vinjet, uro izgube časa pa smo ovrednotili približno s povprečno slovensko neto urno plačno postavko, ki znaša okoli 1.000 SIT. Celotna izguba časa zaradi vinjet je tako v dveletnem prehodnem obdobju ocenjena v možnem razponu od **300 do 1.500 mio SIT**.

¹ Uporabnik se mora najprej informirati, kje lahko opravi nakup (zlasti bo to lahko zamudno za tujce), se muditi nekaj časa na prodajnem mestu ter nato v vozilu nalepiti vinjeto. Če uporablja vinjete, veljavne za krajša časovna obdobja, mora pred tem odlepiti predhodno vinjeto.

3. Stroški ob ohranitvi in razvoju sedanjega cestninskega sistema

Stroški pobiranja cestnine

Ocena višine stroškov pobiranja cestnine temelji na analizi določenih elementov iz koncesijske pogodbe med Vlado RS in DARS. DARS ima v koncesijski pogodbi za pobiranje cestnine definiran priznani odhodek, ki je približno polovično odvisen od števila prehodov cestninskih postaj, polovično pa od neto (brez DDV) zneska pobrane cestnine. Znesek, vezan na prehode, se usklajuje z inflacijo v preteklem letu (obdobju), pri znesku, priznanem v odstotku od pobrane cestnine, pa se omenjeni odstotek do leta 2006 nekoliko znižuje (kar naj bi zagotovilo spodbudo za zniževanje stroškov). V lanskem letu je DARS realiziral priznane odhodke za pobiranje cestnine v višini 5.046 mio SIT, ob 27.843 mio SIT neto priliva od cestnin ter 73,8 mio prehodih prek cestninskih postaj. Pri oceni stroška pobiranja cestnine (to je gornjega priznanega odhodka) v prehodnem dveletnem obdobju smo upoštevali oceno rasti zneska pobrane cestnine, enako dinamiko pa smo pripisali rasti števila prehodov vozil prek cestninskih postaj. Za leti 2006 in 2007 računamo z 38,1 mlrd SIT in 40,2 mlrd SIT bruto cestninskih prilivov, število prehodov pa naj bi doseglo 85,5 mio in 90,3 mio. Ob hkratnem upoštevanju napovedi inflacije in danih elementih iz koncesijske pogodbe smo strošek pobiranja cestnine v obdobju 2006–2007 ocenili na **11.740 mio SIT**.

Izguba časa ob postankih na cestninskih postajah

Najprej smo ocenili, da se bo skupno število prehodov prek cestninskih postaj povečalo s 73,8 mio v letu 2004 na 87,9 povprečno letno v obdobju 2006–2007. Število ABC prehodov, ki so v letu 2004 pomenili tretjino vseh, naj bi se po optimistični oceni (ob uveljavitvi sistema ABC tudi za tovorna vozila) močno povečalo, tako da bi v prehodnem dveletnem obdobju že polovico prehodov v Sloveniji opravili z ABC tablicami. Upoštevali smo, da je prehod prek ABC sistema 8-krat propustnejši od navadnega prehoda z denarno transakcijo. Prav tako naj bi bil eden od obeh prehodov v zaprtem cestninskem sistemu (ko vzamemo cestninski listek) 4-krat hitrejši od navadnega prehoda. Ob ocenjenem številu povprečnih letnih prehodov za prehodno obdobje (8,8 mio vstopov na zaprti cestninski sistem, 35,1 izstopov iz zaprtega cestninskega sistema ter vstopov na odprti cestninski sistem, 44,0 mio prehodov prek ABC sistema) smo izračunali ekvivalent navadnih (počasnih) prehodov v višini 42,8 mio. Upoštevali smo podatek, da denarna transakcija na cestninski postaji v normalnih razmerah znaša približno pol minute, čemur smo dodali še predpostavljene pol do eno in pol minute čakanja. Ocenjujemo torej, da je povprečni čas postanka na cestninski postaji (plačilna transakcija in čakanje v vrsti pred postajo) nekje med eno minuto in dvema minutama. Razmer, ko je promet sezonsko ali ob določenih dnevnikih konicah zgoščen, nismo upoštevali, in sicer zato, ker bi tedaj po našem mnenju tudi brez cestninskih postaj prihajalo do zgostitev prometa na vstopih in izstopih avtocest. Ob teh predpostavkah smo uro postanka zaradi transakcije in krajšega čakanja ovrednotili s povprečno neto urno plačo v Sloveniji, ki znaša približno 1.000 SIT. Vsi tako definirani postanki pa naj bi v dveletnem obdobju 2006–2007 pomenili strošek izgube časa v višini od **1.428 do 2.855 mio SIT**.

Stroške pobiranja cestnine lahko precej natančno ocenimo prek elementov iz koncesijske pogodbe

Stroški zaradi ustavljanja na cestninskih postajah so visoki

Izguba časa ob pojemanju in pospeševanju

Izgubo časa zaradi pojemanja hitrosti do ustavitve ter ponovnega pospeševanja do potovalne hitrosti so izračunali na PTI pri FGG (s programom OPCOST). Za obe leti prehodnega obdobja znaša tovrstni strošek izgube časa po preračunu v januarске tolarje 2.027 mio SIT. Podatek smo korigirali sami za spremembo predpostavk, saj je bil izračun narejen na lanskih podatkih o prehodih. Po korekciji zaradi ocenjenega povečanja števila prehodov povprečno letno v obdobju 2006–2007 za 19,1 % in že omenjenem povečanju deleža ABC prehodov naj bi tako strošek izgube časa zaradi pojemanja in pospeševanja s cestninskih postaj znašal **1.999 mio SIT**.

Izguba zaradi nekoristno porabljenega goriva

Nekaj raziskav na to temo obstaja. Tako na primer raziskava (Paradiž in Paradiž, 1992) iz zgodnjih devetdesetih let pokaže, da ob pojemanju hitrosti vozila pred cestninsko postajo energije ne dodajamo, ob zmernem pospeševanju nazaj na potovalno hitrost 120 km/uro pa v skupnem poraba ni nič večja kot ob konstantni hitrosti brez postanka (je pa izguba časa, ki smo jo vključili zgoraj). Oceniti moramo torej izgubo nekoristno porabljenega goriva med postankom zaradi denarne transakcije in krajšega čakanja pred cestninsko postajo. Tako kot pri izgubi časa ob tem upoštevamo ekvivalent navadnih prehodov povprečno letno v prehodnem obdobju 2006–2007 v višini 42,8 mio ter da denarna transakcija traja pol minute, še pol do eno in pol minute pa pred postajo čakamo. Skupaj to pomeni od 714 tisoč do 1.428 tisoč ur zastoja letno. Ocenjujemo, da v tem času povprečno vozilo porabi okoli 5 litrov motornega goriva (bencina ali dizla) na uro, kar ob povprečni ceni 200 SIT na liter pomeni 1.000 SIT nekoristnega stroška na uro. V skupnem tovrstni stroški v obravnavanem obdobju znašajo od **1.428 do 2.855 mio SIT**.

Tabela 1: Primerjava stroškov ob uvedbi vinjet in stroškov sedanjega cestninskega sistema v prehodnem obdobju dveh let (2006 in 2007), v mio SIT

UVEDENA VINJETA		SEDANJI CESTNINSKI SISTEM	
4.079	Nasedle investicije v cestninske postaje	11.740	Stroški pobiranja cestnine
713	Strošek brezposelnih		
400 - 800	Zasnova in trženje vinjete		
7.200 - 9.000	Izdelava in distribucija vinjet		
2.349 - 5.481	Prodaja vinjet	1.428 - 2.855	Izguba časa ob postankih na cestninskih postajah
783 - 2.349	Stroški nadzora	1.999	Izguba časa ob pojemanju in pospeševanju
300 - 1.500	Izguba časa pri vinjeti	1.428 - 2.855	Izguba porabljenega goriva
15.824 - 23.922	Min. - max.	16.595 - 19.449	Min. - max.
19.873	Povprečje razpona	18.022	Povprečje razpona

Vir: Preračuni in ocene UMAR po virih, ki so navedeni v besedilu.

Podatki štetja prometa so pomembna podlaga za izračune

Večji del vozil naj bi bil opremljen z letno vinjeto

4. Izračun možnih cen vinjet v Sloveniji

Pri določitvi prodajnih cen vinjet v Sloveniji smo izhajali iz nekaterih predpostavk. Osnovna predpostavka je, da bi morali povprečno letno v obdobju 2006–2007 z vinjetami zbrati enako prihodkov, kot bi jih po oceni s cestninami, to je 39,1 mlrd SIT.

Distribucijo vinjetnih prilivov na osebna in tovorna vozila ter naprej na domača in tuja vozila smo določili takole: 63 % (24,7 mlrd SIT) prilivov naj bi prispevala osebna vozila, 37 % (14,5 mlrd SIT) pa tovorna vozila (taka je bila struktura cestninskih prilivov v letu 2004). Poenostavljeno k osebnim vozilom štejemo tudi kombinirana vozila in motorna kolesa, k tovrnim vozilom pa tudi vlačilce in avtobuse. Pri osebnih vozilih bi od domačih zbrali 80 % (19,7 mlrd SIT), od v tujini registriranih pa 20 % (4,9 mlrd SIT) prilivov. Vinjetni prihodki od tovrnih vozil bi bili razdeljeni v razmerju 75 % (10,9 mlrd SIT) domači in 25 % (3,6 mlrd SIT) tuji. Podatki štetja prometa DRSC sicer kažejo na nekaj nižje deleže tujcev pri prometnih obremenitvah avtocest (merjeno v voznih kilometrih), vendar se podatek nanaša na vse avtoceste in ne le na tiste, ki se cestninijo. Tako je na nekaterih odsekih avtocest, ki so del obvoznic velikih mest (in se ne cestninijo), promet zelo zgoščen, pri tem pa prevladujejo domača vozila. Zato naj bi bili deleži tujih vozil na cestninjenih avtocestah nekoliko višji. Obenem pa so prehodi tujih vozil prek slovenskih mejnih prehodov tako številni, da tudi na osnovi njih lahko računamo s precejšnjim deležem prilivov od tujih vozil.

Distribucijo uporabnikov po vinjetah z različno časovno veljavnostjo je precej težje oceniti z določeno gotovostjo. Če bi imeli pri osebnih vozilih, podobno kot v Avstriji, enoletne, dvomesečne in desetdnevne vinjete, bi bilo zaželeno, da je vsaj polovica domačih osebnih vozil opremljena z letno vinjeto. Situacija, ko se mora večina voznikov z nakupom dvomesečnih in še zlasti desetdnevnih vinjet sproti odločati o uporabi ali neuporabi avtocest, ni najbolj primerna. Tisti, ki v sedanjem sistemu zelo redko uporabijo avtocesto, bi morali take vožnje vnaprej načrtovati in si priskrbeti (desetdnevno) vinjeto. Veliko voznikov avtoceste precej uporablja, a zaradi izkoriščanja odprtega cestninskega sistema malokrat plača cestnino. Tem voznikom bi se uporaba avtocest precej podražila. Del omenjenih voznikov bi se odločil za nakup letne vinjete, ostali pa za vinjete s krajšim časom veljavnosti. Slednji bi prav tako morali načrtovati vožnjo po avtocesti. »Obvozne ceste« vseh avtocestnih odsekov, ki se cestninijo oziroma bi bila za njihovo uporabo potrebna vinjeta, bi lahko postale dosti bolj obremenjene, avtoceste pa premalo izkoriščene. V prehodnem obdobju 2006–2007 naj bi bilo v Sloveniji registriranih že okoli 1 milijon osebnih vozil, zato naj bi jih imelo letne vinjete vsaj 500.000 (glej Tabelo 3). Seveda je ta številka precej optimistična in gre bolj za delovno predpostavko, kot pa za zagotovilo, da bo res toliko domačih osebnih vozil uporabljalo letno vinjeto, še zlasti, ker smo omejeni z relativno visokim potrebnim zneskom prilivov od vinjet, ki zato ne morejo biti poceni. Za tuja osebna vozila pridejo v največji meri v poštev desetdnevne vinjete, čeprav bi jim prodali tudi nekaj letnih. Med vsemi imetniki ABC tablic, ki jih je prek 200 tisoč, je tujcev po oceni že več kot 10 %, ki bi bili potencialni kupci letnih vinjet. V Sloveniji bo v obdobju 2006–2007 okoli 66.000 registriranih tovrnih vozil, od katerih bi jih (po optimističnem scenariju) skoraj 60 % (39.000) imelo letno vinjeto. Tuji vozniki tovrnih vozil bi kupili 3-krat manj letnih vinjet od domačih, to je okoli 13.000. Zaradi direktive EU, ki določa, da je treba težkim tovornjakom ponuditi tudi dnevne vinjete, ki niso dražje od 8 EUR (z nekajodstotno toleranco), bi po njih verjetno veliko povpraševali tako domači kot tuji prevozniki, kar smo (morda celo pretirano) upoštevali v naših izračunih. Cestninski prilivi od teh vozil bi se zato predvidoma precej znižali v primerjavi s sedanjimi. Poleg tega, da za motorna kolesa in kombinirana vozila nismo izdelali izračunov, ločeno od osebnih vozil (za motorna

Tabela 2: Prodajne cene vinjet v nekaterih državah, v SIT

ŠVICA

Število prebivalcev: 7.3 mio	Letna
Osebna vozila do 3.5 t	6.178

AVSTRILIJA

Število prebivalcev: 8.1 mio	Letna	2-mesečna	10-dnevna
Osebna vozila do 3.5 t	17.404	5.226	1.822

ČEŠKA

Število prebivalcev: 10.2 mio	Letna	2-mesečna	15-dnevna	Dnevna
Osebna vozila do 3.5 t	7.169	2.390	1.593	-
Tovorna vozila od 3.5 t do 12.0 t	55.762	13.941	5.178	-
Tovorna vozila nad 12.0 t	111.524	27.881	10.356	1.992

MADŽARSKA

Število prebivalcev: 10.1 mio	Letna	Mesečna	10-dnevna	4-dnevna	Dnevna
Osebna vozila do 3.5 t	33.964	3.785	2.232	1.087/1.417	-
Tovorna vozila od 3.5 t do 7.5 t	98.010	9.704	5.337	-	-
Tovorna vozila od 7.5 t do 12.0 t	145.560	14.071	8.248	-	-
Tovorna vozila nad 12.0 t	184.376	20.670	12.130	-	1.941

SLOVAŠKA

Število prebivalcev: 5.4 mio	Letna	Mesečna	Tedenska	Dnevna
Osebna vozila do 3.5 t	6.754	1.842	921	-
Tovorna vozila od 3.5 t do 12.0 t	46.053	12.281	4.912	1.228
Tovorna vozila nad 12.0 t	92.106	18.421	8.597	1.842

BOLGARIJA

Število prebivalcev: 7.8 mio	Letna, tuji	Letna, dom.	Mesečna, t.	Mesečna, d.	Tedenska, t.	Tedenska, d.
Osebna vozila do 3.5 t	10.068	6.589	5.034	-	1.199	-
Tovorna vozila z 2 osema	82.943	-	14.623	-	5.993	-
Tovorna vozila z več kot 2 osema	165.167	61.012	29.725	10.982	11.746	4.393

DANSKA

Število prebivalcev: 5.4 mio	Letna	Mesečna	Tedenska	Dnevna
Tovorna vozila z do 3 osmi, EURO 2+	179.790	17.979	4.794	1.918
Tovorna vozila z do 3 osmi, EURO 1	203.762	20.376	5.514	1.918
Tovorna vozila z do 3 osmi, EURO 0	230.131	23.013	6.233	1.918
Tovorna vozila s 4 osmi ali več, EURO 2+	299.650	29.965	7.911	1.918
Tovorna vozila s 4 osmi ali več, EURO 1	335.608	33.561	8.870	1.918
Tovorna vozila s 4 osmi ali več, EURO 0	371.566	37.157	9.829	1.918

kolesa bi lahko upoštevali približno polovične cene vinjet za osebna vozila), tudi tovornjakov nismo strukturirali po velikostnih kategorijah, kar bi bilo ob uvedbi vinjet nujno narediti.

Če bi bilo z letno vinjeto opremljenih 500.000 domačih osebnih vozil, torej polovica, bi bila cena letne vinjete 31.000 SIT. 150.000 domačih osebnih vozil bi avtoceste uporabljalo v povprečju le pol leta (nakup 3 dvomesečnih vinjet po 8.000 SIT), 100.000 vozil pa le redko (3 desetdnevne vinjete po 2.100 SIT). Preostala četrtnina vozil ne bi uporabljala avtocest (drugo ali tretje družinsko vozilo, starejši vozniki, vozila iz regij, kjer ni avtoceste). Verjetno bolj realističen scenarij bi bil, da bi letno vinjeto kupilo le 400.000 voznikov domačih osebnih vozil, ob vsem ostalem nespremenjenem pa bi cena letne vinjete znašala 38.750 SIT.

Večina domačih tovornih vozil je po naši oceni vezana na uporabo avtocest, zato naj bi jih skoraj 60 % imelo letno vinjeto, ki bi zato veljala okoli 182 tisoč SIT (za povprečno veliko tovorno vozilo). Do 20.000 domačih tovornih vozil bi uporabljalo mesečne vinjete, ki bi veljale 27.000 SIT, ostali pa dnevne vinjete (1.920 SIT). Dnevne vinjete so za daljinske prevoznike cenovno zelo ugodne, zato predpostavljamo, da bi jih domači in tuji prevozniki skupaj uporabili več kot 1 milijon.

Tabela 3: Možne slovenske cene vinjet

ŠTEVILO PRODANIH VINJET

	Letna	2-mesečna	10-dnevna	Skupaj	Struktura, v %	
Domača osebna	500.000	450.000	300.000	1.250.000	38,1	-
Tuja osebna	21.000	11.000	2.000.000	2.032.000	61,9	-
Osebna vozila	521.000	461.000	2.300.000	3.282.000	100,0	72,6
	Letna	Mesečna	Dnevna	Skupaj	Struktura, v %	
Domača tovorna	39.000	100.000	550.000	689.000	55,5	-
Tuja tovorna	13.000	9.000	530.000	552.000	44,5	-
Tovorna vozila	52.000	109.000	1.080.000	1.241.000	100,0	27,4
Skupaj	573.000	570.000	3.380.000	4.523.000	-	100,0

CENA VINJET, V SIT

	Letna	2-mesečna	10-dnevna
Osebna vozila	31.000	8.000	2.100
	Letna	Mesečna	Dnevna
Tovorna vozila	182.000	27.000	1.920

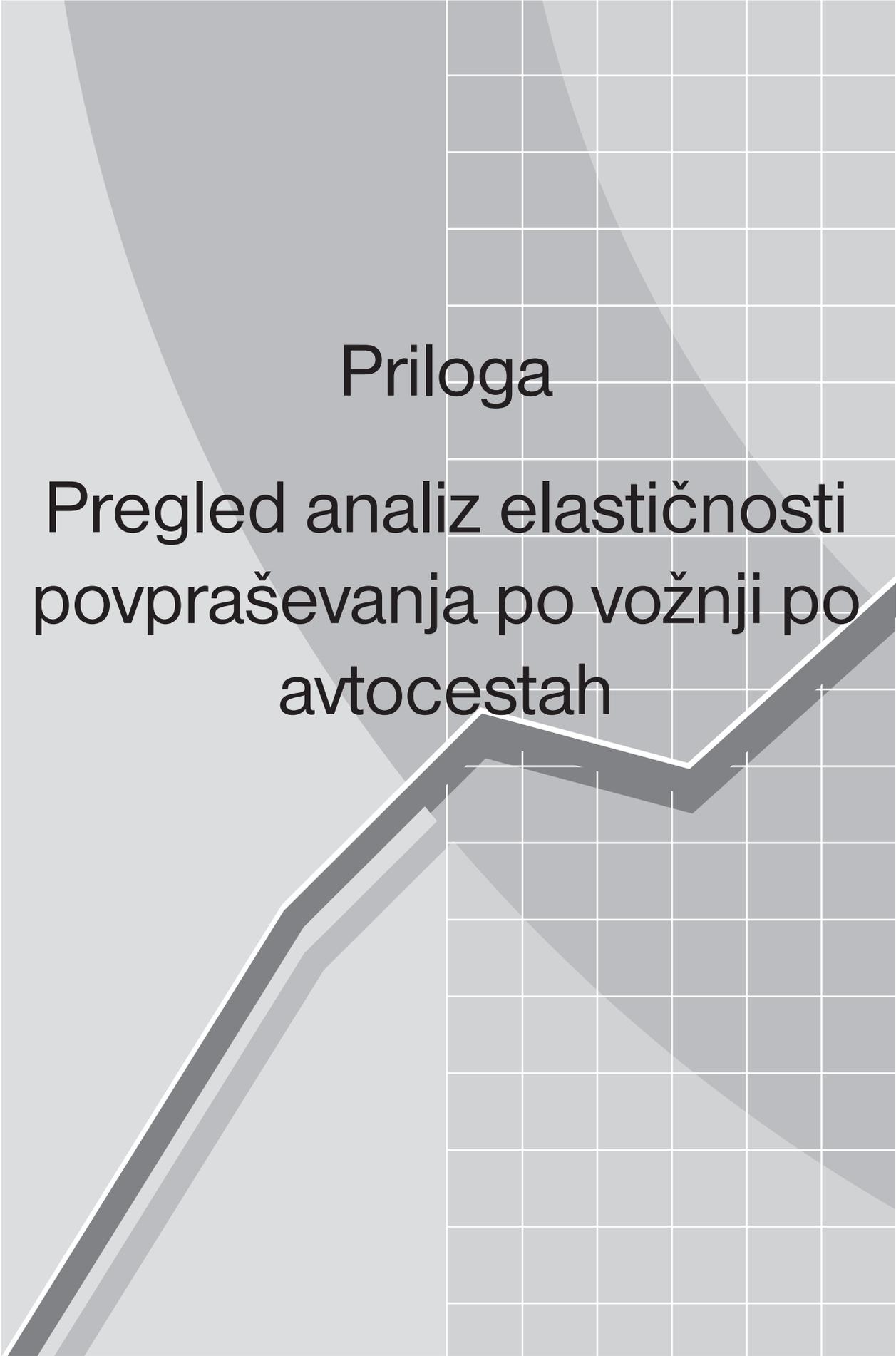
LETNI PRILIV OD VINJET, V MIO SIT

	Letna	2-mesečna	10-dnevna	Skupaj	Struktura, v %	
Domača osebna	15.500	3.600	630	19.730	80,0	-
Tuja osebna	651	88	4.200	4.939	20,0	-
Osebna vozila	16.151	3.688	4.830	24.669	100,0	63,0
	Letna	Mesečna	Dnevna	Skupaj	Struktura, v %	
Domača tovorna	7.098	2.700	1.056	10.854	75,0	-
Tuja tovorna	2.366	243	1.018	3.627	25,0	-
Tovorna vozila	9.464	2.943	2.074	14.481	100,0	37,0
Skupaj	25.615	6.631	6.904	39.150	-	100,0

Vir: Preračuni in ocene UMAR.

Literatura in viri

1. ASFINAG Presse. (2005). Alte Jahresvignette gilt nur noch bis 31. Jänner! Pridobljeno marca 2005 na http://www.vignette.at/presse/presse_archiv2005/26_01_2005.htm
2. Direktiva 1999/62/EC Evropskega parlamenta in Sveta EU o zaračunavanju dajatev za težka tovorna vozila za uporabo določenih infrastruktur. (1999). Originalno besedilo objavljeno v Official Journal of the European Communities L187/42.
3. Dogovor o politiki plač v zasebnem sektorju v obdobju 2004–2005 (2004). Uradni list RS, št. 55/2004, člen 8.
4. Novelacija študije cestninskega sistema na avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji. (2001). Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometno tehniški inštitut.
5. Paradiž, Bojan in Paradiž, Boštjan. (1992). Vpliv cestninskih postaj na porabo goriva in onesnaževanje. Ljubljana.
6. Programi aktivne politike zaposlovanja 2004. Programi zaposlovanja, namenjeni presežnim delavcem in delavcem, ki so v postopku izgubljanja zaposlitve ter delodajalcem dejavnosti carinskega posredništva. (2004). Ljubljana: Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve.
7. Promet 2003, Podatki o štetju prometa na državnih cestah v RS. (2004). Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste.
8. Richterich, R. (2004). *A Concept for Licence Plate Based Motorway Toll in Switzerland*. Basel: Rapp Trans Ltd. Pridobljeno marca 2005 na http://www.rapp.ch/documents/papers/Budapest_Motorway_toll_paper.pdf
9. Zakon o delovnih razmerjih, Uradni list RS, št. 42/2002, člen 109.
10. Zakon o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti, Uradni list RS, št. 71/1993, člena 21 in 36.



Priloga

Pregled analiz elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah

Uvod

Namen tega prispevka je predstaviti argumente, zakaj uporaba elastičnosti ni primerna za presojo smiselnosti uvedbe vinjet. Cenovna elastičnost je ekonomski koncept, ki ga je v splošnem smiselno oziroma nujno upoštevati pri odločanju o načrtovani cenovni politiki v okviru obstoječega sistema, neprimerna pa je njegova uporaba pri odločanju o spremembi samega sistema. Cenovna elastičnost po definiciji pove, kolikšno odstotno spremembo v potrošnji dobrine bo povzročila odstotna sprememba cene te dobrine. Pri tem analiza elastičnosti temelji na spremembah realnih cen, to je spremembah cen, ki ne odražajo višine inflacije. V nadaljevanju najprej predstavljamo pregled tujih študij analize elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah. Sledi predstavitev razpoložljivosti podatkov in možnosti za izračun elastičnosti povpraševanja za Slovenijo in predstavitev primernosti oziroma neprimernosti uporabe koncepta elastičnosti. V sklepu so povzete bistvene ugotovitve.

Pregled analiz elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah za tuje države

Avtorji različnih analiz, ki se nanašajo na proučevanje sprememb v obnašanju potrošnikov (voznikov), poudarjajo, da povpraševanje po vožnji ni odvisno le od višine cestnine, temveč od različnih drugih faktorjev. Victoria Transport Policy Institute v analizi Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior (v nadaljevanju VTPI, 2004 b) med najpomembnejšimi faktorji navaja cene vozil, cene goriva, cenovno politiko zaračunavanja vožnje po cestah (npr. fiksne cestnine v nasprotju z diferenciranimi cenami)², parkirnine, cene vozovnic za prevoze z javnimi prevoznimi sredstvi ipd. Sprememba vsakega od teh faktorjev ima drugačen vpliv na obnašanje potrošnikov.

V razvitih državah je na kratek rok povpraševanje po vožnji po avtocestah praktično neelastično, medtem ko je elastičnost na dolgi rok nekoliko višja. Elastičnost povpraševanja po vožnji po avtocestah je nizka, razlikuje se glede na obravnavano dolžino obdobja.³ Klasične analize elastičnosti povpraševanja po vožnji so večinoma omejene na splošne oziroma skupne stroške, povezane z vožnjo, ali na posamezne komponente teh stroškov.⁴ Za večino individualnih cenovnih komponent vožnje (gorivo, parkirnine, cestnine) velja, da so v splošnem neelastične, saj vsaka predstavlja le nizek delež celotnih stroškov porabe, povezane s prevozom. Še več, vožnja je neelastična tudi glede na celotne stroške (VTPI, 2004 b). Lee (2000) ugotavlja, da znaša elastičnost glede na skupne stroške transporta med $-0,5$ in $-1,0$

² Pri tem je fiksna cestnina definirana kot enoletna cestnina oziroma kot enkratni znesek, ki ga je potrebno plačati za uporabo ceste (registracija, davek ob nakupu prevoznega sredstva). V kategorijo fiksnih cen spadajo tudi vinjete. Enakovredno se v literaturi pojavlja izraz letne cestnine. Diferencirana ali variabilna cestnina pa zajema davek na gorivo, cestnine glede na prevožene kilometre, elektronsko obračunavanje cestnine in višje cene v prometnih konicah.

³ Definicije kratkega in dolgega obdobja, ko naj bi vozniki spremenili svoje obnašanje, v literaturi sicer variirajo. Button (1993, str. 41) na primer kratko obdobje definira kot obdobje, krajše od 2 let, srednjeročno obdobje kot obdobje med 2 in 15 let, dolgoročno obdobje pa kot obdobje nad 15 let. Podobno Dargay in Gatley (1997) ugotavljata, da do celotnega efekta pride šele po 13 letih. Dolgoročno elastičnost, ki zajema vse prilagoditve, ki se zgodijo zaradi spremembe cene, se v analizi Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation (v nadaljevanju INFRAS, 2000) odraža v obdobju 5 let. Pri tem je treba poudariti, da se slednja analiza nanaša na analizo učinkov prehoda iz fiksnega na fleksibilen način zaračunavanja stroškov vožnje (uporabljena pa je širša definicija stroškov, ki vključuje tudi cene goriv, za katere je značilna višja elastičnost). Po zgledu INFRAS (2000) lahko trdimo, da bi prve ocene elastičnosti povpraševanja po vožnji glede na ceno vinjet za Slovenijo smiselno ocenili v obdobju 5 let po uvedbi.

⁴ Elastičnost se največkrat ne ocenjuje v klasičnem pomenu, temveč v okviru analiz učinkov na povpraševanje po vožnji v primeru, ko so bile že uvedene višje cene za vožnjo v času prometnih konic (*angl.* congestion pricing). Gre za tako imenovane diferencirane cene, v primeru katerih so elastičnosti precej višje (glej npr. VTPI, 2004 a,b)

Uporaba koncepta elastičnosti je smiselna za odločanje o cenovni politiki v okviru obstoječega sistema

Na povpraševanje po vožnji vplivajo različni faktorji, ne le višina cestnine

Povpraševanje po vožnji po avtocestah je na kratek neelastično, na dolgi rok je elastičnost nekoliko višja

Elastičnosti v primeru diferenciranih cen so v primerjavi s fiksnimi cenami višje

Spremembe višine cestnin in števila uporabnikov v preteklem obdobju

na kratek rok in med $-1,0$ in $-2,0$ na dolgi rok.⁵ To pomeni, da povečanje vseh stroškov vožnje za 1 % na kratek rok povzroči znižanje povpraševanja po vožnji za 0,5 % do 1 %, na dolgi rok pa je ta vpliv približno dvakrat večji. Matas in Raymond (2003) analizirata elastičnost glede na višino klasične cestnine (pri čemer je s klasično cestnino mišljen znesek, ki ga je potrebno plačati glede na število prevoženih kilometrov). Za razliko od ocen nekaterih drugih avtorjev, so njune ocene elastičnosti nekoliko višje, in sicer znašajo na kratek rok med $-0,21$ in $-0,83$. Pri tem avtorja ugotavljata, da je elastičnost še nekoliko višja tam, kjer obstajajo paralelne povezave. V analizi Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation, pripravljene za European Conference of Ministers of Transport (v nadaljevanju INFRAS, 2000), je mogoče najti ocene elastičnosti porabe goriva glede na njegovo ceno, elastičnost uporabe prevoznih sredstev glede na njihovo ceno in elastičnost glede na davek na prevozno sredstvo. In sicer znaša ocenjena elastičnost porabe goriva glede na njegovo ceno na kratek rok med $-0,2$ in $-0,3$, na dolgi rok pa $-0,4$ in $-0,9$. Ocenjena elastičnost uporabe prevoznih sredstev glede na ceno goriva je nižja, in sicer znaša na kratek rok med $-0,1$ in $-0,2$, in med $-0,25$ in $-0,35$ na dolgi rok. Davki, ki jih je potrebno plačati ob nakupu vozila imajo vpliv le v daljšem obdobju, in sicer znaša elastičnost med $-0,3$ in $-0,9$ (za pregled in rezultate drugih analiz glej tabele v prilogi).

Manj je študij, ki bi neposredno analizirale elastičnost glede na fiksno cestnino. Takšna analiza je smiselna le na dolgi rok, pri tem pa v splošnem velja, da so elastičnosti pri diferenciranih cenah precej višje kot pri fiksnih cenah. Prav tako so elastičnosti glede na ceno goriv običajno precej višje od elastičnosti glede na ceno letnih cestnin. Analize elastičnosti glede na fiksno cestnino so običajno omejene zgolj na opis učinkov fiksne cestnine. Pri tem fiksna cestnina vpliva na izbiro poti (v odvisnosti od tega, ali gre za ločitev navadnih cest in avtocest ter v odvisnosti od vzporednih cestnih povezav), na način potovanja oziroma na izbiro prevoznega sredstva, na spremembo ciljne destinacije, na število izletov, na spremembo bivališča ipd. Po drugi strani pa fiksna cestnina ne vpliva na število prevoznih sredstev, ne vpliva na izbiro kvalitete prevoznega sredstva ob nakupu in ne na čas vožnje. Kvantifikacije višine elastičnosti običajno niso navedene, vendar v splošnem velja, da so elastičnosti pri diferenciranih cenah precej višje kot pri fiksnih cenah (VTPI, 2004 b). Poleg tega je elastičnost glede na letne cestnine smiselno analizirati le na dolgi rok. Pri tem so učinki spremembe letnih cestnin v primerjavi z na primer učinki spremembe cene goriva precej nižji (INFRAS, 2000).

Predstavitev razpoložljivosti podatkov in možnosti za izračun elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah v Sloveniji

Cestnine spadajo med regulirane cene, ki jih v skladu z Zakonom o javnih cestah in Uredbo o cestnini za uporabo določenih cest določa vlada. Na podlagi razpoložljivih podatkov o cestninah za Slovenijo ugotavljamo, da so se nominalne cene v zadnjem obdobju gibale približno skladno z inflacijo. Realne spremembe cestnin so bile nizke, izjemoma je do višje spremembe prišlo le v letih 1998 in 1999. V obdobju po tem so bile realne spremembe cestnin zanemarljive (ob upoštevanju inflacije so bile realne spremembe cestnin po absolutni vrednosti največ

⁵ Če je vrednost po absolutni vrednosti nižja od 1 pravimo, da je povpraševanje neelastično. Pomeni pa, da sprememba cene povzroči podproporcionalno spremembo povpraševanja. Obratno pa elastičnost po absolutni vrednosti, višja od 1, pomeni nadproporcionalno spremembo povpraševanja.

2,2 %), znižala pa se je tudi njihova variabilnost. Razen v letih 2002 in 2004⁶, ko so se cestnine realno nekoliko znižale, so bile realne spremembe cestnin pozitivne. Število uporabnikov avtoceste se je kljub temu v celotnem obdobju poviševalo.

Elastičnost je odvisna od opazovanega časovnega obdobja, ocene statične elastičnosti na podlagi razpoložljivih podatkov bi bile pristranske, za oceno dinamične elastičnosti, ki bi odražala spremembe obnašanja uporabnikov avtocest na dolgi rok, pa je za Slovenijo na voljo prekratko časovno obdobje. Na podlagi razpoložljivih podatkov bi bilo problematično zagotoviti konsistentno in nepristransko oceno tako statične kot dinamične elastičnosti povpraševanja po vožnji po avtocestah v Sloveniji. Kljub temu je mogoče sklepati, da je povpraševanje tudi v Sloveniji, tako kot v drugih razvitih državah, neelastično. Realne spremembe so namreč prenizke, da bi sprožile signifikantni vpliv na obnašanje voznikov po avtocestah. Ugotovitev je v skladu s tujimi analizami (glej npr. VTPI, 2004 b), katerih avtorji ugotavljajo, da morajo biti spremembe cen precejšnje, če naj bi z njihovo spremembo vplivali na odločitve voznikov o količini vožnje po avtocestah. Pri tem je v Sloveniji prisoten trend povečevanja povpraševanja po vožnji po avtocestah, ki pa ni posledica zniževanja cestnin, temveč delovanja drugih dejavnikov. Razpoložljivi podatki tudi ne omogočajo vključitve razpoložljivosti in kvalitete vzporednih cestnih povezav v analizo. Upoštevanje razpoložljivosti vzporednih povezav bi vplivala na nekoliko višjo ocenjeno elastičnost, medtem ko bi upoštevanje njihove kvalitete ocenjeno elastičnost nekoliko znižala. Trditev o tem, ali bi bil rezultat precenjena ali podcenjena elastičnost, bi bila tako predvsem subjektivne narave.

Podatki, ki bi omogočali neposredno analizo razlik v elastičnosti med dvema sistemoma, konkretno med sistemom fiksnih cen vožnje in sistemom variabilnih cen vožnje, niso na voljo. Trenutne tendence glede cestnin (še posebej v Evropi) se kažejo v prehodu od fiksnih cestnin na diferencirane cestnine. Edina študija, ki se ukvarja s kvantifikacijo učinkov prehoda iz sistema fiksnih cestnin na diferencirane cestnine, je INFRAS (2000). Pri tem velja pozornost predvsem okoljskemu vidiku in vplivu spremembe sistema cestninjenja na prevoženo razdaljo. Analiza spremembe sistema temelji na podatkih za Švico, kjer je bila v nekaterih kantonih v veljavi variabilna, v drugih pa fiksna cestnina. V ostalih državah (kar velja tudi za Slovenijo) takšni podatki, ki bi omogočali analizo razlik med dvema sistemoma, niso na voljo.

Povzetek bistvenih ugotovitev in predlog za nadaljnjo analizo smiselnosti uvedbe vinjet

Namen tega prispevka je bil predstaviti, zakaj elastičnost povpraševanja po vožnji po avtocestah ni primeren argument za presojo smiselnosti uvedbe vinjet. Ugotovitve lahko strnemo v tri sklope. Prvič, realne spremembe cestnin so bile v preteklem obdobju prenizke, da bi sprožile signifikantni vpliv na obnašanje voznikov po avtocestah. Iz razpoložljivih podatkov tudi sledi, da je v Sloveniji prisoten trend zviševanja povpraševanja po vožnji po avtocesti, ki ni posledica zniževanja cestnin, temveč drugih dejavnikov. Drugič, elastičnost povpraševanja po vožnji po avtocestah je različna glede na opazovano obdobje. V okviru obstoječega sistema bi za analizo elastičnosti na dolgi rok potrebovali daljšo časovno serijo podatkov, ki pa za Slovenijo ni na voljo. Tretjič, ker gre za spremembo sistema (tako imenovani strukturni prelom), elastičnosti, dobljene za obstoječi sistem fleksibilnih cen, ne bi

Razpoložljivi podatki za Slovenijo ne omogočajo konsistentne in nepristranske ocene elastičnosti

Namesto elastičnosti...

⁶ Prva sprememba cestnine v letu 2004 (znižanje cestnine za kilometer z 10.9441 na 9.1201 SIT) je bila posledica prehoda na objavlanje cen, ki ne vključujejo DDV, druga sprememba cestnine v letu 2004 pa je bila v skladu z načrtom reguliranih cen.

**...analiza
stroškov in
koristi**

bilo smiselno neposredno aplicirati na nov sistem fiksnih cen. Za neposredno primerjavo obeh sistemov bi bila potrebna vzporedna uvedba obeh sistemov, smiselne elastičnosti (ki bi omogočale primerjavo obeh sistemov) pa bi lahko ocenili po preteku 5 let.

Za analizo smiselnosti spremembe sistema plačevanja cestnine naj se uporablja analiza stroškov in koristi (angl. cost-benefit analysis). Koncept elastičnosti na upošteva drugih vplivov na obnašanje potrošnikov. Med druge vplive tako spadajo vplivi na odločitve tistih, ki bi vinjete kupili, o količini vožnje po avtocesti⁷, vplivi na odločitve o porabi bencina, vplivi na odločitve o nakupu novih, bolj učinkovitih vozil, vplivi na odločitve o času (uri) in destinaciji potovanja, vplivi na okolje ipd. Elastičnost torej ne omogoča ocene spremembe družbene blaginje. Zato tudi VTPI (2004 a) za odločanje o spremembi sistema priporoča predvsem analize stroškov in koristi.

⁷ Le-tem bi se povprečni strošek prevoženega kilometra z vsakim dodatnim prevoženim kilometrom znižal. Racionalni kupec vinjete bi tako obseg vožnje po avtocestah povečal.

Literatura in viri

1. Button, K. (1993). *Transport Economics*, Second Edition, Aldershot: Edward Elgar.
2. Dargay, J. in Gately, D. (1997). Demand for Transportation Fuels: Imperfect Price-Reversibility?, *Transportation Research B*, Vol. 31, No. 1, pp. 71 - 82.
3. Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation. (2000). Theoretical and Empirical Final report prepared for European Conference of Ministers of Transport. Bern, Zurich: INFRAS, Consulting Group on Transport and Environment. Pridobljeno aprila 2005 na www1.oecd.org/cem/online/pubpdf.htm
4. Lee, D. (2000). *Demand Elasticities for Highway Travel*. HERS Technical Documents. FHWA U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. Pridobljeno aprila 2005 na www.fhwa.dot.gov
5. Matas, A. in Raymond, J. L. (2003). Demand Elasticity on Tolled Motorways, *Journal of Transportation and Statistics*, Vol. 6, No. 2/3, pp. 91 - 108. Pridobljeno na: www.bts.gov
6. *Road Pricing: Congestion Pricing, Value Pricing, Toll Roads and HOT Lanes*. (2004 a). TDM Encyclopedia. Victoria BC: Victoria Transport Policy Institute. Pridobljeno aprila 2005 na <http://www.vtpi.org/tdm/tdm35.htm>
7. *Transportation Elasticities: How prices and Other Factors Affect Travel Behavior*. (2004 b). TDM Encyclopedia. Victoria BC: Victoria Transport Policy Institute. Pridobljeno aprila 2005 na <http://www.vtpi.org/tdm/tdm11.htm>
8. Uredba o cestnini za uporabo določenih cest, Uradni list RS, št. 51/1997.
9. Zakon o javnih cestah, Uradni list RS, št. 29/1997.

Tabela 1: Izbrane cenovne elastičnosti za različne oblike plačevanja cestnine

Effects on	Price change of							
	Fuel price/taxes		Annual charges (veh. taxes)		Vehicle km charges		Purchase taxes/car price	
	short-term	long-term	short-term	long-term	short-term	long-term	short-term	long-term
Car stock		-0.3 ^a -0.15/-0.41 ^b -0.2/-0.4 ^c -0.2 (-0.1) ⁱ -0.18/0.36 ^h -0.18/0.36 ^k		-0.081 ^f -0.08/-0.04 (-0.06) ⁱ			-0.38 ^j	-0.89 ^e (-0.4/-1.6) -0.253 ^f -0.77 ^j /-0.6 ^j -0.28/-0.57 ^k
Fuel consumption	-0.27/-0.28 ^a -0.20/-0.25 ^g	-0.71/-0.84 ^a -0.702 ^f -0.54/-0.96 ^g -1/-0.4 (-0.7) ⁱ		-0.055 ^f -0.16/-0.02 (-0.11) ⁱ				-0.529 ^f
Car use (km)	-0.16 ^a	-0.33 ^a -0.262 ^f -0.55/-0.05 (-0.3) ⁱ		0.062 ^f -0.04/0.8 (0) ⁱ -0.05/-0.15 ^h		-0.1/-0.8 ^h		-0.287 ^f
Route choice						0.43 ^h		
Modal split		0.34 ^a (0.08/ 0.8)				0.05/0.4 ^h		
Spec. envir. behav.		(-0.2/-0.4) ^d						

^a Goodwin (1992), average values of different studies

^b Hensher (1987, in Goodwin 1992), no explicit distinction between short and long-term

^c Tanner (1981-83, in Goodwin 1992), no explicit distinction between short and long-term

^d Goodwin (1992), values are calculated as difference between effects on fuel consumption and reduction of car use

^e Harbour (1987, in Goodwin 1992, average of more than 90 estimates reviewed)

^f Storchmann (1998), effects of annual charges and annual depreciation on car stock and on fuel demand per capita

^g Sterner et al. (1992), dynamic model

^h APAS, Pricing and financing of urban transport (1996), elasticity depends on the purpose of the trip, transport mode, level of road pricing

ⁱ Johansson et al. (1996), in brackets = „best guess“, annual charges = taxation other than fuel (sum of purchase taxes and annual taxes)

^j Vaes (1982, in APAS 1996)/Bland (1994, in APAS 1996)

^k Dargay 1998, elasticities for different income classes, differentiated in purchase costs and running costs (used as fuel price elasticity)

Vir: Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation, 2000.

Tabela 2: Predpostavke, uporabljene v osnovnem scenariju navedene analize

Elasticities	Short-term	Long-term
Effect of fuel price on:		
Fuel consumption	-0.25	-0.7
Car use	-0.16	-0.3
Car stock	0	-0.1
Effect of annual taxes on:		
Fuel consumption	0	-0.11
Car use	0	-0.05
Car stock	0	-0.06

Vir: Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation, 2000.

Tabela 3: Pregled analiz elastičnosti in rezultatov

Author, Source (Year)	Study	Methodology, Type of Elasticity	Value of elasticities
Goodwin P.B., Journal of Transport Economics and Policy (1992)	Survey	Petrol price elasticity, Elasticity of purchase costs Distinction between cross-section, time-series, short-term, explicit long-term and ambiguous	Effects of petrol price on car stock; effects of car purchase costs on car ownership (separate table);
K.-H. Storchmann, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (1998)	Cross section analysis	Long run effects of depreciation, annual car taxes, fixed costs, petrol price, income on car stock and use, specific petrol consumption, petrol demand per person Analysis has considered 15 EU-countries and has been carried for the year 1994. Different elasticities according to the model used (neoclassical model, household production function model)	Effects on car stock per capita: Depreciation: -0.253; Car tax: -0.081; Income: 0.366 Effects on petrol consumption per capita: Depreciation: -0.529; Car tax: -0.055; Petrol price: -0.551; Income: 0.344 Effects on specific petrol consumption: Depreciation: -0.041; Car tax: -0.035; Petrol price: -0.297; Income: 0.085
Thomas Selz, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (1993)	Survey	Effects of improvements in infrastructure supply on the transportation demand; calculation of induced transportation demand according to a reduction of travel time	IC-Transport (GB): -0.53/-1.08 and -0.69/-1.31 ⇒ elasticity depends on the change in travel time TCV (F): -1.06/-1.44 ⇒ elasticity depends on the change in travel time Zumkeller: -0.02/-0.03
O. Johansson and L. Schipper, Journal of Transport Economics and Policy (1996)	Time series and cross section analysis	Different functional forms and estimation techniques were tested. Effects of fuel price, income, taxation, population intensity and lagged endogenous variable on vehicle stock, mean fuel intensity, mean annual driving distance Estimation of the long run travel demand elasticities including indirect effects	Effects of fuel taxes on [best guess]: vehicle stock: -0.017/-0.086 [-0.1] mean fuel intens.: -0.015/-0.45 [-0.4] mean annual driving distan.: -0.061/-0.33 [-0.2] car fuel demand (long run): -1.0/-0.4 [-0.7] car travel demand (long run): -0.55/-0.05 [-0.3] Effects of taxation (purchase taxes/ import fees/present value of annual taxes) on vehicle stock: -0.045/-0.060/-0.0087
T. Sterner, C. Dahl, M. Franzén, Journal of Transport Economics and Policy (1992)	Time series and cross section anal.	Price, income and vehicle elasticities (short, intermediate and long run), aggregated and country specific elasticities Lag of the endogenous variable; Policy analysis of a country-specific petrol tax	Short run price elasticity of fuel consumption: -0.2/-0.25 Long run price elasticity of fuel consumption.: -0.54/-0.96
P. S. McCarthy,	Aggregate	Effects of aggregate models of intercity travel; analysis of	Different cross elasticity of travel time and travel costs on

nadaljevanje na naslednji strani

Author, Source (Year)	Study	Methodology, Type of Elasticity	Value of elasticities
Journal of Transport Economics and Policy (1997)	Time series	the merits of alternative econometric formulations; Dependent variable: passenger-miles on mode divided by total passenger-miles Elasticities of travel mode (air, rail, intercity bus, car) with regard to travel time of the modes and to travel costs of the modes; real per capita GDP elasticities	modal share; Own cross elasticity of travel time: air: -0.054/-0.017 rail: -0.05/-0.014 car: -0.008/-0.002
Yu Hsing, Energy Economics (1990)	Time-series regression	Dependent variable: per capita petrol consumption Explanatory variables: petrol price, disposable income, lagged dependent variable, technology-quality improvement (high degree of multicollinearity); long-run price and income elasticities of the demand of petrol	Long run price elasticity at the mean: -0.632 long run income elasticity at the mean: 0.722
J. M. Dargay, Journal of Transport Economics and Policy (1993)	Survey, Comment	Analysis of the difference between reversible and irreversible models, the effects on fuel consumption of a price increase is greater than the effect of a price reduction.	Irreversible long-run price elasticity: Price rise: -0.8 (France), -0.44 (Germany), -1.5 (UK), -0.67 (US) Price fall: -0.45 (France), -0.02 (Germany), -0.1 (UK), -0.31 (US)
Tae Hoon Oum, W.G. Waters II, Jong-Say Yong, Journal of Transport Economics and Policy (1992)	Survey	Review of empirical elasticity estimates for freight and passenger demand. Analysis of different concepts of elasticities: ordinary and compensated demand elasticities, aggregate market, mode-specific and mode-choice elasticities, disaggregated discrete choice elasticities, etc.	
ECOPLAN (1997a+b)	Application of elasticities	Own and cross price elasticities for different freight categories; definition of the upper and lower border of the elasticities; elasticities depend on the travel distance. Analysis of the effects of road pricing in the city of Berne	Road pricing effects: different elasticities according to travel categories, low price elasticity for commuting, high elasticity for leisure, shopping and tourism trips.
Herry, Dieter (1995) KDZ (1990)	Survey	Discussion of the effect of a fuel price increase and the introduction of a toll system, KDZ: analysis of the results of an inquiry about the effects of the introduction of a toll of different magnitude	Analysed price elasticity components: effects on stock of vehicle, type of vehicle, speeding up of technical progress, shift of sales abroad
DeCicco J., Gordon D., Transportation and Energy	Survey	Discussion of estimated or implied fuel price elasticities on travel demand and on fuel efficiency. Qualitative appraisal of the vehicle pricing effects (gas guzzler tax, taxes related	Effects of fuel price on travel demand: -0.05/-0.15 Effects of fuel price on new vehicle fuel efficiency: 0.2/0.4
Author, Source (Year)	Study	Methodology, Type of Elasticity	Value of elasticities
(1995)		to the emissions or fuel economy) and vehicle market analysis	
Dargay Joyce, TSU (1998)	Pseudo-panel approach	Definition of different cohorts. Car ownership is defined as a function of income, costs of car ownership and use, public transport fares and socio-demographic characteristics of households.	Effect of running costs on number of cars of households: -0.18/-0.36 (high/low income) Effect of purchase costs on number of cars of households: -0.28/-0.57

Vir: Variabilisation and Differentiation Strategies in Road Taxation, 2000.

Mojca Koprivnikar Šušteršič, mag. Boštjan Vasle

**Analiza stroškov podjetij ob
 uvedbi dvojnega označevanja
 cen in pri prevzemu evra**

Delovni zvezek 8/2005

Kazalo

Povzetek/Summary	39
1. Uvod	41
2. Ugotavljanje stroškov dvojnega označevanja cen na podlagi ankete	42
3. Analiza stroškov dvojnega označevanja cen in uvedbe evra za trgovska podjetja	43
3.1. Trgovske gospodarske družbe	43
3.2. Samostojni podjetniki v trgovini na drobno	46
3.3. Analiza stroškov dvojnega označevanja cen in uvedbe evra za podjetja, ki se poleg obrti ukvarjajo tudi s trgovsko dejavnostjo	46
4. Podobne analize v EU	48
5. Zaključek	49
Literatura in viri	50
Priloga 1: Metodološka pojasnila	51
Priloga 2: Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb	51
Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja malih samostojnih podjetnikov	51
Priloga 3: Anketni obrazec	52

Povzetek

V procesu prevzemanja evra so nekatere sedanje članice evro območja uvedle dvojno označevanje cen, s pomočjo katerega so hotele predvsem povečati osveščenost potrošnikov glede zamenjave cen iz nacionalnih valut v evre in s tem preprečiti morebitne dvige cen zaradi zamenjave valute. Pri tem so že pred uvedbo dvojnega označevanja cen fiksirali menjalno razmerje med nacionalno valuto in evrom. V Sloveniji bi se uvedba dvojnega označevanja cen že pred prevzemom evra od omenjenih primerov razlikovala predvsem po tem, da bi temeljila na centralni pariteti, veljavni v času sodelovanja v mehanizmu deviznih tečajev ERM II. To ne bi bil nujno tečaj, ki bo veljal ob zamenjavi tolarjev za evre.

Na podlagi analize je mogoče zaključiti, da bodo stroški dvojnega označevanja cen v povprečju primerljivi s stroški, ki so jih imele druge države članice evro območja, in bodo znašali približno 0,55 % vseh prihodkov v proučevanih panogah. Vsaka sprememba centralne paritete pa bi podjetjem v povprečju povzročila dodatne stroške v višini 0,12 % vseh prihodkov proučevanih podjetij. Pri tem pa bodo nekoliko bolj obremenjena mala in srednje velika podjetja. Zaradi različnih stroškov glede na velikost podjetij je smiselno uvesti diferenciacijo pravil za dvojno označevanje cen glede velikosti podjetij. Za mala in srednje velika podjetja bi bilo potrebno uvesti režim prostovoljnega dvojnega označevanja cen do določitve konverzijskega tečaja, za velika podjetja pa bi bilo dvojno označevanje cen obvezno.

Alternativna rešitev, s katero bi v celoti odpravili možnost nastanka dodatnih stroškov, ki bi nastali v primeru morebitne spremembe centralne paritete pred določitvijo fiksnega menjalnega razmerja, pa bi bila uvedba obveznega dvojnega označevanja cen šele po določitvi menjalnega razmerja.

Ključne besede: dvojno označevanje cen, stroški dvojnega označevanja cen, stroški prevzema evra, trgovina na drobno, ERM II, EMU

Summary

Dual pricing was used by some current members of the euro area during the process of adopting the euro in order to raise consumers' awareness of the changeover from the national currency to the euro and to prevent potential price rises arising from that changeover. The exchange rate between the national currency and the euro was fixed before the introduction of dual pricing. In Slovenia, the use of dual pricing prior to adopting the euro would differ from the mentioned examples in that it would be tied to the central parity existing at the time of Slovenia's participation in the exchange rate mechanism ERM II, which would not necessarily equal the exchange rate applying at the time of the changeover.

The results of the analysis indicate that the average costs of dual pricing in Slovenia will be similar as in other euro area countries, totalling approximately 0.55% of the analysed industries' total turnover. Any change in the central parity would result in additional costs for the analysed companies amounting to 0.12% of their total turnover. It should be noted that small and medium-sized enterprises will bear higher costs. Since cost differences depend on company size it would be sensible to provide for a corresponding differentiation in the dual-pricing system: dual pricing prior to determining the exchange rate should be voluntary for small and medium-sized enterprises and obligatory for large enterprises.

An alternative solution, which would completely eliminate the possibility of incurring additional costs in the event that the central parity changes before fixing the exchange rate, would be to introduce compulsory dual pricing only after the exchange has been fixed.

Key words: dual pricing, costs of dual pricing, costs of adopting the euro, retail trade, ERM II, EMU

1. Uvod

V procesu prevzemanja evra so nekatere sedanje članice evro območja uvedle dvojno označevanje cen, s pomočjo katerega so hotele predvsem povečati osveščenost potrošnikov glede zamenjave cen iz nacionalnih valut v evre in s tem preprečiti morebitne dvige cen zaradi zamenjave valute. Pri tem so že pred uvedbo dvojnega označevanja cen fiksirali menjalno razmerje med nacionalno valuto in evrom.

V Sloveniji bi se uvedba dvojnega označevanja cen že pred prevzemom evra od omenjenih primerov razlikovala predvsem po tem, da bi temeljila na centralni pariteti, veljavni v času sodelovanja v mehanizmu deviznih tečajev ERM II. To ne bi bil nujno tečaj, ki bo veljal ob zamenjavi tolarjev za evre.

Zaradi tega lahko identificiramo dve tveganji, in sicer:

- morebitno spremembo centralne paritete, ki bi pred prevzemom ali ob prevzemu evra izničila informacijsko vrednost, ki jo želimo doseči z dvojnimi označevanjem cen;
- hitro uvedbo dvojnega označevanja cen, ki bi ob morebitni spremembi centralne paritete povečala stroške dvojnega označevanja cen.

Vlada Republike Slovenije je na 12. redni seji dne, 24. 2. 2005, sprejela sklep glede priprave analize stroškov informativnega dvojnega označevanja cen za gospodarstvo, kjer je naložila Ministrstvu za gospodarstvo, da v sodelovanju z Urdom RS za makroekonomske analize in razvoj (v nadaljevanju UMAR) pripravi analizo stroškov informativnega dvojnega označevanja cen za gospodarstvo.

Analiza stroškov podjetij temelji na anketi, ki je bila poslana podjetjem, ki prodajajo svoje izdelke ali storitve končnim potrošnikom, katerim je dvojno označevanje cen zaradi pomoči pri miselnem prehodu, izogibanja povišanju cen ter enostavnosti in preglednosti tudi namenjeno.

Stroški dvojnega označevanja cen so v analizi razdeljeni v tri skupine, in sicer na:

- stroške, ki nastanejo zaradi uvedbe dvojnega označevanja cen;
- stroške, ki bi nastali ob vsaki naslednji spremembi centralne paritete oziroma menjalnega tečaja;
- ostale stroške uvedbe evra.

Analiza je narejena posebej za dejavnost trgovine, predvsem za dejavnost trgovine na drobno, tako da ne analizira stroškov celotnega gospodarstva. V analizi so vsa podjetja razdeljena glede na velikost (mala, srednja in velika; gl. Prilogo 1). Podatki iz vprašalnikov so za analizo primerjani s Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za leto 2003 (2004).

Analiza temelji na anketi o stroških investicij, stroških dela ter materialnih stroških...

...predvsem za dejavnost trgovina

2. Ugotavljanje stroškov dvojnega označevanja cen na podlagi ankete

Analiza stroškov podjetij ob uvedbi dvojnega označevanja cen in stroškov ob zamenjavi nacionalne valute za evre temelji na anketi, ki so jo pripravili Ministrstvo za gospodarstvo, Gospodarska zbornica Slovenije (v nadaljevanju GZS), Obrtna zbornica Slovenije (v nadaljevanju OZS) ter UMAR.

Z anketnim obrazcem smo pridobili podatke o stroških investicij, stroških dela ter materialnih stroških, ki bodo nastali ob dvojnem označevanju cen ter pri prevzemu evra. Prav tako smo podjetja povprašali, kako hitro lahko realizirajo načrtovane investicije v informacijsko tehnologijo (gl. Prilogo 3).

Ker je bil namen vprašalnika izvedeti predvsem, kakšni stroški bodo nastali z dvojnem označevanjem cen, so bila izbrana podjetja, ki prodajajo svoje izdelke ali storitve končnim potrošnikom, katerim je dvojno označevanje cen zaradi pomoči pri miselnem prehodu, izogibanja povišanju cen ter enostavnosti in preglednosti tudi namenjeno. Tako je GZS anketo poslala 832 svojim članom, od tega 604 trgovskim podjetjem. Zajetih je bila večina velikih podjetij, po prihodku so bila rangirana srednja podjetja, mala podjetja pa so bila opredeljena po številu zaposlenih in po prihodku. Število vrnjenih vprašalnikov je bilo 92. OZS je anketo poslala na 540 naslovov podjetij, za katere so ocenili, da se ukvarjajo tudi s trgovsko dejavnostjo. Vrnjeni vprašalniki se nanašajo na naslednje dejavnosti: avtoserviserji, elektroniki, grafiki, fotografi, optiki, gostinci, živilci, frizerji in kozmetičarji, cvetličarji, usnjarji, tekstilci, vzdrževalci tekstilij, zlatarji in izvajalci pogrebnih storitev. Število vrnjenih vprašalnikov je bilo 70.

Odziv podjetij je bil na eni strani pogojen s kratkim časovnim rokom, v katerem so morala podjetja vrniti izpolnjen obrazec (5 delovnih dni), na drugi strani pa so nekatera (predvsem manjša) podjetja slabše informirana oz. o uvedbi dvojnega označevanja cen in uvedbi evra zaradi relativno oddaljenega roka predvidenega prevzema evra še ne razmišljajo.

Analiza je narejena posebej za dejavnost trgovine, predvsem za dejavnost trgovine na drobno, tako da ne analizira stroškov celotnega gospodarstva. V analizi so vsa podjetja razdeljena glede na velikost (mala, srednja in velika). Podatki iz vprašalnikov so za analizo primerjani s Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za leto 2003 (2004).

3. Analiza stroškov dvojnega označevanja cen in uvedbe evra za trgovska podjetja

Anketni vprašalnik je bil poslan 604 podjetjem, katerih glavna dejavnost po Standardni klasifikaciji dejavnosti (v nadaljevanju SKD) je trgovina, popravila motornih vozil in izdelkov široke porabe (dejavnost G). V roku je bilo vrnjenih 76 vprašalnikov, od tega so na 66 vprašalnikov odgovorile gospodarske družbe, na 10 vprašalnikov pa samostojni podjetniki.

V samem vprašalniku smo predvidevali, da bodo zaradi dvojnega označevanja cen in uvedbe evra stroški nastali predvsem na treh področjih:

- stroški investicij v informacijsko tehnologijo,
- stroški dela,
- materialni stroški.

Te stroške smo glede na fazo uvajanja evra za namene analize opredelili kot:

- stroške, ki bodo nastali zaradi uvedbe dvojnega označevanja cen (v nadaljevanju uvedba DOC);
- stroške, ki bodo nastali zaradi dvojnega označevanja cen ob spremembi valutnih razmerij (za eno spremembo) v nadaljevanju DOC sprememba;
- ostale stroške zaradi uvedbe evra;
- skupne stroške zaradi uvedbe evra, ki so seštevek stroškov dvojnega označevanja cen ob uvedbi in ostalih stroškov zaradi uvedbe evra.

*Analiziramo
 skupne stroške
 uvedbe evra*

3.1. Trgovske gospodarske družbe

Od skupaj 66 vrnjenih vprašalnikov so na 52 vprašalnikov odgovorila podjetja, katerih glavna dejavnost je prodaja v trgovini na drobno, razen z motornimi vozili ter popravila izdelkov široke porabe (SKD – oddelek 52), 10 vprašalnikov so izpolnila podjetja, ki se v glavnem ukvarjajo s posredništvom in trgovino na debelo, razen z motornimi vozili (SKD – oddelek 51), na 4 vprašalnike pa so odgovorila podjetja, ki se pretežno ukvarjajo s prodajo, vzdrževanjem in popravili motornih vozil ter s prodajo motornih goriv na drobno (SKD – oddelek 50).

Tabela 1: Delež družb, ki so odgovorile na vprašalnik glede na celotno število trgovskih gospodarskih družb

Šifra SKD	Naziv dejavnosti	Velikost	Delež, v %	Delež prihodkov v letu 2003, v %
52	Trgovina na drobno, razen z motornimi vozili; popravila izdelkov široke porabe	male	0,8	4,0
		srednje	19,3	28,6
		velike	42,5	71,8
		vse	1,7	53,3
G	Skupaj trgovina, popravila motornih vozil in izdelkov široke porabe	male	0,2	0,9
		srednje	5,5	7,9
		velike	14,1	48,5
		vse	0,5	28,8

Viri: AJPEŠ - Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida v letu 2003 (2004), anketni listi, preračuni UMAR.

Stroški glede na prihodek se bodo razlikovali glede na velikost podjetja

Najnižje stroške naj bi imela velika podjetja

Družbe, ki so odgovorile na vprašalnik, so v letu 2003 ustvarile 28,8 % celotnega trgovskega prihodka, v trgovini na drobno celo dobro polovico vsega prihodka, od tega velika podjetja v trgovini na drobno dobrih 70 % ustvarjenega dohodka velikih podjetij v letu 2003. Na vprašalnik je tako odgovorilo 0,5 % vseh trgovskih družb, in sicer 14,1 % velikih, 5,5 % srednjih in 0,2 % malih (gl. Tabela 1).

Na podlagi vrnjenih vprašalnikov smo ocenili, kolikšni bi bili stroški v trgovini na drobno.

Izhajajoč iz vrnjenih vprašalnikov, bodo najvišje stroške glede na njihov prihodek ob uvedbi evra nosila mala podjetja, ki ne dosegajo prednosti ekonomije obsega. Strošek dvojnega označevanja cen ob uvedbi bo male družbe v trgovini na drobno stal približno 0,57 % prihodka, ki so ga dosegli v letu 2003, stroški, ki bi nastali z dvojnem označevanjem cen ob spremembi valutnega razmerja bi dosegli 0,23 % prihodka, ostali stroški ob uvedbi evra pa naj bi po analizi znašali okoli 0,32 % prihodka, ustvarjenega v letu 2003.

Srednje gospodarske družbe s področja trgovine na drobno naj bi imele zelo podobne stroške, kar se tiče stroškov v zvezi z dvojnem označevanjem cen, medtem ko naj bi ostali stroški uvedbe evra dosegli manjši obseg prihodkov iz leta 2003 (gl. Tabela 2).

Najnižje stroške glede na prihodek, ki so ga ustvarile v letu 2003, naj bi imele velike trgovske družbe, ki se ukvarjajo s trgovino na drobno. Strošek dvojnega označevanja cen ob uvedbi glede na prihodek 2003 naj bi bil v velikih družbah enak 0,19 %. Skupni stroški zaradi uvedbe evra naj bi bili pri velikih trgovskih družbah v trgovini na drobno enaki 0,40 %.

Izhajajoč iz izračunanih višin stroškov po velikosti podjetja ter primerjave z deleži prihodka, ki so ga v letu 2003 ustvarile trgovske družbe, ugotavljamo da bo strošek dvojnega označevanja cen ob uvedbi v povprečju za gospodarsko družbo v trgovini na drobno enak 0,31 % ustvarjenega prihodka v letu 2003, kar za vse gospodarske družbe v trgovini na drobno znaša 3,4 mrd SIT (gl. Tabela 3). Strošek dvojnega označevanja cen, ki bi nastal zaradi ene spremembe valutnega razmerja, bi po naših izračunih v povprečju znašal 0,12 % ustvarjenega prihodka v letu 2003 oz. 1,2 mrd SIT (gl. Tabela 3) v vseh gospodarskih družbah trgovine na drobno. Ostali stroški uvedbe evra v povprečni družbi v trgovini na drobno naj bi bili na podlagi vrnjenih anketnih listov in naših preračunov enaki 0,23 % prihodka, ustvarjenega v letu 2003, kar za vse družbe skupaj predstavlja 2,5 mrd SIT.

Tabela 2: Primerjava posameznih vrst stroškov glede na prihodek 2003

Šifra SKD	Naziv dejavnosti	Velikost	Glede na prihodek 2003, v %				
			DOC uvedba	DOC sprememba	Ostali stroški	Skupni stroški zaradi uvedbe evra	Skupni stroški zaradi uvedbe evra in spremembe DOC
52	Trgovina na drobno, razen z motornimi vozili; popravila izdelkov široke porabe	male	0,57	0,23	0,32	0,89	1,12
		srednje	0,57	0,21	0,23	0,81	1,02
		velike	0,19	0,07	0,21	0,40	0,47
G	Skupaj trgovina, popravila motornih vozil in izdelkov široke porabe	male	0,59	0,23	0,33	0,91	1,15
		srednje	0,47	0,17	0,18	0,65	0,82
		velike	0,12	0,04	0,20	0,31	0,35

Viri: AJPES - Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida v letu 2003 (2004), anketni listi, preračuni UMAR.
Opomba: DOC – dvojno označevanje cen.

Tabela 3: **Stroški uvedbe dvojnega označevanja cen in ostali stroški uvedbe evra v mio SIT in v % glede na prihodek v letu 2003**

Naziv dejavnosti (in šifra SKD)	DOC uvedba		DOC sprememba		Ostali stroški uvedbe evra		Skupni stroški zaradi uvedbe evra	
	V mio SIT	V %	V mio SIT	V %	V mio SIT	V %	V mio SIT	V %
Trgovina na drobno (SKD - oddelek 52)	3.351	0,31	1.241	0,12	2.491	0,23	5.842	0,55

Vir: AJPES - Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida v letu 2003 (2004), anketni listi, preračuni UMAR.

Opomba: DOC – dvojno označevanje cen.

Skupni stroški uvedbe evra bi tako v trgovini na drobno znašali 5,8 mrd SIT oz. 0,55 % ustvarjenega prihodka v letu 2003. Če poleg stroška uvedbe evra štejemo še dodaten strošek dvojnega označevanja cen zaradi ene spremembe valutnega razmerja, bi skupaj dobili strošek v višini 7,1 mrd SIT, kar predstavlja 0,66 % vseh ustvarjenih prihodkov v trgovini na drobno v letu 2003. Pri tem je potrebno opozoriti, da tako opredeljen strošek za male družbe pomeni 1,12 % prihodka v letu 2003, za srednje družbe 1,02 % in za velike družbe 0,47 % ustvarjenega prihodka v letu 2003.

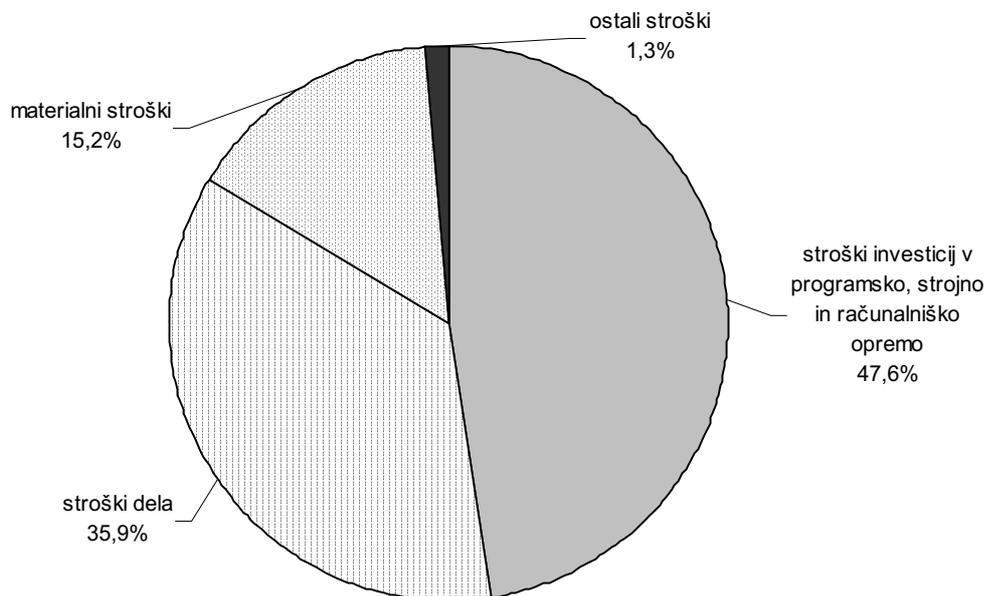
Z anketnimi listi smo želeli izvedeti tudi, na katerih področjih bodo stroški uvedbe dvojnega označevanja cen najvišji. Iz vrnjenih vprašalnikov je razvidno, da bodo gospodarske družbe v trgovini na drobno ob uvedbi dvojnega označevanja cen imele največ stroškov (skoraj polovico) z investicijam v programsko opremo (investicije v centralni informacijski program – knjigovodski in računovodski programi, programi, povezani z dejavnostmi na maloprodajnem področju) ter investicije v strojno in računovodsko opremo (prilagoditev obstoječih blagajn, dodatne blagajne, čitalci črtnih kod, tehtnice, POS terminali ...).

V povprečju bi gospodarska družba v trgovini na drobno potrebovala dobre 3 mesece, da bi izvedla omenjene investicije v programsko, strojno in računalniško opremo. Odgovori so bili zelo različni – od 12 pa do 0 mesecev, kar daje slutiti, da so nekatera podjetja ob zamenjavi ali nadgraditvi programske opreme uvedla programske rešitve

Skupni stroški uvedbe evra bi tako v trgovini na drobno znašali 5,8 mrd SIT oz. 0,55 % ustvarjenega prihodka v letu 2003

V povprečju bi podjetja potrebovala 3 mesece za izvedbo potrebnih investicij

Slika 1: **Struktura stroškov nastalih z uvedbo dvojnega označevanja cen**



Vir: anketni listi, preračuni UMAR.

Stroški pri samostojnih podjetnikih so primerljivi s stroški podjetij v panogi trgovina na drobno

za poslovanje v evrih, kar potrjujejo tudi nekateri komentarji oseb, ki so izpolnjevale anketni list¹.

Dobro tretjino vseh stroškov uvedbe dvojnega označevanja cen (gl. Sliko 1) predstavljajo stroški dela, pri čemer so upoštevane dodatne zaposlitve, študentsko delo, delo sistemskih administratorjev, zagotavljanje dodatnih info točk, namenjenih kupcem, stroški, ki obsegajo nadurno ter dodatno delo.

Za materialne stroške (to so reklamni materiali, prospekti, ceniki, katalogi, polične etikete, etikete na izdelkih, plakati, prilagoditev obrazcev, računov, obveščanje dobaviteljev, poslovnih partnerjev ...) bo trgovska gospodarska družba, ki se v glavnem ukvarja s prodajo na drobno, namenila dobrih 15 % vseh sredstev, ki jih bo porabila ob dvojnem označevanju cen.

3.2. Samostojni podjetniki v trgovini na drobno

V letu 2004 je letno poročilo za leto 2003 v dejavnosti G – trgovina na drobno, brez motornih vozil, popravila izdelkov široke porabe, oddalo 3.945 malih samostojnih podjetnikov. Na vprašalnik je odgovorilo 10 malih s.p., kar je 0,3 % vseh. Ustvarili pa so 1,4 % celotnega prihodka malih samostojnih podjetnikov v trgovini na drobno v letu 2003.

Izhajajoč iz vrnjenih vprašalnikov, bo strošek dvojnega označevanja cen ob uvedbi za male samostojne podjetnike v trgovini na drobno znašal približno 0,6 % prihodka, ki so ga dosegli v letu 2003. Stroški dvojnega označevanja cen, ki bi nastali v primeru vsake spremembe valutnega razmerja bi dosegli 0,1 % prihodka, ostali stroški ob uvedbi evra pa naj bi po analizi znašali okoli 0,3 %.

Primerjava rezultatov malih samostojnih podjetnikov z malimi gospodarskimi družbami v trgovini na drobno pokaže, da so skupni stroški uvedbe evra, ki vključujejo stroške dvojnega označevanja cen ob uvedbi ter ostale stroške uvedbe evra, tako pri njih kot pri drugih enaki 0,9 %, prihodka ustvarjenega v letu 2003. Minimalne razlike pa so nastale pri oceni stroškov dvojnega označevanja cen zaradi spremembe valutnega razmerja evra (prvi 0,1 %, drugi pa 0,2 % prihodka iz leta 2003).

3.3. Analiza stroškov dvojnega označevanja cen in uvedbe evra za podjetja, ki se poleg obrti ukvarjajo tudi s trgovsko dejavnostjo

OZS je anketo poslala na 540 naslovov podjetij, za katere so ocenili, da se ukvarjajo tudi s trgovsko dejavnostjo. Vrnjeni vprašalniki se nanašajo na naslednje dejavnosti: avtoserviserji, elektroniki, grafiki, fotografi, optiki, gostinci, živilci, frizerji in kozmetičarji, cvetličarji, usnjarji, tekstilci, vzdrževalci tekstilij, zlatarji in izvajalci pogrebnih storitev. Število vrnjenih vprašalnikov je bilo 70.

Ker obdelava podatkov ni dopuščala razvrstitve na dejavnosti, so podatki združeni za vseh 70 podjetij, ne glede na to, v kateri dejavnosti je podjetje registrirano. Večina podjetij je prikazala ustvarjen prihodek v letu 2004. Tistim, ki tega niso storila, pa

¹ Komentar osebe, zaposlene v trgovini na drobno s tobaknimi izdelki: V letu 2004 je bil vpeljan informacijski sistem v celotni maloprodajni mreži (170 prodajaln), ki večino zahtev že pokriva, sicer bi bili stroški oz. investicija bistveno višji.

smo pripisali ocenjeno vrednost. Vsa podjetja tudi niso odgovarjala na vsa vprašanja, nekatera so navedla le okvirni skupni znesek stroškov zaradi uvedbe evra.

Skladno s temi omejitvami ugotavljamo, da bo strošek dvojnega označevanja cen ob uvedbi podjetja, ki se poleg obrti ukvarjajo tudi s trgovinsko dejavnostjo, stal približno 1,1 % prihodka, ki so ga dosegli v letu 2004. Stroški, ki bi nastali z dvojnimi označevanjem cen ob eni spremembi valutnega razmerja, bi dosegli 0,4 % prihodka, ostali stroški ob uvedbi evra pa naj bi po analizi znašali okoli 0,7 %. Skupni stroški uvedbe evra bi tako znašali 1,8 % ustvarjenega prihodka v letu 2004. Če poleg skupnih stroškov uvedbe evra štejemo še strošek dvojnega označevanja cen zaradi ene spremembe valutnega razmerja, bi skupaj dobili strošek v višini 2,2 % vseh ustvarjenih prihodkov v letu 2004.

Najvišji stroški so bili ugotovljeni pri podjetjih, ki se poleg obrti ukvarjajo tudi s trgovinsko dejavnostjo

***Stroški DOC
bodo primerljivi
s stroški v
drugih državah
EU***

4. Podobne analize v EMU

V februarja 2002 je Eurocommerce izvedel raziskavo o vlogi trgovine na drobno pri prevzemanju evra v državah EMU (The euro changeover: retail's contribution, 2002). Namen raziskave je bil tudi ugotoviti, kakšne stroške so imela podjetja v trgovini na drobno zaradi uvedbe evra. Raziskava ugotavlja, da je bil celoten strošek uvedbe evra v povprečju v državah EMU enak 0,75 % enoletnega prihodka v trgovini na drobno, dodajajo pa da bi stroški lahko zaradi neupoštevanja nekaterih stroškov dosegli okoli 1-odstoten delež prihodkov.

Naša analiza je na podlagi izpolnjenih vprašalnikov, predvsem za majhne in srednje trgovske družbe ter za povprečnega malega samostojnega podjetnika v trgovini na drobno, prinesla podobne zaključke kot zgoraj navedena raziskava, narejena za države EMU po uvedbi evra.

5. Zaključek

Analiza, narejena na podlagi vrnjenih anketnih listov in preračunov UMAR, je pokazala, da stroški, povezani z uvedbo dvojnega označevanja cen, ne bodo bistveno odstopali od stroškov, ki so jih imele ob prevzemu evra druge države članice EMU. Za gospodarsko družbo v trgovini na drobno bo v povprečju enak 0,31 % ustvarjenega prihodka v letu 2003, kar za vse gospodarske družbe v trgovini na drobno znaša 3,4 mrd SIT. Ostali stroški uvedbe evra v povprečni družbi v trgovini na drobno naj bi bili enaki 0,23 % prihodka, ustvarjenega v letu 2003, kar za vse družbe skupaj predstavlja 2,5 mrd SIT.

Skupni stroški uvedbe evra, opredeljeni kot seštevek stroškov uvedbe dvojnega označevanja cen ter ostalih stroškov uvedbe evra, bi tako v trgovini na drobno znašali 5,8 mrd SIT oz. 0,55 % ustvarjenega prihodka v letu 2003. Izhajajoč iz vrnjenih anketnih listov, bodo najvišje stroške glede na njihov prihodek ob uvedbi evra nosila mala ter srednje velika podjetja. Skupni strošek uvedbe evra bo male družbe v trgovini na drobno stal približno 0,89 % prihodka, ki so ga dosegli v letu 2003, srednje 0,81 % prihodka iz leta 2003, v velikih podjetjih v trgovini na drobno pa bi tako opredeljen strošek dosegel 0,40 % ustvarjenega prihodka v letu 2003.

Zgoraj opredeljeni skupni stroški bi se še povečali v primeru, če bi se dvojno označevanje cen uvedlo na osnovi centralnega tečaja, ki je bil določen ob vstopu v ERM II, ob dokončni fiksaciji menjalnega razmerja med tolarjem in evrom pa bi se ta spremenil. Morebiten strošek dvojnega označevanja cen, ki bi nastal zaradi ene spremembe centralne paritete pred prevzemom evra, bi po naših izračunih v povprečju znašal 0,12 % ustvarjenega prihodka v letu 2003 oz. 1,2 mrd SIT v vseh gospodarskih družbah trgovine na drobno. Stroški zaradi spremembe centralne paritete, ki nastajajo pri vseh treh skupinah podjetij, so podobno kot pri skupnih stroških uvedbe evra največji pri malih ter srednje velikih podjetjih (0,23 % oz. 0,21 % ustvarjenega prihodka v letu 2003, velika podjetja 0,07 %).

Zaradi različnih stroškov glede na velikost podjetij – dvojno označevanje cen bo bolj obremenilo mala in srednje velika podjetja – je smiselno uvesti diferenciacijo pravil za dvojno označevanje cen glede velikosti podjetij. Za mala in srednje velika podjetja bi bilo potrebno uvesti režim prostovoljnega dvojnega označevanja cen, za velika podjetja pa bi bilo dvojno označevanje cen obvezno.

Tudi pri taki rešitvi pa ostaja možnost, da bodo v primeru morebitne spremembe centralne paritete v času veljavnosti dvojnega označevanja cen nastali dodatni stroški, ki na podlagi analize v povprečju znašajo 0,12 % vseh prihodkov proučevanih podjetij. Zato predlagamo tudi alternativno rešitev, s katero bi v celoti odpravili možnost nastanka dodatnih stroškov. V skladu z njo bi bila uvedba dvojnega označevanja cen obvezna šele po določitvi menjalnega razmerja. Za odpravo morebitnih dodatnih stroškov bi bilo torej potrebno z dvojnimi označevanjem cen počakati do datuma, ko bo določeno menjalno razmerje.

Literatura in viri

1. Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za leto 2003. (2004). Letna poročila 2003. (CD-ROM). Ljubljana: AJPES.
2. Kmet, R. et al. (2004). *Dejavnost slovenskega gospodarstva v luči poslovanja gospodarskih družb v letih 2002 in 2003*. Ljubljana: Delovni zvezek UMAR, št. 2, letnik XIII.
3. Simsič, M. (2004). *Analiza poslovanja trgovskih družb v letu 2003*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
4. The euro changeover: retail's contribution. (2002). Bruselj: Eurocommerce. Pridobljeno 15.03.2005 na <http://www.eurocommerce.be/index.jsp?ptp=tDetail.jsp&pci=175&ptl=EN&pti=41>.

Priloga 1: Metodološka pojasnila

Kriteriji za malo, srednje in veliko podjetje izhajajo iz 52. člena Zakona o gospodarskih družbah (ZGD) in so naslednji:

Majhna družba je družba, ki izpolnjuje dve od naslednjih meril:

- povprečno število zaposlenih v zadnjem poslovnem letu ne presega 50;
- čisti prihodki od prodaje v zadnjem poslovnem letu so manjši od 1,000,000,000 tolarjev;
- vrednost aktive ob koncu poslovnega leta ne presega 500,000,000 tolarjev.

Za **srednjo družbo** velja tista, ki je ni mogoče uvrstiti med majhne, izpolnjuje pa dve od naslednjih meril:

- povprečno število zaposlenih v zadnjem poslovnem letu ne presega 250;
- čisti prihodki od prodaje v zadnjem poslovnem letu so manjši od 4,000,000,000 tolarjev;
- vrednost aktive ob koncu poslovnega leta ne presega 2,000,000,000 tolarjev.

Za **veliko** se šteje **družba**, ki presega najmanj dve merili iz prejšnjega odstavka. V vsakem primeru so velike družbe:

- banke,
- zavarovalnice,
- družbe, ki so po 53. členu ZGD dolžne izdelati konsolidirano letno poročilo.

Priloga 2: Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb

Prihodki= čisti prihodki od prodaje+ finančni prihodki+ izredni prihodki
(prihodki=AOP 090+AOP 099+AOP 100+AOP 101+AOP 127+AOP 154)

Odhodki= poslovni odhodki+ finančni odhodki+ izredni odhodki
(odhodki= AOP 103+AOP 141+AOP 157)

Dobiček= celotni dobiček
(dobiček= AOP 164)

Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja malih samostojnih podjetnikov:

Prihodki=AOP 023+AOP 026+AOP 027+AOP 046+AOP 050

Odhodki=AOP 030+AOP 034+AOP 039+ AOP 043+ AOP 047+ AOP 051+
AOP 024+ AOP 025

Podjetnikov dohodek=AOP 052

Priloga 3: Anketni obrazec



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSTVO
Direktorat za notranji trg

Kotnikova 5, 1000 Ljubljana
Tel.: (01) 478-36-00 Fax: (01) 478-35-88

NAVODILO ZA IZPOLNJEVANJE ANKETNEGA OBRAZCA

Obrazec je sestavljen iz dveh delov. Prvi del se nanaša na nekatere splošne podatke o vašem podjetju, ki bodo olajšali naše analize in uvrstitev podjetja v širši kontekst. Drugi del pokriva nekatera področja vašega poslovanja, s katerimi bomo pridobili ocene potrebnih stroškov podjetij ob uvedbi informativnega označevanja cen in pri prevzemu evra. Vse stroške navedite v tolarjih. **Kjer smatrate, da se stroški pri posameznih postavkah ne bodo pojavljali, označite prostor z znakom X.**

Pri izpolnjevanju tabel upoštevajte pojasnila, ki so dana pri vsaki točki. Za dodatna pojasnila glede vprašalnika lahko pokličete naslednjo številko: 01 / 58 98 212, 58 98 213.

**ANKETNI OBRAZEC ZA ANALIZO STROŠKOV PODJETIJ
OB UVEDBI INFORMATIVNEGA DVOJNEGA OZNAČEVANJA CEN
IN PRI PREVZEMU EVRA**

I. SPLOŠNI PODATKI O PODJETJU:

I. Matična številka podjetja (obvezni podatek) _____

II. Davčna številka podjetja (če niste vpisali matične številke): _____

III. Naziv podjetja: _____

IV. Sedež podjetja: _____

V. Telefon: _____

VI. Telefaks: _____

VII. Odgovorna oseba: _____

VIII. Kontaktna oseba: _____

IX. Letni prihodek iz poslovanja v letu 2004: _____

2. Investicije v informacijsko tehnologijo, povezane z dvojnim označevanjem cen in uvedbo evra

Ocenite investicije v informacijsko tehnologijo, za katere predvidevate, da bodo nastale zaradi uvedbe dvojnega označevanja cen in uvedbe evra.

Ocenjene investicije v programsko opremo razdelite na tiste, ki so povezane z investicijami v centralni informacijski sistem (knjigovodski in računovodski programi) ter programi, povezanimi z dejavnostmi na maloprodajnem področju (programi za delovanje blagajn, računalnikov ...) Pri oceni stroškov upoštevajte tudi zamenjavo ali nadgradnjo obstoječih programskih rešitev, redno vzdrževanje in podobno. V drugem delu pa ocenite in razdelite tudi predvidene investicije v strojno in računalniško opremo (prilagoditev blagajn, dodatne blagajne ...).

V tretji stolpec vpišite skupne ocenjene investicije v informacijsko tehnologijo. To so tiste, ki se nanašajo na dvojni označevanje cen in tudi tiste, ki so povezane s sprejemom evra.

V zadnji stolpec vpišite predviden čas, ki je potreben, da se načrtovane investicije v informacijsko tehnologijo realizirajo.

Naštete postavke v vrsticah so postavke, za katere menimo, da bodo vplivale na stroške poslovanja, v primeru, da menite, da bodo stroške povzročili še kateri drugi dejavniki, prosimo, da navedete tudi te in jih ovrednotite.

	Stroški investicij (v 000 SIT)	1.	2.	3.	4.
		Investicije povezane z dvojnim označevanjem cen	Ostale investicije povezane s sprejemom evra	Skupaj (1. in 2.)	Čas potreben za zamenjavo posameznih sklopov (v mesecih)
2.1.	Investicije v programsko opremo:				
2.1.1.	Investicije v centralni informacijski sistem				
2.1.2.	Programi povezani z maloprodajnim sistemom				
2.1.3.	Drugo - -				
2.2	Investicije v strojno in računalniško opremo				
2.2.1.	Prilagoditev blagajn, dodatne blagajne, čitalci črtnih kod, prikazovalniki cen namenjeni kupcu (displeji)				
2.2.2.	Tehtnice				
2.2.3.	Črpalke za bencinske servise				
2.2.4.	POS terminali				
2.2.5.	Avtomati, menjalniki denarja				
2.2.6.	Drugo - -				
2.3.	Skupaj				

3. Stroški dela

Pri tej točki je namen vprašalnika pridobiti podatke o ocenjenih stroških, za katere predvidevate, da bodo nastali zaradi prve uvedbe dvojnega označevanja cen in pri morebitnem dodatnem označevanju cen ob spremembah razmerij med tolarjem in evrom.

Pri stroških delovne sile upoštevajte vse stroške delovne sile, ki so povezani z dodatnimi zaposlitvami, študentskim delom, delom sistemskih administratorjev, zagotavljanjem dodatnih info točk, namenjenih kupcem, prerazporeditvam in podobnim ter stroške, ki obsegajo nadurno oziroma dodatno delo (delo, ki presega normalno delovno obveznost zaposlenih) in so posledica prilagoditve poslovanja dvojnemu označevanju cen in uvedbi evra ter vključuje dodatno obdelavo podatkovnih baz, delo v trgovini, dodatno komunikacijo, informiranje potrošnikov in podobno.

Ocenite tudi stroške, ki se bodo pojavili zaradi dodatnega izobraževanja in usposabljanja zaposlenih, ob uvedbi dvojnega informativnega označevanja cen in evra.

Upoštevajte tiste stroške, ki so navedeni v tabeli ter dodajte stroške dela, ki bodo po vašem mnenju vplivali na strošek podjetja in v tabeli niso posebej naštet.

	Stroški dela (v 000 SIT)	1.	2.	3.	4.
		Stroški zaradi dvojnega označevanja cen ob prvi uvedbi dvojnega označevanja	Stroški zaradi dvojnega označevanja cen ob spremembi valutnih razmerij (za eno spremembo)	Ostali stroški zaradi uvedbe evra	Skupaj (1., 2. in 3.)
3.1.	Strošek delovne sile za izvedbo projekta				
3.2.	Dodatno usposabljanje/ izobraževanje zaposlenih				
3.3.	Drugo - -				
3.4.	Skupaj				

4. Materialni stroški, povezani z dvojnimi označevanjem cen in uvedbo evra

V tabelo vpišite posamezne materialne stroške, za katere ocenjujete, da bodo nastali zaradi dvojnega označevanja cen in uvedbe evra. Ocenjene stroške navedite posebej: tiste, ki so povezani z dvojnimi označevanjem cen in stroške zaradi uvedbe evra.

	Materialni stroški (v 000 SIT)	1.	2.	3.
		Stroški zaradi dvojnega označevanja cen (strošek enega prehoda)	Ostali stroški zaradi uvedbe evra	Skupaj (1. in 2.)
4.1.	Reklamni materiali, prospekti			
4.2.	Ceniki, katalogi			
4.3.	Polične etikete, etikete na izdelkih, plastične cenovke ...			
4.4.	Plakati, informacijske table in konverzijske tabele, brošure in letaki v objektu, namenjeni potrošniku			
4.5.	Prilagoditev obrazcev, računov, položnic			
4.6.	Obveščanje dobaviteljev, poslovnih partnerjev, bank, zavarovalnic, sprememba pogodb in drugih pravnih aktov (splošni pogoji)			
4.7.	Drugo - - -			
4.8.	Skupaj			

5. Ostali stroški

Pod peto točko želimo, da navedete katerekoli stroške, za katere ocenjujete, da se bodo pojavili zaradi sprejema evra ali zaradi zahtev po informativnem dvojnem označevanju cen (kot so stroški reševanja pritožb) in jih ovrednotite.

5.1.	Strošek zaradi uvedbe dvojnega označevanja cen	v 000 SIT
5.1.1.	- - - -	
5.1.	Skupaj	

5.2.	Predvidena ocena stroškov zaradi uvedbe evra	v 000 SIT
5.2.1.	Stroški zaradi zagotovitve zadostne količine bankovcev in kovancev (prevoz denarja, hramba denarja, stroški varovanja denarja)	
5.2.2.	Politika cen (razlika v ceni zaradi zaokroževanja, sprememba cen zaradi pritiska konkurence, dodatne tržne analize in analize konkurence, sprememba kalkulacij).	
5.2.3.	Višji stroški plačilnega prometa	
5.2.4.	Drugo: - - -	
5.2.	Skupaj	

Opombe:

Vprašalnik izpolnil: _____

V _____, dne _____

Izšlo v zbirki Delovni zvezki*:

Letnik X, leto 2001

- št. 1. Motivi in strategije tujih investitorjev v Sloveniji / Motivation and Strategic Considerations of Foreign Investors in Slovenia, Matija Rojec, Miroslav Stanojević
- št. 2. Sektorska analiza poslovanja gospodarskih družb v obdobju 1995–2000, mag. Rotija Kmet, Gorazd Kovačič, Mojca Koprivnikar Šušteršič, Jure Povšnar, Eva Zver, Mateja Kovač, Janez Kušar, mag. Brigita Lipovšek
- št. 3. Ocenjevanje in projekcija izobrazbenih tokov in izobrazbene sestave prebivalstva, Tomaž Kraigher
- št. 4. Poslovanje gospodarskih družb v letu 2000, Judita Mirjana Novak
- št. 5. Industrijska politika v Republiki Sloveniji (D - predelovalne dejavnosti), Gorazd Kovačič
- št. 6. Regionalni vidiki razvoja Slovenije (in poslovanje gospodarskih družb v letu 2000), Janja Pečar
- št. 7. Povezava med realnim deviznim tečajem in razlikami med realnimi obrestnimi merami (SIT in DEM ter USD), mag. Boštjan Vasle
- št. 8. Analiza obnašanja gospodinjstev v Sloveniji v obdobju 1997–2000 (na podlagi podatkov APG), Ana Tršelič
- št. 9. Razvoj informacijske družbe v Evropi in Sloveniji, mag. Rotija Kmet.
- št. 10. Razvoj analize in diagnoze nacionalne konkurenčne sposobnosti Slovenije, Pavle Gmeiner et al.

Letnik XI, leto 2002

- št. 1. Turistična politika in analiza slovenskega turizma v obdobju 1995–2001, Mojca Koprivnikar Šušteršič
- št. 2. Industrijska politika in državne pomoči v Evropski uniji in v Sloveniji, mag. Ana Murn
- št. 3. Primarna dejavnost - Politika in stanje v Sloveniji v primerjavi z EU, Mateja Kovač
- št. 4. Sektorska analiza poslovanja gospodarskih družb v obdobju 1995–2001, mag. Rotija Kmet, Gorazd Kovačič, Mojca Koprivnikar Šušteršič, Jure Povšnar, Eva Zver, Mateja Kovač, Janez Kušar, mag. Brigita Lipovšek
- št. 5. Poslovanje gospodarskih družb v letu 2001, Judita Mirjana Novak
- št. 6. Celovit pristop k razumevanju in zajemanju mednarodne menjave storitev, dr. Metka Stare
- št. 7. Regionalni vidiki razvoja Slovenije (in poslovanje gospodarskih družb v letu 2001), Janja Pečar
- št. 8. Industrijska politika v Sloveniji, merjena z državnimi pomočmi in javnofinančnimi odhodki, mag. Ana Murn
- št. 9. Dejavnost raziskovanja in razvoja v Sloveniji, mag. Ana Vidrih
- št. 10. Dejavnosti slovenskega gospodarstva v luči poslovanja gospodarskih družb v letih 2001 in 2002, mag. Rotija Kmet Zupančič, Gorazd Kovačič, Jure Povšnar, Andreja Poje, Eva Zver, Mateja Kovač, Janez Kušar

*Indeks izdanih Delovnih zvezkov je v celoti dosegljiv na UMAR-jevi spletni strani.

Letnik XII, leto 2003

- št. 1. Poslovanje gospodarskih družb v letu 2002, J.M. Novak
- št. 2. Strukturne spremembe v predelovalnih dejavnostih v Sloveniji, G. Kovačič, mag. R. Kmet Zupančič, J. Kušar
- št. 3. Poslovanje in finančni viri javnih zavodov v letih 2001 in 2002, E. Zver
- št. 4. Kultura kot razvojni dejavnik države in regij, mag. B. Lipovšek
- št. 5. Izbrani socio-ekonomski kazalniki po regijah, J. Pečar

Letnik XIII, leto 2004

- št. 1. Productivity growth and functional upgrading in foreign subsidiaries in the slovenian manufacturing sector, M. Rojec, B. Majcen, A. Jaklič, S. Radošević
- št. 2. Dejavnosti slovenskega gospodarstva v luči poslovanja gospodarskih družb v letih 2002 in 2003, mag. R. Kmet Zupančič, M. Koprivnikar Šušteršič, M. Kovač, G. Kovačič, J. Kušar, J. Povšnar, E. Zver
- št. 3. An Analysis of Past and Future GDP Growth in Slovenia, E.L.W. Jongen / (izšlo skupaj z DZ št. 4/2004)
- št. 4. Future GDP Growth in Slovenia: Looking for Room for Improvement, E.L.W. Jongen / (izšlo skupaj z DZ št. 3/2004)
- št. 5. On the Possibility of Negative Effects of EU Entry on Output, Employment, Wages and Inflation in Slovenia, A. Brezigar
- št. 6. Razvoj malih in srednje velikih podjetij v Sloveniji in Evropski uniji, L. Žakelj

Letnik XIV, leto 2005

- št. 1. Poslovanje gospodarskih družb v letu 2003, J. M. Novak
- št. 2. Značilnosti finančnih ukrepov industrijske politike v Sloveniji, dr. A. Murn
- št. 3. Regulirane cene v Sloveniji 1992–2004, mag. B. Vasle / (izšlo skupaj z DZ št. 4/2005)
- št. 4. Vpliv cene nafte na inflacijo, M. Hafner / (izšlo skupaj z DZ št. 3/2005)
- št. 5. Učinki vstopa Slovenije v EU na gospodarska gibanja v letu 2004, uredila: mag. M. Bednaš. Avtorji prispevkov: B. Ferk, M. Hafner, S. Jurančič, J. Kondža, M. Koprivnikar Šušteršič, M. Kovač, mag. G. Kovačič, T. Kraigher, mag. J. Markič, J. Povšnar, dr. M. Rojec, mag. B. Vasle / (izšlo skupaj z DZ št. 6/2005)
- št. 6. Izzivi makroekonomskih politik do prevzema evra, mag. B. Vasle, mag. M. Bednaš, dr. J. Šušteršič, dr. A. Kajzer / (izšlo skupaj z DZ št. 5/2005)
- št. 7. Analiza ekonomske upravičenostičasne uvedbe vinjet v Sloveniji, J. Povšnar (nosilec), M. Ferjančič, J. Kušar / (izšlo skupaj z DZ št. 8/2005)
- št. 8. Analiza stroškov podjetij ob uvedbi dvojnega označevanja cen in pri prevzemu evra, M. Koprivnikar Šušteršič, B. Vasle / (izšlo skupaj z DZ št. 7/2005)

Druge publikacije UMAR	Delovni zvezek	UMAR
	številka 7, 8/2005	

Zbirka Delovni zvezki letnik 2005	<p>8/2005: Analiza stroškov podjetij ob uvedbi dvojnega označevanja cen in pri prevzemu evra, M. Koprivnikar Šušteršič, B. Vasle</p> <p>7/2005: Analiza ekonomske upravičenosti začasne uvedbe vinjet v Sloveniji, J. Povšnar (nosilec), M. Ferjančič, J. Kušar</p> <p>6/2005: Izzivi makroekonomski politik do prevzema evra, B. Vasle, M. Bednaš, J. Šušteršič, A. Kajzer</p> <p>5/2005: Učinki vstopa Slovenije v EU na gospodarska gibanja v letu 2004, Uredila: M. Bednaš. Avtorji prispevkov: B. Ferk, M. Hafner, S. Jurančič, J. Kondža, M. Koprivnikar Šušteršič, M. Kovač, G. Kovačič, T. Kraigher, J. Markič, J. Povšnar, M. Rojec, B. Vasle</p> <p>4/2005: Vpliv cene nafte na inflacijo, M. Hafner</p> <p>3/2005: Regulirane cene v Sloveniji 1992–2004, B. Vasle</p> <p>2/2005: Značilnosti finančnih ukrepov industrijske politike v Sloveniji, A. Murn</p> <p>1/2005: Poslovanje gospodarskih družb v letu 2003, J.M. Novak</p>
Pomladansko / Jesensko poročilo	Pomladansko poročilo 2005 Jesensko poročilo 2004
Zbirka Analize, raziskave in razvoj	<p>Poročilo o razvoju 2005</p> <p>Slovenia – On the Way to the Information Society, 2004</p> <p>Slovenija v novem desetletju: trajnost, konkurenčnost, članstvo v EU – povzetek</p> <p>Slovenia in the New Decade: Sustainability, Competitiveness, Membership in the EU – summary</p> <p>Slovenija v novem desetletju: trajnost, konkurenčnost, članstvo v EU (SGRS 2001–2006)</p> <p>Slovenia in the New Decade: Sustainability, Competitiveness, Membership in the EU</p>
IB revija	<p>IB revija 4/2004</p> <p>VSEBINA: <i>Bojan Radej:</i> K trajnostni obravnavi ekonomske multifunkcionalnosti; <i>Anton Komat:</i> Triplett, ki kodira današnji svet; <i>Iztok Ostan:</i> Znanje in razredna struktura kot dejavnika trajnostnega razvoja v Sloveniji; <i>Marjan Ravbar:</i> Razpotja naselbinskega omrežja v Sloveniji: težnje, razvojne dileme in možni scenariji; <i>Branka Hlad, Renata Slabe Erker:</i> Ekonomski razvoj in ohranjanje biotske raznovrstnosti; <i>Art Kovačič:</i> Trajnostni izzivi slovenske konkurenčnosti po vključitvi v Evropsko unijo; <i>Miroslav Verbič:</i> Razkrivanje preferenc kot pristop k ekonomskemu vrednotenju okoljskih vrednot ter naravne in kulturne dediščine: analiza predpostavk in uporaba ekonometričnih tehnik; <i>Matej Matija Grobelšek:</i> Zasebni sektor ni panacea za težave prestrukturiranja vodopreskrbe; <i>Tjaša Bole:</i> Trajnostni razvoj in pristno varčevanje; <i>Aleksandra Murks:</i> Trgovanje z emisijami in uresničevanje toplogrednega protokola; <i>Renata Slabe Erker, Bojan Radej:</i> Eksperimentalna identifikacija okoljskega implementacijskega deficita v Sloveniji s pomočjo indeksa okoljske trajnosti Svetovnega ekonomskega foruma; <i>Janez Filiplič:</i> Okoljska regulacija in konkurenčnost države. PREDSTAVITVE (pripravil Bojan Radej):</p> <p><i>Juan Martinez-Alier in Klaus Schlüpmann:</i> Uvod k ekološki ekonomiji: energija, okolje in družba; <i>Richard B. Norgaard:</i> Za metodološki pluralizem; <i>Smith Gerald Alonzo:</i> Teleološki pogled na bogastvo: zgodovinski oris; <i>Dung Tran Huu:</i> Poraba, produkcija in tehnološki napredek: enoten entropični pristop.</p>
Journal for Institutional Innovation, Development and Transition	<p>IB Review, Vol. 7/2003</p> <p><i>Ansgar Belke, Ralph Setzer:</i> On the Benefits of a Stable Exchange Rate for the EU Accession Countries; <i>Thomas Dufhues:</i> Transformation of the Financial System in Vietnam and its Implications for the Rural Financial Market - an update; <i>Bruno S. Frey:</i> Direct Democracy for Transition Countries; <i>Maurizio Bovi:</i> The Nature of the Underground Economy - some Evidence from OECD Countries; <i>Dennis C. Mueller, Helmut Dietl, Evgeni Peev:</i> Ownership, Control and Performance in Large Bulgarian Firms.</p> <p>Summaries.</p>
Internet	http://www.gov.si/umar

Naročilnica	Delovni zvezek	UMAR
	številka 7, 8/2005	

Ime, priimek, podpis		
Naslov naročnika		
ID št. za DDV	Zavezanec za DDV <input type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> NE	Datum:
Označiti z X	Periodika	SIT
	Pomladansko/Jesensko poročilo. Letna naročnina za eno publikacijo 2.500 SIT. Analiza gospodarskih gibanj v Sloveniji s ciljno projekcijo razvoja v prihodnjih letih, ocenami nacionalnih računov in obsežno dokumentacijo.	5.000
	Spring/Autumn Report. Letna naročnina za eno publikacijo 3.500 SIT.	7.000
	Poročilo o razvoju. Prikaz in ocena usmeritev ciljnih aktivnosti SGRS 2001-2006 s pomočjo izbranih krovnih indikatorjev.	3.000
	Development Report	3.000
	Info UMAR/IMAD Info. 1 izvod brezplačno. Koristne informacije o UMAR. Slovensko, angleško.	
	Delovni zvezki. Objave detaljnih rezultatov analiz, podatkovnih serij in metodoloških razprav.	2.200
	IB revija. Štiri številke letno (vključuje mednarodno IB Review). Revija za strokovna in metodološka vprašanja gospodarskega, prostorskega in socialnega razvoja. Enojna št. 3.000 SIT.	13.000
	IB Review (Journal for Institutional Innovation, Development, and Transition)	3.500
	Ekonomsko ogledalo. 12 številik letno. Cena za en izvod 1.500 SIT.	16.000
	Slovenian Economic Mirror. 12 številik letno. Cena za en izvod 1.500 SIT.	16.000
	Knjižne izdaje	SIT
	M. Stare, R. Kmet Zupančič, M. Bučar: Slovenia – On the Way to the Information Society , 2004	4.600
	Poročilo o človekovem razvoju Slovenija 2002–2003 (knjiga in CD).	2.500
	Poročilo o človekovem razvoju Slovenija 2002–2003 (knjiga ali CD).	1.900
	Human Development Report Slovenia 2002–2003 (knjiga in CD).	5.000
	Human Development Report Slovenia 2002–2003 (knjiga ali CD).	4.300
	Slovenija v novem desetletju: trajnost, konkurenčnost, članstvo v EU (SGRS 2001–2006) – povzetek	1.000
	Slovenija in the New Decade: Sustainability, Competitiveness, Membership in the EU – summary	1.500
	Slovenija v novem desetletju: trajnost, konkurenčnost, članstvo v EU (SGRS 2001-2006)	3.500
	Slovenija in the New Decade: Sustainability, Competitiveness, Membership in the EU	7.000
	B. Radej, A. Pirc Velkavrh, L. Globevnik: Indikatorji o okolju in razvoju / Indicators on environment and development , 1999, 216 str.	1.880
	J. Seljak: Kazalec uravnoveženega razvoja / Sustainable Development Indicators , 2001	3.000
	Matija Rojec: Prestrukturiranje z neposrednimi tujimi investicijami: Slovenija/Restructuring with foreign direct investment: The Case of Slovenia , 1998.	2.000
	Strategija R Slovenije za vključitev v Evropsko unijo , ekonomski in socialni del, 1998.	2.500
	J. Potočnik, B. Majcen: Slovenija in EU , 1996, 290 str. Koristi in stroški približevanja EU, tudi na panožni ravni. Izračuni z modelom splošnega ravnotežja.	2.500
	F. Cimperman, A. Kožar, F. Kuzmin, L. Pfajfar, B. Plešec, M. Simončič, I. Strmšnik, A. Strojanc: Kvartalni ekonometrični model slovenskega gospodarstva , 1996, 164 str.	1.900
	Strategija gospodarskega razvoja (SGRS) , 1995.	12.500
	Zbirka sedmih knjig (knjige je možno naročiti tudi posamezno).	
	B. Radej: Onesnaženje naprodaj , 1994, 166 str.	1.900
Davek	8,5 % DDV v ceno še ni vključen.	
Popusti	Na količino – po dogovoru (pri naročilu večjega števila izvodov ene publikacije do 25%).	
Naročilo in informacije	UMAR, Gregorčičeva 27, 1000 Ljubljana; telefon 01-478-1043; fax 01-478-1070. E-mail: publicistika.umar@gov.si. Naročene publikacije in račun vam bomo poslali po pošti.	
Obnavljanje	Naročilo se avtomatično obnavlja za naslednje leto.	
Odpoved	Pisna odpoved naročnine velja po izteku leta, za katero je bila naročnina obnovljena.	