



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Promet  
Modul: Železniški promet

**ZNAČILNOSTI KOMERCIALNIH  
POSTOPKOV PRI PREVOZIH  
KONTEJNERJEV NA SLOVENSKIH  
ŽELEZNICAH**

Mentor: Slavko Žan, univ. dipl. inž. teh. prom.  
Lektor: Lidija Butina, profesorica slovenščine

Kandidatka: Marija Pečjak

Ljubljana, november 2010

## **ZAHVALA**

Iskreno se zahvaljujem mentorju g. Slavku Žanu, univ. dipl. inž. teh. prom.

Prav tako se zahvaljujem svojim prijateljem, sodelavcem in vsem tistim, ko so mi pomagali med pisanjem diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi lektorici Lidiji Butina, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

### IZJAVA

»Študentka Marija Pečjak izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom g. Slavko Žana, univ. dipl. inž. teh. prom.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

Sodobno gospodarstvo zahteva varen, hiter, množičen, reden in točen transport. Vseh teh zahtev ne more izpolniti nobena transportna panoga. Železniški transport ima velike transportne zmogljivosti, sorazmerno veliko hitrost vožnje, rednost in točnost prevoza.

Kontejnerizacija je tehnologija nalaganja in prevažanja tovora v kontejnerjih standardnih oblik in dimenzij. Tovor je pogosto različnih oblik in dimenzij. Spravilo takšnega tovora v kontejnerjih omogoča, da s tem tovorom ravnamo kot z enim kosom, kar olajša transport. To posledično zniža stroške in porabljen čas. Kontejnerizacija omogoča multimodalen transport, to pomeni prevoz tovora od kraja izvora do končne destinacije z uporabo različnih načinov transporta, kot so železniški, cestni, vodni in zračni.

V diplomski nalogi je obravnavana tehnologija kontejnerskega transporta na železnici, kontejner kot osnova sodobnih transportnih tehnologij, njihovo naročanje in komercialni postopki pri prevozu, ki zajemajo pregled in vpis podatkov v prevozne dokumente ter evidentiranje izvedbe komercialnih opravil v računalniški sistem obdelave podatkov.

Predstavljen je kontejner kot nakladalno sredstvo, v katerega je blago naloženo.

Namen in cilj naloge je opis in predstavitev sistema Slovenskih železnic, predvsem tovarnega prometa. Poleg opisa, funkcije samih kontejnerjev in sredstev za transport kontejnerjev, to so železniški vagoni različnih tipov, je raziskava osredotočena tudi na postopke pred prevzemom blaga na prevoz, na komercialne postopke pri prevozih in računanje prevoznine le teh.

## **KLJUČNE BESEDE**

- KONTEJNER
- VAGONI za prevoz kontejnerjev in njihovo naročanje
- KOMERCIALNI POSTOPKI pri prevozih vagonских pošiljk
- RAČUNANJE PREVOZNINE

## **ZUSAMMENFASSUNG**

Die gegenwärtige Wirtschaft verlangt einen sicheren, schnellen, massenhaften, regelmäßigen und pünktlichen Transport. Alle diese Ansprüche kann keine Transportbranche in Erfüllung bringen. Der Bahntransport hat große Förderleistungen, relativ hohe Fahrgeschwindigkeit sowie Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Beförderung.

Der Behältertransport ist eine Technologie des Güterumschlags und der Güterbeförderung in standarddimensionierten und -geformten Behältern bzw. Containern. Die Fracht hat oft verschiedene Formen und Dimensionen. Die Güterauflagerung in Behältern ermöglicht deshalb eine leichtere und einfache Handhabung, weil die Fracht sozusagen nur auf ein Stück eingeschränkt wird, was auch den Transport erleichtert sowie niedrigere Kosten und weniger Zeit fordert. Der Behältertransport ermöglicht einen multimodalen Transport. Unter diesem Begriff versteht man einen Gütertransport vom Ursprungsort bis zur Enddestination mit der Verwendung verschiedenen Transportarten: Bahn-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehr.

Die vorliegende Diplomarbeit behandelt verschiedene Themenbereiche: die Technologie des Behältertransports im Bahnverkehr, den Behälter als Basis für moderne Transporttechnologien, seine Bestellung, kommerzielle Verfahren bei der Beförderung, die den Datenüberblick und die Dateneintragung in Frachtdokumente umfasst sowie die Eintragung der Ausführung von kommerziellen Verfahren in die elektronische Datenverarbeitung.

In der Diplomarbeit ist der Behälter als ein Verladen- und Ausladenmittel dargestellt, in das die Fracht verladen wird.

Die Absicht und das Ziel dieser Diplomarbeit ist es, das slowenische Bahnsystem *Slovenske železnice* zu beschreiben und darzustellen, wobei der Güterverkehr im Mittelpunkt steht. Neben der Beschreibung, der Behälterfunktion sowie neben den Transportmitteln für die Behälter (das sind verschiedene Typen der Eisenbahnwagen), erörtert meine Forschungsarbeit auch die Vorgänge vor der Warenübernahme, kommerzielle Verfahren bei der Beförderung sowie das Rechnen vom Frachtgeld.

## **SCHLÜSSELWÖRTER**

- der BEHÄLTER
- die EISENBAHNWAGEN für die Beförderung der Behälter und ihre Bestellung
- KOMMERZIELLE VERFAHREN bei der Beförderung der Wagensendungen
- das Rechnen vom FRACHTGELD

## KAZALO

<b>1</b>	<b>UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>PREDSTAVITEV PROBLEMA</b> .....	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>PREDSTAVITEV OKOLJA</b> .....	<b>2</b>
1.2.1	Železniški sistem v Republiki Sloveniji .....	3
1.2.2	Dejavnost Slovenskih železnic .....	4
<b>1.3</b>	<b>PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE</b> .....	<b>4</b>
<b>1.4</b>	<b>METODE DELA</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>KONTEJNER</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>ZGODOVINA KONTEJNERJA</b> .....	<b>6</b>
2.1.1	Zgodovina prevozov kontejnerjev na SŽ.....	6
<b>2.2</b>	<b>POJMA KONTEJNER IN KONTEJNERIZACIJA</b> .....	<b>7</b>
2.2.1	Kontejner .....	7
2.2.2	Kontejnerizacija .....	8
<b>2.3</b>	<b>VRSTE KONTEJNERJEV</b> .....	<b>9</b>
2.3.1	Univerzalni kontejnerji .....	9
2.3.2	Specialni kontejnerji .....	10
<b>2.4</b>	<b>OZNAČEVANJE KONTEJNERJEV</b> .....	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>VAGONI ZA PREVOZ KONTEJNERJEV IN NJIHOVO NAROČANJE</b> <b>13</b>	
<b>3.1</b>	<b>VRSTE VAGONOV</b> .....	<b>13</b>
3.1.1	Vagon serije »K« .....	13
3.1.2	Vagon serije "L" .....	13
3.1.3	Vagon serije "R" .....	14
3.1.4	Vagon serije "S".....	14
<b>3.2</b>	<b>NAROČANJE VAGONOV</b> .....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>KOMERCIALNI POSTOPKI PRI PREVOZIH VAGONSKIH POŠILJK.</b> <b>17</b>	
<b>4.1</b>	<b>PRAVNE PODLAGE</b> .....	<b>17</b>
4.1.1	Konvencija COTIF .....	18
4.1.2	Zakon o prevozu v železniškem prometu - ZPPŽP.....	18
4.1.3	Carinski zakon .....	19
<b>4.2</b>	<b>PREVOZNI DOKUMENTI</b> .....	<b>19</b>
4.2.1	Tovorni list .....	19
4.2.2	Spremnic CIT 18 .....	20
<b>4.3</b>	<b>POSTOPKI PRI PREVZEMU POŠILJKE</b> .....	<b>20</b>
4.3.1	Opravila pred prevozom in sklenitev prevozne pogodbe .....	20
4.3.2	Dostava vagona s strani prevoznika in prevzem blaga.....	21

4.3.3	Prevzem tovarnega lista.....	21
4.3.4	Prevzem spremnih dokumentov.....	21
<b>4.4</b>	<b>KOMERCIALNI PREGLED VLAKA OZIROMA VAGONA .....</b>	<b>21</b>
4.4.1	Primopredaja pošiljk med prevozniki.....	22
<b>4.5</b>	<b>KOMERCIALNI POSTOPKI PRI PREDAJI POŠILJKE.....</b>	<b>24</b>
<b>4.6</b>	<b>INFORMACIJSKI SISTEM ZA SPREMLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA – ISSŽP</b>	
	.....	<b>24</b>
4.6.1	Postopek pri odpravi pošiljke.....	26
4.6.2	Postopek pri prispetju pošiljke.....	28
4.6.3	Postopek v tranzitu pošiljke.....	29
<b>4.7</b>	<b>CARINSKA OPRAVILA.....</b>	<b>30</b>
4.7.1	Pogoji za uporabo poenostavljenega tranzitnega postopka .....	30
4.7.2	Osnovno načelo pri vseh prevozih v železniškem prometu .....	30
4.7.3	Pomen izrazov pogodbeni prevoznik in glavni zavezanec pri poenostavljenem..... tranzitnem ostopku.....	30
4.7.4	Status glavnega zavezanca .....	31
4.7.5	Nekatere značilnosti pogodbenega prevoznika .....	31
4.7.6	Primeri prevoza blaga .....	32
4.7.7	Prevoz, ki se začne zunaj carinskega območja in se konča na carinskem območju .....	34
<b>4.8</b>	<b>RAČUNANJE PREVOZNINE .....</b>	<b>35</b>
<b>5</b>	<b>POSEBNOSTI KOMERCIALNIH POSTOPKOV PRI PREVOZIH.....</b>	
	<b>KONTEJNERJEV .....</b>	<b>36</b>
<b>5.1</b>	<b>PRAVNE PODLAGE.....</b>	<b>36</b>
<b>5.2</b>	<b>PREVOZNI DOKUMENTI ZA ITE.....</b>	<b>36</b>
5.2.1	Tovorni list.....	36
5.2.2	Spremnic CIT 18 .....	37
<b>5.3</b>	<b>CARINSKA OPRAVILA.....</b>	<b>38</b>
5.3.1	Uporaba poenostavljenega tranzitnega postopka za prevoz blaga v velikih..... zabojnikih .....	38
5.3.2	Uporaba običajnega in poenostavljenega tranzitnega postopka pri kombiniranem cestno-železniškem prevozu.....	38
<b>5.4</b>	<b>RAČUNANJE PREVOZNINE ZA ITE.....</b>	<b>40</b>
<b>6</b>	<b>PREDLOGI ZA POENOSTAVITEV KOMERCIALNIH POSTOPKOV PRI PREVOZIH KONTEJNERJEV .....</b>	<b>41</b>
<b>6.1</b>	<b>ELEKTRONSKI TOVORNI LIST .....</b>	<b>41</b>
<b>6.2</b>	<b>INFORMACIJSKA POVEZAVA ŽELEZNICE Z DRUGIMI PREVOZNIKI IN S..... STRANKAMI.....</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>43</b>

# 1 UVOD

Področje železnic je celovit transportni sistem, ki zajema tako področje infrastrukture kot tudi opravljanje železniških storitev. Delovanje železniškega transportnega sistema obravnava več zakonov, uredb in pravilnikov, ki morajo biti usklajeni tudi s pravnim redom EU, pri čemer se zavedajo, da se je ob vstopu Republike Slovenije v EU odprl prosti trg storitev železniških prevozov. Tako država kakor tudi izvajalci železniških prevozov smo se morali na to pripraviti tudi s sprejemom ustreznih predpisov, to je zakonov in podzakonskih aktov.

Tovorni promet na Slovenskih železnicah zajema prevoz blaga in vsa spremljajoča dela, da ta lahko poteka varno, redno in nemoteno. Izdelek, ki ga podjetje ponuja na trgu, je prevozna storitev, ki je značilna za ponudbo prevoznih podjetij.

Slovenske železnice se trudijo svojim strankam nuditi čim bolj popolne storitve - od ponudbe, organizacije in izvedbe transporta do skladiščenja, natovarjanja, pretovarjanja in iztovarjanja ter spremljajočih storitev. Da so to sposobne nuditi, morajo imeti na razpolago dovolj različnih prevoznih sredstev in delovnih sredstev ter urejen postopek dela. Za povečanje svojega deleža na trgu prevoznih storitev mora železnica nenehno izboljševati svojo ponudbo, ki se odraža v povečanju kakovosti, varnosti in zanesljivosti, večji produktivnosti in varovanju okolja. Slovenske železnice želijo zagotoviti za okolje najprimernejše oblike prometnih storitev pri prevozu blaga v notranjem in mednarodnem prometu, pozitivne dejavnike pa vidijo v varovanju okolja, prostorski varčnosti, varčevanju z energijo, varnosti in konkurenčni ceni storitve. V interesu družbe je, da zagotovi kakovosten in varen tok prometa, k čemur pripomore ustrezna infrastruktura in prometna regulativa.

V novejših razmerah proizvodnje in transporta se je pojavila potreba po uvajanju sodobnih sistemov transporta po kopnem, ki bodo poleg visoke tehnične opremljenosti, predvsem z uporabo sodobnih tehnologij in človeškega znanja čim bolj ekonomični in neškodljivi za okolje. Kombinirani transport po kopnem je prav gotovo pomembna možnost, ki bi lahko zadostila zahtevam odprtega trga, kar vedno bolj spoznavajo vsi udeleženci v transportni verigi.

V kombiniranem prevozu vidi železnica svojo priložnost, saj bi lahko tako preusmerila tovor s ceste na železnico, hkrati pa ne bi izključila cestnih prevoznikov, ki bi se lahko pojavljali kot končni distributer od kontejnerskih terminalov do končnih uporabnikov.

Železniški prevoz je naravni konkurent cestnega prevoza v kopenskem prometu in je do konca druge svetovne vojne predstavljal osnovnega nosilca kontinentalnega prevoza.

Za razvoj kombiniranega transporta Slovenije so za Ljubljano, Koper in Maribor predvideni sodobni prometni terminali za kombinirani tovorni transport, v vseh regionalnih središčih Slovenije pa prometna vozlišča regionalnega pomena, ki bodo



omogočila sistematično zbiranje, pretovarjanje in distribucijo blaga v njihovih gravitacijskih območjih.

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Vse več držav Evrope želi za prehod cestnega tovornega prometa na železnico in za pospešeno uvajanje kombiniranega – intermodalnega transporta. Glavni vzrok za to je vedno večja pozornost, ki jo posvečajo evropske države transportni problematiki, saj sta evropski razvoj in skrb za okolje prioriteta cilja pri oblikovanju skupne transportne politike za celotno Evropo. Temu cilju se, zlasti po političnih in gospodarskih spremembah v Evropi, pridružujejo poleg zahodnoevropskih tudi vzhodne države (države, ki so nastale po razpadu SZ) in južnoevropske države (balkanske države).

Če bi nadaljnji razvoj v celoti prepustili samo tržnim interesom, bi cestni promet hitro naraščal kljub omejenim možnostim nadaljnje širitve cestne infrastrukture, medtem pa bi se vloga železnice vse bolj zmanjševala. To pa je v nasprotju s prometno politiko, ki se oblikuje v Evropi, in pomeni, da ob upoštevanju problemov okolja in prometne gneče želi okrepiti vlogo železnice in kombiniranega transporta.

Predmet diplomske naloge je v posameznih poglavjih prikazati vse pomembne dejavnike sistema kombiniranega transporta, vrste prevoznih sredstev na železnici, vrste zabojnikov, načine naročanja in predstaviti komercialne postopke ter načine računanja v zvezi s transportom blaga v kombiniranem prometu.

Osredotočili se bomo na postopke pred prevzemom blaga na prevoz in podali predloge za njihovo poenostavitev ter tako skrajšali celoten postopek kombiniranega transporta.

## 1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Slovenske železnice so državno transportno podjetje, katerega temeljna dejavnost je prevoz tovora in potnikov. Prvi tiri na slovenskih tleh so bili položeni pred približno 150 leti, v času avstro-ogrske monarhije. Od takrat dalje se je železnica na Slovenskem razvijala pod avstro-ogrsko monarhijo, kasneje v »stari« Jugoslaviji in po drugi svetovni vojni v Jugoslaviji v sklopu Jugoslovanskih železnic. Po razpadu SFRJ leta 1991 so se železnice v Sloveniji preimenovala v Slovenske železnice, ki so 10. junija 1992 postale članica Mednarodne železniške zveze UIC. Takrat so SŽ dobile novo številčno lastniško oznako 79, ki je nadomestila jugoslovansko 72, vozila pa konec septembra nov znak Slovenskih železnic.

V razvoju so bili vzponi in padci, stagnacije, različne ureditve in vodstva, od česar so bili odvisni posodabljanje prog, vozil in voznih sredstev kakor tudi organizacija prometa. Prav tako je potekala tudi modernizacija vodenja prometa, kjer se je prešlo iz še delujočih elektro-relejnih naprav iz časa Avstro-Ogrske na daljinsko krmiljenje prometa, tako imenovano telekomando.

Od časa osamosvojitve Slovenije se Slovenske železnice samostojno bojujejo na evropskem trgu s konkurenco, pri čemer jim je v veliko pomoč lega Slovenije na

križišču transportnih poti po Evropi, v Evropo in iz nje. Pri tem morajo biti sposobne poleg prevoznih kapacitet ponuditi konkurenčne, redne, ugodne in varne transportne usluge. Zato morajo veliko vlagati v sodobno tehnologijo, ki omogoča preglednejše in s tem varnejše upravljanje prometa, prevozna sredstva in druga sredstva transporta, ki omogočajo varno in hitro izvajanje transporta pošilk v železniškem prometu ter v poenostavitev komercialnih postopkov in s tem skrajšanju celotnega poteka transporta, kar bi zadovoljilo stranko, saj se celotna kvaliteta transportne usluge ocenjuje ne le z varnostjo prevoza blaga, ampak tudi s časom, ki ga kot prevoznik porabimo za izvršitve ponujene storitve.

### **1.2.1 ŽELEZNIŠKI SISTEM V REPUBLIKI SLOVENIJI**

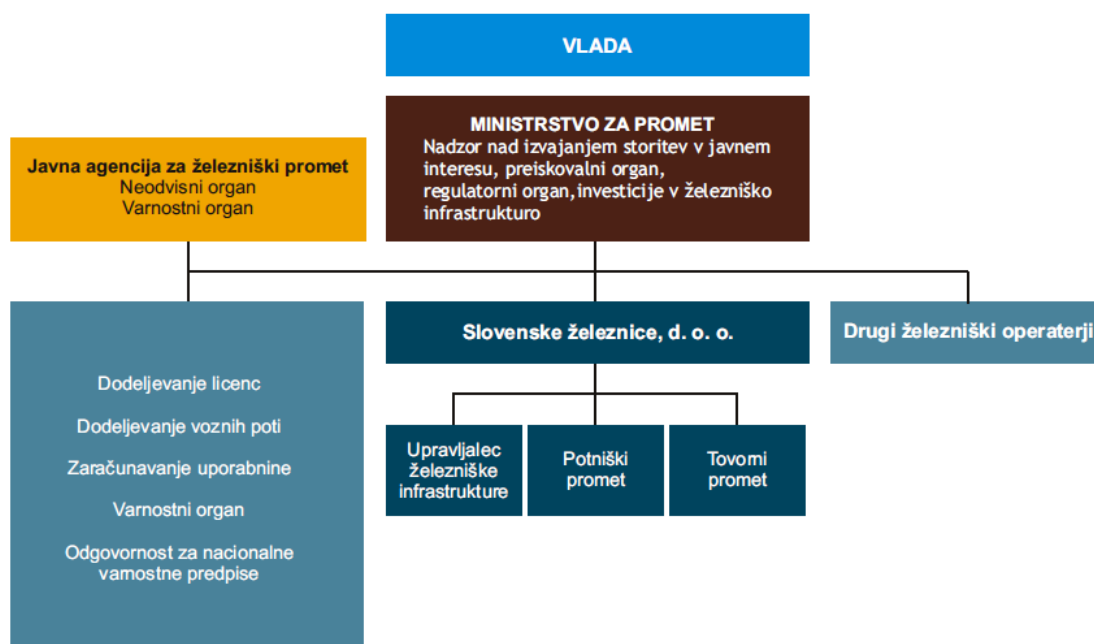
Pristojnosti in medsebojna razmerja med subjekti v železniškem sistemu določa Zakon o železniškem prometu. Najpomembnejši dejavniki v tem sistemu so Ministrstvo za promet, Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, Javna agencija za železniški promet, Slovenske železnice ter drugi prevozniki.

Država je stoddotni lastnik in ustanovitelj Slovenskih železnic ter Javne agencije za železniški promet. Ministrstvo za promet nadzira izvajanje obvezne javne funkcije v potniškem prometu in preiskuje nezgode in nesreče ter opravlja inšpekcijski nadzor. Ministrstvo je tudi regulatorni organ, ki zagotavlja neodvisnost funkcij v skladu z Direktivo EU 2001/14.

Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, kot organ v sestavi ministrstva s sedežem v Mariboru, opravlja naloge vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo, katere obsegajo pripravo, organiziranje in vodenje investicij v vseh fazah investicijskega procesa ter organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije v skladu s predpisi.

Javna agencija za železniški promet je neodvisni organ, ki opravlja naloge varnostnega organa ter naloge za zagotovitev nediskriminatornega dostopa prevoznikov do železniške infrastrukture (železniškim prevoznikom dodeljuje ali odvzema vlakovne poti in licence, določa uporabnino ...).

Slovenske železnice so prevoznik v tovornem in potniškem prometu ter upravljavec železniške infrastrukture, pristojen za pripravo strokovnih podlag za razvojne projekte in pripravo letnih načrtov investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, izdelavo programa omrežja ter pobiranje uporabnine.



Slika 1: SŽ železniška shema  
 VIR: <http://podjetje.slo-zeleznice.si/podjetje/onas>

### 1.2.2 DEJAVNOST SLOVENSkih ŽELEZNIC

Jedro vsake dejavnosti podjetja je v poslanstvu, ki se izraža v njegovi vlogi in zaupani nalogi, v odnosu do njenega okolja. Dejavnosti, ki se opravljajo v koncernsko organiziranem sistemu slovenskih koncernskih družb, so:

- upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, ki je državna last;
- prevozne storitve potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem prometu;
- druge dejavnosti, potrebne ali vezane na nemoteno in kakovostno opravljanje zgoraj naštetih dejavnosti.

To podjetje, ki je v lasti države, opravlja zaradi javnega interesa naslednje storitve:

- vzdrževanje in modernizacija obstoječe javne železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa na njej;
- prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu in
- storitve kombiniranega tovornega prometa.

### 1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Cilj vsakega podjetja je s čim manjšimi stroški proizvesti čim večji dohodek, torej večati storilnost. Za to je potreben razvoj, ki pomeni vlaganja. Pri tem ni dovolj le vlaganje v nove stroje, ampak tudi v same postopke dela. Le-te je potrebno čim bolj racionalizirati. S tem se zagotovi večja storilnost, kar prinaša kot rezultat večji dohodek na delovno enoto oziroma delavca, hkrati pa skrajšamo tudi sam postopek dela, kar omogoča izvršitev storitve v krajšem času, kar je zmeraj

pomembnejši faktor v sodobnem poslovnem svetu. Kvaliteta storitev se pričakuje brez posebnih dodatnih zahtev, kot so varnost, točnost, zanesljivost; to nudijo vsi prevozniki. Potrebno je najti rešitev, organizacijo tako izvajanja prometnega dela transporta blaga kot natovarjanja in iztovarjanje, potrebnih medpotnih tehničnih in komercialnih manipulacij in tudi samih komercialnih postopkov ob prevzemanju blaga na prevoz in ob zaključku prevoza, s ciljem zagotovitve sposobnosti nudenja komitentom čim hitrejših storitev, kar bi nas naredilo konkurenčnejše drugim prevoznikom. Pri tem se bomo osredotočili na poenostavitev komercialnih postopkov pred prevzemom blaga na prevoz in predloge za njihovo poenostavitev.

## 1.4 METODE DELA

Pri izdelavi diplomske naloge smo si pomagali z naslednjimi metodami raziskovanja, ki so bile izbrane v skladu z obravnavanim področjem:

- metoda sinteze,
- metoda komparacije,
- metoda kompilacije,
- metoda klasifikacije,
- empirično metodo,
- statistične metode in
- primerjalno metodo.

## 2 KONTEJNER

### 2.1 ZGODOVINA KONTEJNERJA

Prvo rabo izraza kontejner je navedel v letu 1911 Van De Berg v svojem delu »Kontejnerizacija«. Leta 1898 so v Rusiji izvedli prvi prevoz z uporabo snemljivega vagona. Kasneje so izdelali premični zabojnik nosilnosti 3.25 ton, ki so ga lahko pretovarjali z dvigalom. Prve kontejnerje srečamo med 2. svetovno vojno. Ameriška vojska jih je potrebovala za izkrcaje v Normandiji.

V 30. letih 20. stol. si je v New Jerseyu Malcom Mclean izmislil racionalen sistem kontejnerjev za olajšanje logističnih težav s standardnimi transportnimi in skladiščnimi enotami, ki bi omogočile pretovor njih samih, ne pa tovora. Leta 1931 se je v Evropi ustanovil Mednarodni urad za kontejnerizacijo, glavna naloga je bila standardizacija kontejnerjev. Leta 1965 se je pojavila prva kontejnerska ladja. Kasneje so začeli graditi kontejnerske terminale.

Vsestranska uporaba kontejnerjev v vseh vejah transporta predstavlja gonilo razvoja kontejnerizacije. Razvoj kontejnerskega prevoza je posledica prehoda s konvencionalnega načina dela na mehanizirane in avtomatizirane pretovorne operacije v posameznih stopnjah transporta. Razmišljanja o enostavnem in hitrem ločevanju tovora od transportnega sredstva so imela ogromen vpliv na zasnovo in razvoj kontejnerizacije. Uporaba kontejnerjev je omogočila hitro ločevanje transportnega prostora s tovorom od transportnega sredstva, ki je lahko tako v enakem času pripeljalo večjo količino tovora.

#### 2.1.1 ZGODOVINA PREVOZOV KONTEJNERJEV NA SŽ

Začetki prevoza z zabojniki na območju Slovenije segajo v šestdeseta leta prejšnjega stoletja. Takrat maloštevilne zabojnike so prevažali s tovornjaki in vagoni ter z ladjami preko Luke Koper.

Pred štiridesetimi leti je železnica v Mariboru začela opravljati prevoze zabojnikov oziroma kontejnerjev in tako omogočila novo obdobje v transportu – razvoj kombiniranega transporta na tleh nekdanje Jugoslavije. Železnica v Sloveniji je bila med prvimi, ki so strankam ponudili v tistih časih inovativno transportno storitev oz. redne prevoze blaga v zabojnikih. Danes so Slovenske železnice še vedno pomemben dejavnik v kombiniranem transportu ter pri prevozih zabojnikov med Luko Koper in njenim gospodarskim zaledjem.

Leto 1969 štejemo za aktiven začetek prevozov z zabojniki oz. kontejnerji pri nas. Pionirji »kontejnerizacije« so bile gospodarske organizacije, kot so Slovenija sadje, Gorenje in drugi ter železnica, špediterji, BTC Javna skladišča, Luka Koper itd. Sredi leta 1969 so tedanja podjetja ZŽTP Ljubljana, Slovenija sadje in Feršped začela s prevozi zabojnikov; naloženi so bili s sadjem za zahodnoevropsko tržišče. Zabojnike so nakladali v Hočah in Mariboru.

Po poročanju železniškega glasila Nova progla 5. septembra 1969 v članku »Prvi prevozi s kontejnerji« so se morali spopasti z marsikatero težavo, da so lahko obvladali vse zahteve tega transporta. Na teden so odpremljali tri do pet zabojnikov v Zahodno Evropo, šest zabojnikov pa po Jugoslaviji. Leto 1969 štejemo tudi za začetek delovanja prekladalne kontejnerske postaje Maribor Tezno. Promet z zabojniki se je v naslednjih letih postopoma povečeval.

Drugi pomembnejši mejniki »kontejnerizacije« v Sloveniji:

- 1970 – začasen kontejnerski terminal na železniški postaji Ljubljana,
- 1971 – prvi kontejnerski vlak iz Velenja, s hladilniki tovarne Gorenje v ZDA,
- 1975 – odprt začasni kontejnerski terminal v BTC Javna skladišča Ljubljana,
- 1979 – odprt sodobni pomorski kontejnerski terminal v Luki Koper,
- 1979 – začetek kontejnerskega prekladanja na železniški postaji Celje,
- 1983 – odprt sodobni kontejnerski terminal Slovenskih železnic v Ljubljani.

## 2.2 POJMA KONTEJNER IN KONTEJNERIZACIJA

### 2.2.1 KONTEJNER

Kontejner, definiran s tehničnega vidika, je posebna embalaža oziroma zaboj - slovensko ga imenujemo zabojnik. Kontejner mora biti iz kovine ali drugega materiala, tako da je istočasno dovolj lahek in odporen ter čvrste zgradbe, da je možna ponovna uporaba. Opremljen mora biti z vrati oziroma napravo za odpiranje in zapiranje. Zgrajen mora biti tako, da ga je mogoče natovarjati, pretovarjati in raztovarjati na transportna sredstva in z njih.

Kontejnerji so posebne naprave, prenosni rezervoarji, transportni zabojniki, transportne posode, namensko in zahtevno konstruirane posode, mobilna transportna oprema, itd., ki morajo izpolnjevati naslednje pogoje:

- so popolnoma ali delno zaprti, s prostorom, namenjenem tovoru z najmanj enim vrati,
- narejeni so tako, da jih lahko hitro, varno in enostavno praznijo in polnijo,
- konstruirani so tako, da omogočajo hiter prevoz blaga z enim ali več transportnimi sredstvi brez pretovarjanja,
- opremljeni so s sistemi za hitro, varno in enostavno uporabo, še posebej za prenos na drugo transportno sredstvo,
- izdelani so iz obstojnih materialov in dovolj trdni,
- izdelani so za dolgotrajno oziroma večkratno uporabo,
- odporni so na vremenske vplive,
- njihova prostornina mora biti najmanj en kubični meter.

Kontejner ni embalaža niti ni transportno sredstvo, vendar ga imamo za del transportnega sredstva, ki predstavlja tovorni prostor in je po pravilu enoten za vse veje transporta.

Najvažnejše značilnosti kontejnerja so:

- uporabljajo ga kot transportno manipulativno enoto tovora,
- predstavlja samostojno enoto tovora za skladiščenje,
- je povezovalni člen v neprekinjeni transportni verigi od proizvajalca do potrošnika.



Slika 2: Kontejnerji  
Vir: Internet

### 2.2.2 KONTEJNERIZACIJA

Kontejnerizacija je dejavnost/tehnologija uvajanja in uporabe različnih vrst in oblik kontejnerjev v procese kakršnega koli premeščanja oz. gibanja in skladiščenja materialnih dobrin. Predstavlja množico medsebojnih organizacijsko povezanih delovnih sredstev in tehnoloških postopkov za avtomatizirano manipuliranje in promet večjih enot tovora od surovinske baze do potrošnika. Po paketiranju in paletizaciji je tretja sodobna transportna tehnologija, ki se je uveljavila po svetu. Proces povezuje posamičen kosovni ali paletiziran tovor v večje tovarne enote (kontejnerje) in omogoča vzpostavljanje neprekinjene transportne verige po načelu »od vrat do vrat«. Združljiv je z drugimi transportnimi tehnologijami: paletizacijo, RO-RO, LO-LO, FO-FO, Huckepack in Bimodalno transportno tehnologijo.



Slika 3: Prevoz kontejnerjev



Vir: Internet

## 2.3 VRSTE KONTEJNERJEV

Glede na **namen kontejnerjev** jih razvrščamo v dve osnovni skupini:

### 2.3.1 UNIVERZALNI KONTEJNERJI

Zavzemajo okoli 75 % kontejnerskega parka in imajo običajno obliko zaboja. Namenjeni so predvsem prevozu navadnega kosovnega tovora v običajnih okoliščinah, pakiranega v tovarniško embalažo, namenjeno široki potrošnji. Po konstrukcijskih in drugih karakteristikah omogočajo učinkovito in varno polnjenje in praznjenje tovora ter prevoz z možnostjo pretovarjanja iz prevoznega sredstva ene veje prometa na prevozno sredstvo druge veje.

Delimo jih na:

#### a) kontejnerje za splošno rabo:

takšen kontejner je popolnoma zaprt in neprepusten za prah in vodo. Streha, dno in vse štiri stranice so nepremične, navadno pa imajo na eni stranici vrata.



Slika 4: Kontejner za splošno rabo

Vir: Internet

#### b) kontejnerje za posebne namene:

to podskupino sestavljajo univerzalni kontejnerji s tehničnimi rešitvami za enostavnejše polnjenje in praznjenje tovora ali pa se uporabljajo za posebne namene, kot je npr. prezračevanje.



Značilni kontejnerji za to skupino so:

- odprti kontejnerji,
- zaprti kontejnerji z ventilacijo,
- kontejnerji-platforme z odprtimi bočnimi stranicami in kompletno nadgradnjo,
- kontejnerji za suhi sipki tovor.

### 2.3.2 SPECIALNI KONTEJNERJI

So kontejnerji z določenimi konstrukcijskimi rešitvami za poenostavitev polnjenja in praznjenja ali za posebne namene. To so:

- odprti (streha se da odstraniti),
- kontejnerji z ventilacijo,
- kontejnerji platforma,
- kontejnerji za suhi sipki tovor,
- kontejnerji s toplotno izolacijo,
- kontejnerji cisterna,
- iglujji-zračni promet,
- z agregatom za hlajenje.



Slika 5: Kontejner – cisterna

Vir: Internet

Uporabljajo se za prevoz tovorov, ki zahtevajo posebno previdno ravnanje (kemikalije, naftni derivati, mineralna gnojila, cement, steklo, nekatera živila ...)

Glede na **velikost kontejnerjev** jih delimo na:

- **male kontejnerje** z volumnom od 1 do 3 m<sup>3</sup> in nosilnostjo do 3000 kg. Uporabljajo se v železniškem domačem in mednarodnem tovornem prometu. Po standardih Mednarodne železniške unije- UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), se mali kontejnerji delijo še v 3 kategorije:
  - »A« s prostornino od 1,0 do 1,2 m<sup>3</sup>,

- »B« s prostornino od 1,2 do 2,0 m<sup>3</sup>,
- »C« s prostornino od 2,0 do 3,0 m<sup>3</sup>.

Navedeni kontejnerji so izdelani iz lesa ali kovin, lahko imajo pregrade ali rešetke za zavarovanje tovora pred premikanjem. V uporabi so odprti in zaprti, univerzalni in namenski, s kolesi ali brez.

➤ **srednje kontejnerje** z volumnom od 3 do 10 m<sup>3</sup> in nosilnostjo do 10 000 kg. Njihova maksimalna dolžina je 6 m. V to skupino spadajo »pa-kontejnerji«, ki so opremljeni s sistemom za manipulacijo (fiksiranimi kolesi) in jih prevažajo s posebnimi železniškimi vagoni, ki so prav tako opremljeni s sistemom za pritrjevanje takšnih kontejnerjev. Uporabljajo se pretežno v železniškem prometu.

- **velike kontejnerje** z volumnom, večjim od 10 m<sup>3</sup> in dolžino več kot 6 m. Pogosto jih imenujejo »trans-kontejnerji«, ker jih uporabljajo pretežno v pomorskem prometu.

Potrebno je povedati, da kontejnerje delimo tudi po drugih kriterijih:

- po vrsti materiala (leseni, kovinski, gumijasti, plastični),
- po zgradbi (z lesenimi in kovinskimi deli, sestavljivi, kontejnerji, ki se sami raztovorijo),
- po geografski uporabi (lokalni in mednarodni promet),
- po vrsti prevoza (kontejnerji v unimodalnem prevozu, v kombiniranem prevozu, v multimodalnem prevozu in kontejnerji v neposrednem prevozu).

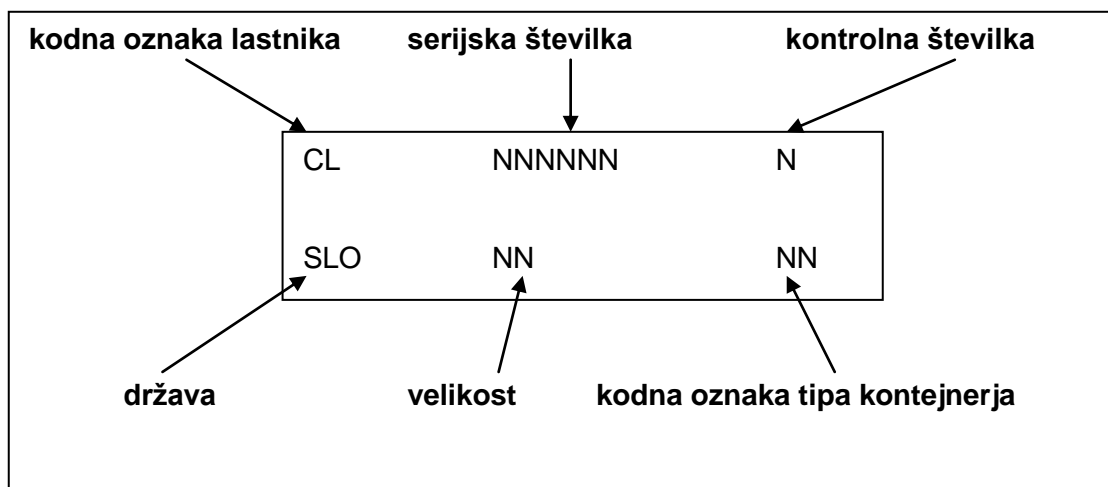
Danes se najpogosteje uporabljajo 3 vrste transkontejnerjev po ISO standardizaciji, in sicer dolžine 20, 30 in 40 čevljev, širine in višine 8 čevljev.

## 2.4 OZNAČEVANJE KONTEJNERJEV

Vsi kontejnerji morajo biti označeni s posebnimi oznakami, po katerih jih je možno identificirati. Naveden mora biti lastnik kontejnerja (številka serije, država, mere, bruto teža in tip kontejnerja), podatek o kontejnerjih, ki se jih sme naložiti enega na drugega (pri starejših tipih je dovoljeno zlaganje v 6 vrst, pri novejših pa v 9 vrst) in varnostna tablica, ki vsebuje osnovne podatke o datumu proizvodnje, kontrolni brežhibnosti ter o organizaciji, ki je opravila kontrolo.

Oznake na kontejnerjih, ki jih predpisujejo ISO standardi so:

- kodna oznaka lastnika (4 črke), mora pa se razlikovati od oznak drugih transportnih sredstev. V ta namen priporočajo na četrtem mestu uporabiti črko »U«,
- serijska številka (6-mestna številka), v primeru, da je ta številka manjša, se spredaj dodajo ničle,
- kontrolna številka, daje informacijo, da sta preverjeni oznaka lastnika in serijska številka, ta oznaka se se dobi z izračunom s pomočjo tablic,
- oznaka države lastnika (3 črke),
- velikost oziroma dimenzije in kodna oznaka tipa kontejnerja (4 številke), pri čemer sta prvi dve oznaka velikosti, drugi dve pa označujeta tip kontejnerja.



Slika 6: Oznake na kontejnerju  
Vir: Skripta - Prometni sistemi

### 3 VAGONI ZA PREVOZ KONTEJNERJEV IN NJIHOVO NAROČANJE

Za prevoz in nakladanje najrazličnejših kontejnerjev so v železniškem prometu potrebna vlečna in vlečena prevozna sredstva-vagoni. Slovenske železnice imajo v vagonem parku navadne in specialne vagonne ploščnike, ki so primerni za prevoz kontejnerjev.

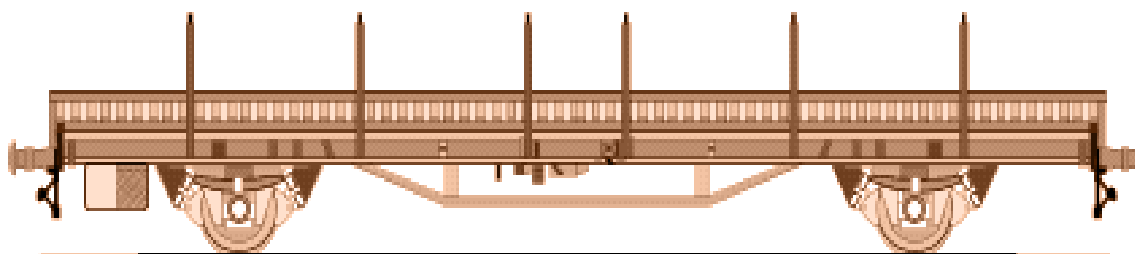
#### 3.1 VRSTE VAGONOV

##### 3.1.1 VAGON SERIJE »K«

To so vagoni ploščniki navadnega tipa s posamičnimi osmi (dvema osema), z nizkimi stranicami ali brez ter z ročicami. Vgrajene imajo trne za pritrnitev kontejnerjev. Stranice in ročice se zaradi lažjega nakladanja oziroma razkladanja lahko spuščajo. Namenjeni so prevozu blaga, ki ga ni potrebno zaščititi pred vremenskimi vplivi.

Uporabljajo se za prevoze metalurških izdelkov, vozil, lesa, kontejnerjev itd.

Sposoben je za hitrost do 100 km/h, koristna dolžina poda je 12,4 do 12,5 m. mejna nakladalna masa je 26,5 t, tara vagona znaša od 13 do 13,5 t.



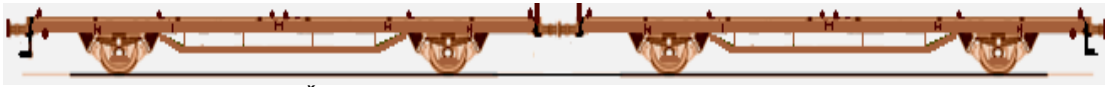
Slika 7: Železniški vagon serije »K« za prevoz  
Vir: Slovenske železnice

##### 3.1.2 VAGON SERIJE "L"

To je vagona enota, ki jo sestavljata dva vagona ploščnika s posamičnimi osmi. Ima vgrajene trne za pritrnitev kontejnerjev. Namenjen je za prevoz blaga, ki ga ni potrebno zaščititi pred vremenskimi vplivi:

- kontejnerjev,
- jeklene konstrukcije,
- metalurških izdelkov.

Sposoben je za hitrost do 100 km/h, koristna dolžina poda je 2 x po 12,5 m, mejna nakladalna masa je 55 t, tara vagona znaša 22,5 t.

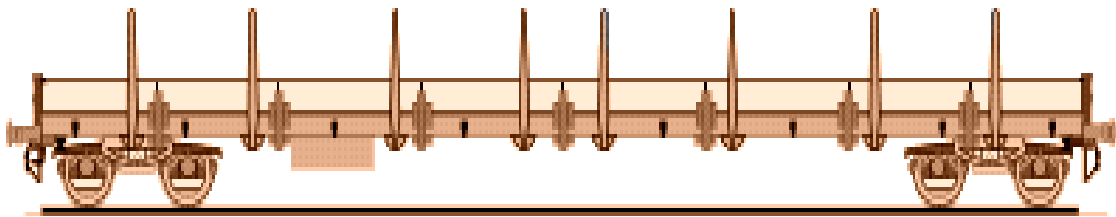


Slika 8: Železniški vagon serije »L« za prevoz kontejnerjev  
Vir: Slovenske železnice

### 3.1.3 VAGON SERIJE "R"

Vagoni te serije so ploščniki navadnega tipa s podstavnimi vozički z ali brez nizkih stranic oziroma ročic. Lahko imajo vgrajene trne za pritrjevanje kontejnerjev. Namenjeni so prevozom tovora, ki ga ni potrebno zaščititi pred vremenskimi vplivi, lahko pa se pokrije s ponjavami. Uporabljajo se za prevoze metalurških izdelkov, kontejnerjev, velikih in težkih elementov, vozil, lesa, itd.

Sposoben je za hitrost do 100 km/h, koristna dolžina poda je 19,5 m, meja nakladalna masa je 58 t, tara vagona znaša 22 t. Vagon lahko sprejme en 40 in en 20 čeveljski kontejner ali tri 20 čeveljske kontejnerje.

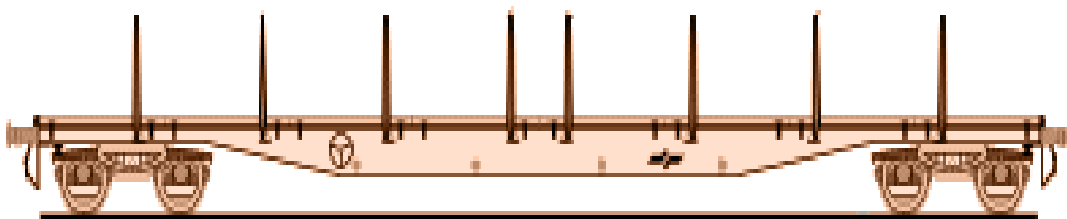


Slika 9: Železniški vagon serije »R« za prevoz kontejnerjev  
Vir: Slovenske železnice

### 3.1.4 VAGON SERIJE "S"

Serijska S pomeni ploščnike specialnega tipa s podstavnimi vozički in nizko višino poda nad gornjim robom tirnice. Imajo zelo nizke stranice ali so brez njih. Vagoni te serije se uporabljajo za prevoze kontejnerjev, vozil, težkih strojev, pločevine v kolobarjih in drugih metalurških proizvodov.

Sposoben je za hitrost do 120 km/h, koristna dolžina vagona je 18,32 m in mejno nakladalno maso 54,5 do 57,5 tone. Tara vagona znaša 22,5 do 25,3 tone.



Slika 10: Železniški vagon serije »S« za prevoz kontejnerjev  
Vir: Slovenske železnice

Prevoze kontejnerjev po železnici omejuje več dejavnikov, med katerimi sta najpomembnejša nakladalni profil in dovoljena osna obremenitev.

### 3.2 NAROČANJE VAGONOV

Postaja sprejme naročila za vagonne na sledeče načine:

- z vagonko naročilnico,
- po telefonu,
- po telefaxu,
- preko elektronske pošte.

Praviloma se naročanje opravi na posebnem obrazcu, ki je za to predviden- Naročilo vagona. Naročanje po telefonu ali elektronski pošti je možno samo v primerih, ko se je stranka za tako obliko naročanja pogodbeno dogovorila s prevoznikom.

Slovenske železnice predpišejo pogoje prevoza v primerih, ko uporabnik naroča vagon za prevoz izredne pošiljke, ki se bo prevažala pod posebnimi pogoji. Predpisane pogoje preveri Agencija za železniški promet Republike Slovenije in v primeru ustreznosti odobri soglasje za prevoz.

Naročilo mora biti oddano najkasneje do 11.00 tekočega delovnega dne za naslednji delovni dan. Odstopanje vagonov drugi stranki brez predhodnega soglasja železnice ni dovoljeno, predhodno soglasje je potrebno pridobiti tudi v primeru nakladanja vagona v nasprotju z naročilom (druga namembna postaja).

Železniška postaja lahko sprejme naročilo tudi po 11.00 za naslednji dan ali pa za isti dan. Takšno naročilo se imenuje naknadno naročilo. O sprejemu navedenega naročila odloča glavni vagonski dispečer in šele po njegovi odobritvi lahko postaja tako naročilo sprejme.

Naročene vagonne SŽ dostavijo uporabniku v skladu z naročilom. V kolikor naročila ni mogoče realizirati, je treba uporabnika obvestiti najkasneje do 15.00 zadnjega delovnega dne pred dnevom nakladanja.

Če uporabnik želi rezervirati vagonne vnaprej, lahko to stori s posebnim naročilom rezervacije vagonov, za katerega s pristojno službo sklene poseben dogovor ali pogodbo.

Ko je prenos podatkov o razpoložljivosti vagonov in naročilu vagonov v naročilno knjigo opravljen, glavni vagonski dispečer ugotovi številčno pokritost naročil posebej z vagoni SŽ in nato preuči še smotrnost pokritja naročil z vagoni drugih železniških uprav.

Pred začetkom razporejanja vagonov mora glavni vagonski dispečer ugotoviti:

- ali so naročeni vagoni za kontingentirane prevoze,
- ali obstajajo naročila za vagonne na postajah, na katere jih ni mogoče pravočasno dostaviti,
- koliko je naročil za maršrutne prevoze oziroma ali je potrebno vagonne zbirati in jih pošiljati na postaje glede na predvidena naročila.

Prenos naročil iz naročilne knjige se ob 11.00 opravi avtomatično.

Pri razdeljevanju vagonov mora upoštevati:

- odobrene kontingente,
- možnost pravočasne dostave vagonov, in
- možnost uporabe tujih vagonov.

Razdeljevanje vagonov se opravi do 13.30 po naslednjem vrstnem redu:

1. pokritje posebej dogovorjenih (prednostnih) naročil,
2. pokritje neizvršenih naročil, ko naročnik vztraja pri naročilu, in
3. pokritje ostalih naročil.

Glavni vagoni dispečer odredi presežne tuje vagone za železnico lastnico, lastne pa v ISSZP (Informacijski sistem Slovenskih železnic) označi kot presežek na postajo nahajanja. Praviloma se vagoni v sklenjenih garniturah odredijo za nakladanje v eno postajo. Za naročila, ki jih ni možno pokriti, se odredijo vagoni s fiktivne postaje 90000, kar pomeni, da je naročilo nepokrito.

Odreditev vagonov je za postaje veljavna šele po zaključku razdeljevanja. O spremembi po zaključku razdeljevanja je glavni vagoni dispečer dolžan obvestiti udeležene postaje. Odprava praznih vagonov s postaje brez odreditve ni dovoljena.

## 4 KOMERCIALNI POSTOPKI PRI PREVOZIH VAGONSKIH POŠILJK

Izvedba osnovne storitve, razvoj ali uvajanje nove storitve zahtevajo vrsto aktivnosti, ki pomenijo reševanje vseh tehnoloških, komercialnih, pravnih in drugih zahtev procesa priprave storitve za trg.

Tehnološki del izvajanja je možno opredeliti kot aktivnosti izvršilnih služb (vodenje prometa, sestavljanje vlakov, dostava vagonov za nakladanje ali razkladanje itd.). Delo se neposredno nanaša na manipulacije s tovornimi vlaki.

Komercialna opravila so obvezni spremljajoči del izvedbenega dela prevozne storitve, zajemajo pa pregled, vpis podatkov v prevozne dokumente v tovornem prometu in evidentiranje izvedbe komercialnih opravil v računalniški sistem obdelave podatkov. Proces izvajanja navedenih komercialnih opravil podrobno opredeljujejo notranji predpisi Slovenskih železnic, procese pa opravlja usposobljeno komercialno osebje.

Med komercialna dela lahko prištevamo tudi posebne pogodbe z uporabniki pri prevozi, ki odstopajo od standardne ponudbe Slovenskih železnic (tarifnih določil). Govorimo o primerih posebej dogovorjenih cen, dodatnih manipulativnih storitev (npr. dostava na dom uporabnika s cestnimi vozili) in številnih možnih izjem, ki so seveda tehnično in tehnološko v železniškem prometu tudi izvedljive. S prodajnimi pogodbami železnica približa svojo ponudbo potrebam in željam uporabnika. Prav tako so možne izjeme v načinu plačevanja prevoznih storitev, kar je predmet plačilnih pogodb (centralni obračun storitev). Proces izvajanja navedenih komercialnih opravil, neposredno vezanih na dogovore z uporabniki železniških storitev, opredeljujejo notranja navodila. Te postopke izvajajo zaposleni prodajni predstavniki.

Vsi tehnološki in komercialni postopki so urejeni s pravno zakonodajo (varnost prometa), tarifnimi predpisi in številnimi internimi navodili, ki se sproti prilagajajo evropski zakonodaji ter so podvrženi nenehnim spremembam. Vsi dokumenti so objavljeni v elektronski obliki na spletni strani Slovenskih železnic, kakor tudi javno dosegljivi na vseh postajah, odprtih za železniški promet (načelo javnosti).

### 4.1 PRAVNE PODLAGE

Na petem zasedanju generalne skupščine Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v Vilni (1999) je bila sprejeta nova konvencija COTIF.

Novo konvencijo je ratificiral tudi Državni zbor Republike Slovenije s sprejetjem Zakon o ratifikaciji protokola o spremembi konvencije o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maj 1980. Zakon je bil objavljen v Uradnem listu št. 5 (Mednarodne pogodbe št. 2) z dnem 22. 1. 2004.



Podlaga za izdajo zakona o prevozu v železniškem prometu je bil COTIF.

#### 4.1.1 KONVENCIJA COTIF

Konvencija COTIF ureja odnose med prevozniki in uporabnikom (ena izmed bistvenih sprememb je tudi nov tovorni list) ter med subjekti pri izvajanju železniških prevoznih storitev (upravitelj železniške infrastrukture, pogodbeni prevoznik, nadomestni prevoznik itd.). Na novo pa so v konvenciji obdelana poglavja o uporabi vagonov in uporabi infrastrukture, prav tako pa opredeljuje tudi pravila za enotne tehnične standarde in tehnične predpise za železniški material kot tudi tehnično odobritev železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu.

Z vsemi spremembami je tudi urejena pravna uskladitev železniške dejavnosti z ostalimi panogami prevoza.

S spremembo konvencije COTIF – mednarodno železniško transportno pravo in izvedbena določila in s tem tudi dodatki CIM – enotna pravila, ki urejajo mednarodni železniški promet.

S spremembo predpisov so se spremenili tudi računalniški programi. Postavljene so nove računalniške aplikacije za vnose prevoznih pogodb v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu.

#### 4.1.2 ZAKON O PREVOZU V ŽELEZNIŠKEM PROMETU - ZPPŽP

Ureja razmerja, nastala s pogodbo o prevozu potnikov, prtljage in blaga v javnem železniškem prevozu v Republiki Sloveniji ter v mednarodnem železniškem prevozu, če ni z mednarodno pogodbo drugače določeno. Prevozi v železniškem prometu se izvajajo pod pogoji, ki jih določa zakon in skladno z njim sprejeta tarifa prevoznika.

Določa obveznosti prevoznika, da mora opraviti vsak prevoz:

- če upravičenec prevoza spoštuje pogoje določene s tem zakonom in tarifo,
- če je prevoz možen z osebjem in rednimi prevoznimi sredstvi, ki zadostujejo rednim potrebam prometa,
- če prevoza ne ovirajo okoliščine, ki se jim prevoznik ne more izogniti in jih tudi ne odvrniti.

Prevoznik je dolžan na določeni postaji prevzeti za prevoz blago, za katerega naložitev, preložitev in razložitev so potrebne posebne naprave samo, če ta postaja ima takšne naprave.

Prav tako je dolžan prevzeti za prevoz le blago, ki se lahko takoj prepelje. Tarifa določa, v katerih primerih lahko prevoznik začasno prevzame blago za skladiščenje. Po naročilu opravi tudi posebne prevoze.

### 4.1.3 CARINSKI ZAKON

Zakon o carinski službi ureja in opredeljuje naloge in organizacijo carinske službe, pooblastila, zbiranje, varstvo in zavarovanje podatkov, posebnosti delovnih razmerij, posebnosti disciplinske in odškodninske odgovornosti, priznanja in prekrške.

Naloge carinske službe opravlja Carinska uprava Republike Slovenije kot organ v sestavi ministrstva, pristojnega za finance. Te naloge so med drugim:

- opravljanje carinskega in trošarinskega nadzora nad blagom ter carinjenje blaga;
- opravljanje nadzora nad zakonitostjo, pravilnostjo in pravočasnostjo izpolnjevanja obveznosti, določenimi s carinskimi, trošarinskimi in drugimi predpisi;
- kontrola vnosa, iznosa in tranzita blaga, za katero so predpisani posebni ukrepi zaradi interesov varnosti, varovanja zdravja in življenja ljudi, živali in rastlin, varstva okolja;
- pobiranje, vključno s prisilno izterjavo, uvoznih in izvoznih dajatev, drugih dajatev, ki se pobirajo ob uvozu in izvozu, idr.

## 4.2 PREVOZNI DOKUMENTI

### 4.2.1 TOVORNI LIST

Tovorni list je prevozni dokument za prevoz vagonских pošiljk. Z enim tovornim listom se lahko preda za prevoz samo pošiljka, ki se lahko prevaža v enem vagonu, razen če gre za blago s takimi dimenzijami, da je za njegovo naložitev potrebnih več vagonov ali če je v pogodbi drugače določeno.

Tarifa določa, katero blago se ne sme predati v prevoz z enim tovornim listom.

Tovorni list in dvojnik tovornega lista sta lahko v elektronski obliki, ki se lahko natisne. Postopki, ki se uporabljajo za zapis in obdelavo podatkov, zlasti glede dokazilne moči tiskanega tovornega lista, morajo biti funkcionalno enakovredni.

Tovorni list mora vsebovati predvsem:

- kraj in datum izstavitve (žig odpravne postaje);
- namembno postajo po imeniku železniških postaj;
- ime in priimek ali naziv prejemnika ter njegov naslov;
- navedbo vrste blaga;
- maso blaga ali število kosov;
- opis embalaže;
- številko vagona, za vagone uporabnika prevoza pa tudi taro vagona, ki jih naloži pošiljatelj;
- ime in priimek ali naziv pošiljatelja, njegov naslov in lastnoročni podpis, ki je lahko nadomeščen z žigom;
- prevozne in druge stroške;
- seznam listin, ki se priložijo k tovornemu listu.

V tovornem listu so lahko navedeni izročilni rok in drugi podatki v zvezi s prevozom.

S pogodbo o prevozu blaga se prevoznik zavezuje, da bo proti plačilu s pogodbo določene prevoznine blago prepeljal do namembne postaje in ga izročil prejemniku. Prevozna pogodba je sklenjena, ko prevoznik s tovrnim listom prevzame blago za prevoz.

Prevoznik potrdi prevzem z datumskim žigom odpravne postaje ali računalniškim izpisom z datumom prevzema na tovrnem listu. Potrditev prevzema na tovrnem listu je dokaz o sklenjeni prevozni pogodbi.

Na izvodu tovrnega lista, ki ga izroči pošiljatelju (dvojniki tovrnega lista), mora prevoznik potrditi dan in uro prevzema za prevoz.

Vrste tovrnega lista se razlikujejo po prometnih tokovih blaga. Poznamo naslednje:

**Tovorni list za notranji promet** se uporablja za prevoze po Sloveniji. Sestavljen je iz petih oštevilčenih delov.

**Tovorni list CIM** predstavlja prevozno pogodbo med podjetjem in njihovimi strankami, kot tudi prevozno pogodbo CIM, sklenjeno med prevoznikom in podjetjem (list 1 do 5). Lista I in II sta neobvezna. Na hrbtni strani lahko podjetje natisne svoje pogoje poslovanja ali njihov izvleček. Uporablja se pri pošiljkah, ki se prevažajo na podlagi enotnih pravil CIM, v kolikor se nanje sklicuje komercialna pogodba med prevoznikom in podjetjem.

**Tovorni list SMGS** se uporablja za prevoze med državami, ki uporabljajo enotna pravila CIM, in državami, ki uporabljajo SMGS s predpostavko, da so pošiljke predmet ponovne odprave z novo izstavljenim tovrnim listom.

Tovorni list je računalniško podprt s programi za spremljanje, evidentiranje podatkov. Njihova računalniška obdelava v tovrnem prometu je osnovni vir tržno-informacijskega sistema železnic. Podatki so potrebni za nadaljnjo statistično obdelavo in pridobivanje osnovnih informacij.

#### 4.2.2 SPREMNICA CIT 18

Spremnica CIT 18 se uporablja za odpravo pošiljk brez prevoznega dokumenta v notranjem in mednarodnem prometu ter se izpolnjuje v štirih izvodih.

Prevozna pogodba med železnico in uporabnikom je sklenjena, ko železnica prevzame izpolnjen tovrni list in blago na prevoz. Za prevzeto blago na prevoz železnica nosi tudi vso objektivno odgovornost.

### 4.3 POSTOPKI PRI PREVZEMU POŠILJKE

V tem poglavju so opisani komercialni procesi za izvajanje prevoza blaga v notranjem in mednarodnem prevozu blaga s potrebnimi opravili.

#### 4.3.1 OPRAVILA PRED PREVOZOM IN SKLENITEV PREVOZNE POGODBE

Potrebno je zagotoviti pogoje za sklenitev prevozne pogodbe. Pogodba se sklene s soglasjem pošiljatelja in prevoznika.

Pošiljatelj znotraj dogovorjenega roka pri prevozniku pisno naroči dostavo ustreznega vagona.

V naročilu navede:

- njegov naziv/ ime,
- kraj in datum dostave,
- značilnosti in maso blaga,
- namembno državo in postajo,
- število vagonov, zabojnikov ali nakladalnih pripomočkov.

#### **4.3.2 DOSTAVA VAGONA S STRANI PREVOZNIKA IN PREVZEM BLAGA**

Potrebno je preveriti, če je izvedba prevoza mogoča. Pošiljatelju je potrebno pravočasno dati na razpolago ustreznega vagona (izbira ustrezne serije vagona). Prevoznik je odgovoren za vse poškodbe, ki so nastale po prevzemu blaga. Pošiljatelj naloži blago (če želi lahko prevzame nakladanje blaga prevoznik), prevoznik pa je odgovoren za vso nastalo škodo.

Upoštevati je potrebno transportne omejitve, predpise carinskih in drugih državnih organov ter predpise za prevoz nevarnega blaga. Stanje vagona ter stanje naklada. Posebno pozornost se nameni zavarovanju tovora pred premaknitvijo, porazdelitvi tovora po vagonu in stanje prog, po katerih se bo pošiljka prevažala.

#### **4.3.3 PREVZEM TOVORNEGA LISTA**

Potrebno je preveriti vsebino tovrnega lista, ki ga je izpolnil pošiljatelj. Tovorni list služi kot dokazilo za sklenitev in vsebino prevozne pogodbe, kot tudi za prevzem blaga s strani prevoznika. Pošiljatelj odgovarja za vse stroške in škodo, ki bi nastala na osnovi napačnih ali nepopolnih podatkov. Za vsako posamično pošiljko pošiljatelj preda en tovrni list v skladu z enotnim vzorcem.

#### **4.3.4 PREVZEM SPREMNIH DOKUMENTOV**

Prevoznik preveri, če so k tovrnemu listu priloženi vsi dokumenti, ki jih je v tovrnem listu navedel pošiljatelj. S pošiljateljem uredi morebitna odstopanja.

Sledi obdelava tovrnega lista, podatke s tovrnega lista se vnese v računalniški sistem ISSŽP.

### **4.4 KOMERCIALNI PREGLED VLAKA OZIROMA VAGONA**

Komercialni pregled vlaka oziroma posameznega vagona pomeni preverjanje predpisane urejenosti ter evidentiranje nepravilnosti:

- pri vagonu-ih – tudi pokrov odprt in, kjer je to potrebno, tudi nameščena zapirala oziroma pomanjkljivosti glede tega,
- na posameznem nakladu na odkritih vagonih (tudi enakomerno razporeditev tovora na osi),

- na ponjavah (tudi pravilna namestitvev in pritrjenost),
- glede odtujitve ali izpadanja blaga oziroma posameznih delov pošiljke iz vagona,
- glede tega, da je blago naloženo in zavarovano po določilih iz Priloge II. RIV,
- da so vagoni označeni s predpisanimi listki za označevanje,
- da je pravilno nameščen vagonski pribor,
- da so vrata na vagonih pravilno zaprta,
- glede usklajenosti podatkov iz popisa vlaka oziroma vagona, opravljenega na terenu s prevoznimi dokumenti (tudi uskladitev prilog, vpisanih v polju »Priloge« v prevoznih dokumentih).

Komercialni pregled celega vlaka se mora obvezno opraviti neposredno:

- pred odhodom vlaka iz izhodne postaje,
- po prihodu vlaka v končno, ranžirno in mejno postajo, in sicer samo v primeru, ko bo vlak predan sosednji železnici oziroma ob prevzemu od sosednje železnice. V primeru, kjer imajo SŽ v mejni postaji sosednje železnice svoje zastopništvo, se lahko prenese izvedba komercialnega pregleda tja, vendar le, ko se opravi v mejni postaji samo zamenjava lokomotive. V mejni postaji se opravi komercialni pregled tudi, če ima vlak na postaji z voznim redom določen postanek daljši od 50 minut.

Komercialni pregled posameznega vagona se mora opraviti neposredno ob prihodu v cepno postajo, in sicer samo pri vagonih, odstavljenih z vlaka za to postajo in za postaje na cepni progi in pri vagonih, dodanih v vlak s te postaje in s postaj na cepni progi. V primeru, da na postaji, v kateri bi morali opraviti komercialni pregled vlaka, opravijo le zamenjavo lokomotive (na primer zaradi spremembe sistema vleke, spremembe smeri vožnje vlaka ali drugega vzroka), če ni drugih opravil pri vlaku (na primer dodajanja ali odvzemanja vagonov, popravila naklada ali odprava tehnične nepravilnosti na vagonu), izjemoma ni potrebno opraviti komercialnega pregleda vlaka, namembno postajo in postajo predvidene ali nepredvidene manipulacije.

Hkrati s komercialnim pregledom vlaka oziroma vagona se lahko opravi tudi primopredaja pošiljk in vagonov med vlakospremnim in postajnim osebjem ali osebjem domače in sosednje železnice.

#### **4.4.1 PRIMOPREDAJA POŠILJK MED PREVOZNIKI**

Primopredaja pošiljk med prevozniki mora biti opravljena na osnovi sporazuma o opravljanju mejnega prometa med prevozniki in na osnovi skupnih službenih odredb za določen mejni prehod.

Primopredaja pošiljk se opravlja brez medsebojne kontrole – simbolično, razen takrat, kadar pogoji za simbolično primopredajo niso izpolnjeni ali je za določeno blago dogovorjena dokazna primopredaja.

Dokazno primopredajo pošiljk se zahteva, čim se ugotovi:

- da ima vagon takšno poškodbo, ki je lahko nevarna za v/na njem naloženo pošiljko,
- da so zapirala ali vsebina vagona poškodovana ali da je v prevoznem dokumentu vpisan tak zaznamek.

Pri primopredaji se mora preveriti:

- če prevozni dokument ustreza predpisanemu obrazcu,
- da v prevoznem dokumentu ni neoverjenih sprememb,
- če so spremeni dokumenti polnoštevilčni, sicer mora predajni prevoznik izstaviti za vsak manjkajoči list nadomestni list.

V primeru, da vsebuje prevozni dokument nepravilno overjene spremembe, mora predajni prevoznik to potrditi v prevoznem dokumentu; v primeru CIM tovornega lista – v polju 56 »Izjava prevoznika«, in sicer, da je sprememba obstajala že pri predaji:

- ali je pošiljka na pravilni prevozni poti,
- če je vagon opremljen z zapirali ter da so vsa zapirala nepoškodovana, in če je olistanje vagona pravilno.

V nasprotnem primeru mora delavec predajnega prevoznika pred predajo zapreti oziroma nadeti zapirala in popraviti olistkanje:

- da je pri poškodbi ali delni oziroma celotni izgubi pošiljke pravilno ugotovljeno dejansko stanje, sestava zapisnika pa zabeležena v polje 54 tovornega lista. V primeru, da ugotavljanje dejanskega stanja zaradi pomanjkanje časa na mejni postaji ni možno se v polje 56 »Izjava prevoznik« se vnese zabeležka o stanju pošiljke.

Pošiljke ponujene za predajo na dogovorjenem mestu in ob dogovorjenem času, mora prevzemni prevoznik prevzeti in jih pravočasno odstraniti s predajnega mesta, da ne ovirajo dovoza naslednjih pošiljk.

Prevzem pošiljk se sme zavrniti, če:

- manjka pogodba o sodelovanju med prevozniki,
- pošiljka ne ustreza pogojem iz pogodbe o sodelovanju,
- je prevoz blaga prepovedan,
- niso upoštevani predpisi RID (prevoz nevarnega blaga),
- državni organi prevoznika, ki prevzema pošiljke, ne dovolijo prevzema te pošiljke (npr.: iz veterinarskih in fitosanitarnih razlogov),
- so nepravilnosti na zapiralih,
- zapisnik o dejanskem stanju ni izstavljen,
- se vagoni v skladu z AVV ali posebnim sporazumom med prevozniki ne smejo prevzeti,
- se pošiljka ne more prepeljati dalje zaradi veljavnih določil, ki veljajo na prevozni poti pošiljke do namembne postaje (osni pritisk, nakladalni profil,...) ali stanja same pošiljke,
- ima prevzem za posledico, da bi se pošiljka prepeljala preko neke druge carinske postaje,
- bi se carinske formalnosti v skladu z navedbami v tovornem listu morale opraviti na eni izmed prejšnjih postaj.

Predajni prevoznik s pomočjo računalniškega sistema sestavi obrazec »Spisek prehoda K-200« oziroma drugi dogovorjeni obrazec v potrebnem številu izvodov (glede na določila mejnega prometa).

Uporabljene obrazce arhivira mejna postaja po časovnem zaporedju deset let po preteku tekočega leta.

#### **4.5 KOMERCIALNI POSTOPKI PRI PREDAJI POŠILJKE**

Po prispetju vlaka v namembno postajo se najprej opravi komercialni pregled vlaka, nato pa razformiranje vlaka. Vagonske pošiljke se fizično dostavijo strankam za razkladanje. Sledi pregled dokumentov, preveri se resničnost navedenih podatkov v tovarnih listih, opravijo se potrebni ročni vpisi, žigovanje tovarnih listov.

Prevoznik mora na namembni postaji, ki jo je navedel pošiljatelj, izročiti prejemniku tovarni list in blago, ko prejemnik potrdi njun prejem in plača zneske, navedene v tovarnem listu.

Enak učinek kot izročitev blaga prejemniku ima tudi izročitev blaga drugemu prevozniku, javnemu skladišču ali špediterju, kakor tudi izročitev v začasno hrambo v primerih, določenih v zakonu ZPPŽP.

Tovorni list in blago se izročita tistemu, ki prinese obvestila o prispetju blaga, na katerem je prejemnik potrdil prejem.

#### **4.6 INFORMACIJSKI SISTEM ZA SPREMLJANJE ŽELEZNIŠKEGA PROMETA – ISSŽP**

Informacijski sistem za upravljanje prometa - ISUP- omogoča zajem, kontrolo in spremljanje:

- prometno-tehnoloških (vagoni, lokomotive, vlaki) in
- prometno-komercialnih (blagovne blagajne, pošiljke, obračun storitev) dejavnosti železnice v realnem času.

Iz tako zajetnih osnovnih podatkov lahko skladno z veljavnimi predpisi oblikujemo potrebne izpise in statistike, prav tako pa tudi posebej izločimo poslovne informacije, potrebne za različne nivoje upravljanja in odločanja. Informacijski sistem za upravljanje prometa je zasnovan na sistemski analizi vseh dejavnosti v tehnološkem, komercialnem in poslovnem področju železnice.

Programski paket ISUP omogoča v vsakem trenutku pregled nad vsemi vagoni, vlaki, lokomotivami in pošiljkami na območju katerega pokriva. Programsko pogojena povezava med podatki o pošiljki, vagonu in mestu nahajanja le-teh omogoča, da v vsakem trenutku za vsako pošiljko lahko ugotovimo, na katerem vagonu, na kateri postaji ali vlaku se nahaja. Prav tako po obratni poti za vsak vlak ali postajo lahko ugotovimo, kateri vagoni in katere pošiljke so v njem. Povezava informacij o vagonu (vozovni izkaz), pošiljki (tovorni list) in lokaciji (postaja, vlak)

zagotavlja razpoložljivost vseh podatkov, ki izhajajo iz spremljajočih dokumentov, s podatki o trenutnem mestu nahajanja, ne glede na to, katerega od navedenih elementov vzamemo za izhodišče.

Vnos podatkov v računalnik je omogočen preko terminalov na vseh pomembnejših postajah. Programi za vnos podatkov, iskanje in posredovanje informacij so uporabnikom selektivno dostopni preko menijev za posamezna področja dejavnosti oziroma posamezne delokroge.

Programski paket ISUP je vsebinsko zasnovan modularno, tako da ga je mogoče uvajati postopoma. Sestavljajo ga naslednji moduli:

➤ **upravljanje tovornega prometa (UTP)**

Omogoča zajem, kontrolo, spremljanje in nadzor tovornih vlakov in vagonov ter lokomotiv za potrebe vlakovne dokumentacije. Sem sodijo tudi vse informacije o delu, obteku, vzdrževanju in obračunu tovornih vagonov med upravami.

➤ **upravljanje ranžirne postaje (URP)**

Podpira vse delo na ranžirnih postajah, in to ločeno po posameznih skupinah, po vlakih, tirih in delovnih situacijah.

➤ **manipulacija s pošiljko (MAP)**

Temelji na manipulativnem delu tovornega lista in pokriva predaviziranje ter usmerjanje pošiljk, primopredajo med železnico in uporabniki, blagovne tokove, nakladanje in razkladanje ter čas potovanja blaga. Ta modul je hkrati osnova za modul prodaje storitev v tovornem prometu.

➤ **naročanje in distribucija praznih tovornih vagonov (NDV)**

Obsega informacije o potrebah po praznih vagonih in njihovem optimalnem razporejanju. Postopek razporejanja ima vgrajeno določeno stopnjo avtomatizma, ki vozovnemu dispečerju pomaga pri njegovih odločitvah.

➤ **prodaja in obračun storitev (POS)**

Omogoča kalkulacijo in obračun prihodkov za vsako pošiljko v realnem času. Iz tega sledijo vse informacije o prihodkih po posameznih vrstah prevoza ali posameznih poslovnih aranžmajih, podatki o opravljenem neto delu in delitev prihodkov na posamezne udeležence v transportni verigi. Modul prodaje storitev v tovornem prometu omogoča avtomatizacijo dela blagovnih blagajn in ažurnejše ter kakovostnejše delo komercialnega osebja na postajah.

➤ **nadzor nad delom postaj in priprava podatkov za poslovno odločanje (NPP)**

Področna operativna kontrola v skladu s svojimi nalogami kontrolira in potrjuje pravilnost in kompletnost podatkov ISUP, kar v njem sproži avtomatsko pripravo dnevnih poročil o prometu, delu postaj ter zapisu za potrebe statistike in poslovnega odločanja.

➤ **povezava (POVEZAVA)**

Ta modul obsega vse potrebne softverske rešitve na nivoju aplikacij za vključitev v evropsko mrežo za izmenjavo železniških informacij HERMES, za izmenjavo podatkov in posredovanje informacij med železnicami na mreži. Izdelana pa je tudi



posebna povezava za izmenjavo informacij med avstrijskimi in slovenskimi železnicami.

➤ **nadgradnja za potrebe odločanja (NPO)**

ISUP omogoča analitične in grafične povezave, prikaze izbranih informacij, ki izhajajo iz posameznih modulov. Prikazi so namenjeni različnim nivojem upravljanja na železnici in služijo operativnim poslovnim potrebam, pa tudi statistiki. Poleg tega je v sklopu ISUP mogoče tudi posredovanje poslovnih odločitev, ki direktno vplivajo na delovanje sistema.

➤ **dokumentacija ISUP (DOK)**

Dokumentacija ISUP je urejena v treh nivojih:

1. splošna dokumentacija so globalni opisi in principi sistema ISUP ter njegove funkcije,
2. uporabniška dokumentacija je zbirka navodil za delo z opremo na terenu, navodil za vstop v sistem po posameznih modulih ter navodil v zvezi s tehnologijo dela postaj in drugih organizacijskih enot železniške uprave ter navodil za delo z vsakim programom posebej in
3. tehnična dokumentacija je detajlni opis podatkovne baze z opisom pristopnih algoritmov ter detajlni opis vsakega posameznega programa.

#### 4.6.1 POSTOPEK PRI ODPRAVI POŠILJKE

Pri prevzemu pošiljk za prevoz odpravna postaja preveri resničnost podatkov, če so h konkretnem prevoznemu dokumentu priložene vse navedene vpisane priloge. Prevozna pogodba je sklenjena, ko je pošiljatelj predal blago oziroma prevozno sredstvo na prevoz SŽ s tovornim listom na dogovorjenem kraju in v dogovorjenem času, SŽ so pa prevzem potrdile v tovornem listu. Nato sledi ročni vpis v tovorni list, žigovanje in vnos podatkov v sistem ISSŽP oziroma obdelava komercialnih podatkov.

Program je namenjen zajemu podatkov iz prevoznih dokumentov za pošiljke, sestavljene iz enega ali več vagonov. Omogoča nadaljevanje vnosa delno že vnesenih podatkov ali vnos novih podatkov, omogoča tudi zajem več vrst stvari na enem vagonu. S tem programom opravimo spremembo prevozne pogodbe, preložitve vagona in popraviljanje napačno zajetih podatkov. Omogoča tudi zajem carinskih podatkov za začetek in konec tranzitnega postopka.

Program:P24 Start ob:23:24:23 Terminal:3506 Prijava:UTPCSC Uporabnik:PECJAK MA  
 Sprememba podatkov ----> Nahajanje vagona Postaja:44351 vlak---:.....  
 Odp država:79 Post.:44351Prevoznik:0079 Štev Odp:72948- Vagon:335449607050  
 Prevozni dokument za pošiljko --- (X)-X Vagonski list -(X):-  
 Kraj prevzema -----:01303 Datum--:091018 in ura prevzema:0900  
 Šifra pošiljatelja ---:46860 Naziv--:METRANS ADRIA D O O.....  
 Šifra prejemnika -----:--- Naziv--:METRA.....  
 Namemb. drž:56 Post.:14736 Prevoz.:2156 Prevozna pot:01023 Pogodba-:884772  
 Sodelujoči, zaporedni prevozniki ---:-- Izredna prevozna pot-----:0  
 Kraj izročitve:---- Uvozno carinjenje.Drzava:56 Postaja -----:14736  
 Paleta ravne--: Box: Ostali pripomočki--:NE Nevar.sn., šifra RID:--

Opis za .NHM za Mejna . Smerna koda---:56/14736/15204  
 teretnico .vagon .Nak.Mas. .Dolžin.+ .Štev. .Car. .Vrs  
 Zabochnik .994100. 110000. Masa .Tara .NHM koda.Kon.kontro.od .org. .car  
 ITE enota .Opis stvari . stvari.ITE. stvari tr.Inika dne .zac. pro  
 MSKU2028065.ELEKTR.SEST.. 20975.00. 2100.20990200.K15. 4239.91018. 6044.T1-  
 TTNU3114807.ELEKTR.SEST.. 6460.00. 2100.20990200.K15. 4239.91018. 6044.T1-  
 MSKU5083575.ELEKTR.SEST.. 8118.68. 2100.20990200.K15. 4239.91018. 6044.T1-  
 MSKU2464367.ELEKTR.SEST.. 20280.00. 2100.20990200.K15. 4239.91018. 6044.T1-  
 Potrditev F2->( ) Xmit Razširjeni vnos F3->( ) Xmit Nazaj - P24 F4->( ) Xmit

Slika 11: Vnos dokumenta  
 Vir: ISSŽP

Podatki, označeni z modro barvo, se vpisujejo.

Sledi obračun tovarnega lista. Zaračuna se posamezne stroške, ki jih prevoznik lahko zaračuna. Vsak prevoznik, ki zaračuna stroške, uporabi svoj računski odsek. Program služi za kontroliran vnos podatkov iz dokumentov odpravljanja.

```
*          DOLOČITEV DATUMA SEZNAMA K-140
*          -----
*          Postaja: XXXXXX Blagajna: X
*
*          Datum odprave: XXXXXX (lmmdd)
*
*          Številka odprave: XXXXXX
*
*
*
*****
```

Slika 12: Začetna slika kalkulacije  
 Vir: ISSŽP

V predvideno polje na zaslonu vpišemo podatke o pošiljki.

```

=====
Tov. list/Vag. list,CIM-SMGS (T,V,S):  x Način odprave:      x Produkt:      xx
Promet ES:      x Promet blaga:      xx Pošiljatelj:  xxxxxx
Število vag.-> xx Številka vag.->  xxxxxxxxxxxxxx Vagon AVV d/n:  x
Tarifa/Pogodba ->  xxxxxx Pogodba HŽ:  xxxxxx Pogodba MAV:  xxxxxx
Izjava o plačilu: tip->  x vključno->  xxxxxxxxxxxxxx do->      xxx Incoterms->      xxx
Za drž.->      xx Postajo->      xxxxxx Prev. pot->      xxx      xxx      xxx      xxx      xxx
Država izvora blaga:  xx Država cilja blaga:  xx Nad. odprava za->  xx
1. Masa ->      xxxxxx ŠIFRA ->      00000000x  <-Dolžinska koda+NHM+KODA  ZA
ODPADEK
2. Masa ->      xxxxxx ŠIFRA ->      00000000x
3. Masa ->      xxxxxx ŠIFRA ->      00000000x
4. Masa ->      xxxxxx ŠIFRA ->      00000000x
Razred-RID ->  xxx Carinski promet blaga:  xxx Glavni zavezanec:  xxxxx
NHM blaga->  xxxxxx Izjema za DDV->      xx Prim. uporabnik ->  xxxxxx
Dod. storitve: 1. xxx 2. xxx 3. xxx 4. xxx
Gotov. stroški-> xxx Znesek ->      xxxxxxxxxxxxxx
Odpr. postaja: xxxxxx Št. odprave:      xxxxxx
Kraj prevzema: xxxxxx Datum prevzema:      xxxxxx LMMDD Ura prevzema: xx
Frankaturni račun ->  x (x) Pogodba za centr. obračun ->  xxxxxx
Dodatni zaslon ->  xx da/ne Tovorni list za vsako ITE ->  xx da/ne
Pred. listi ICF->1:  xxxxxxxxxxxx 2:  xxxxxxxxxxxx 3:  xxxxxxxxxxxx 4:  xxxxxxxxxxxx
Številka vlaka ->  xxxxxx
*****

```

*Slika 13: Kalkulacija pošiljke v odpravi  
Vir: ISSŽP*

Računalnik poišče podatke o pošiljki, ki so že bili vneseni pri prevzemu tovornega lista, podatke dopolnimo oziroma popravimo, če so napačni.

Tovorne liste – prevozne dokumente za odpravo pošiljk uredimo po smereh prevoza oziroma po namembnih postajah in vlakih, s katerimi se bodo pošiljke prevažale. Čas odprave ter prednost določenih pošiljk pri odpravi sta določena s Postajnim poslovnim redom, Tehnološkim procesom postaje in Prometno–transportnim navodilom.

#### 4.6.2 POSTOPEK PRI PRISPETJU POŠILJKE

Po prispetju vlaka v namembno postajo se najprej opravi komercialni pregled vlaka, nato pa njegovo razformiranje. Vagonske pošiljke se fizično dostavijo strankam za razkladanje. Sledi pregled dokumentov, preveri se resničnost navedenih podatkov v tovornih listih, opravijo se potrebni ročni vpisi, žigosanje tovornih listov. Nato se opravi računalniška obdelava tovornih listov:

Program:UTP260 Start ob:23:52:59 Terminal:3506 Prijava:UTPCSC Uporabnik:PECJAK

IZBOR POŠILJK ZA ZAKLJUČEVANJE PRISPELE NA POSTAJO 43304

Število zapisov o prispelih delih pošiljke: 1

Odpravna država/postaja/številka odprave ----: 79 44351 99586-

Pošiljatelj ---: 43171

Prejemnik ---: 43171

Številka vagona ---: 317939240519 |

Opis tovora ---: .Prazna I993100

Masa tovora ---: 4200

Predlagam številko prispetja ---: 54186

Evidentiranje v prispetje K-254 -----> ( - ) Xmit, Prikaz ( - ) Xmit

Sledeči podatek iz spremnega dokumenta----> ( - ) Xmit

Prikaz neevidentiranih -----> ( - ) Xmit

Izpis neevidentiranih v prispetje -----> ( - ) Xmit

Na začetek postopka -----> ( - ) Xmit

Izbor pošiljk prispele v postajo s vlakom-: ..... ( - ) Xmit

Izbor pošiljk prispele v postajo s vagonom: ----- ( - ) Xmit

Konec evidentiranja -> ( ) Xmit, Navodila ---> ( ) Xmit

*Slika 14: Evidentiranje v prispetje*

*Vir: ISSŽP*

#### 4.6.3 POSTOPEK V TRANZITU POŠILJKE

Po prevzemu vlaka od predajnega prevoznika se podatki o pošiljkah v vlaku vnesejo v ISSŽP – program MAP. Vnos podatkov se mora opraviti, medtem ko ima vlak postanek, vsekakor pa prej, preden vlak odpelje s postaje.

EVIDENTIRANJE IZVEDBE KOMERCIALNIH OPRAV

Postaja: 00000 - SERVISNI CENTER - Meja:

Evidentiranje na vstopni mejni postaji >

Evidentiranje na medpotni postaji >

Evidentiranje na izstopni mejni postaji >

Preklic evidentiranja >

Pregledi podatkov >

*Slika 15: K210*

*Vir: ISSŽP*

## **4.7 CARINSKA OPRAVILA**

### **4.7.1 POGOJI ZA UPORABO POENOSTAVLJENEGA TRANZITNEGA POSTOPKA**

Prevoznik, ki želi uporabiti poenostavljen tranzitni postopek z izpolnitvijo polja 58b na tovornem listu CIM, posebej zaprosi zanj. Vloga je oddana, ko je označeno polje »DA« in je v polju navedena štirimestna številčna oznaka glavnega zavezanca. Poenostavljeni postopek se lahko uporabi samo v primeru, ko blago prevaža več prevoznikov v železniškem prometu v prevozni verigi in ko vsi vključeni prevozniki izpolnjujejo zahteve poenostavljenega postopka.

V teh primerih velja tovorni list CIM hkrati kot deklaracija za skupnostni tranzit in kot prevozna listina.

Za tranzitne postopke neskupnostnega blaga znotraj Republike Slovenije se mora uporabiti običajni tranzitni postopek (NCTS).

### **4.7.2 OSNOVNO NAČELO PRI VSEH PREVOZIH V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

V tovornem listu CIM mora biti s strani prevoznika vedno vpisano napotilo o uporabljenem carinskem postopku. Če v polju 58b ni zahtevana uporaba poenostavljenega tranzitnega postopka, mora biti iz drugih zaznamkov na tovornem listu razvidno, da se pošiljka prevaža z običajnim tranzitnim postopkom NCTS (v polje 9 tovornega lista se obvezno vpiše oznaka MRN s spremne tranzitne listine) z dokazilom o skupnostnem statusu blaga.

Na podlagi teh informacij urad odhoda odloči ali se poenostavljeni tranzitni postopek lahko uporabi. Kadar niso izpolnjeni pogoji za poenostavljen tranzitni postopek, mora udeleženec začeti postopek NCTS. V kolikor se pošiljka prevaža brez kakršnegakoli zaznamka o tranzitnem postopku ali potrdila o statusu blaga, nastane carinski dolg.

### **4.7.3 POMEN IZRAZOV POGODBENI PREVOZNIK IN GLAVNI ZAVEZANEC PRI POENOSTAVLJENEM TRANZITNEM POSTOPKU**

Naloga pogodbenega prevoznika (prevoznik, ki je sklenil prevozno pogodbo s pošiljateljem v skladu s CIM) je, da odda vlogo za uporabo poenostavljenega tranzitnega postopka in izpolni polje 58b na tovornem listu CIM, saj je le on seznanjen s potrebnimi informacijami o vseh prevoznikih, vključenih v prevoz. Pri oddaji vloge za poenostavljeni tranzitni postopek pogodbeni prevoznik prevzame odgovornost za izjavo naslednjih zaporednih<sup>1</sup> ali nadomestnih<sup>2</sup> prevoznikov,

---

<sup>1</sup> Naslednji oziroma zaporedni prevoznik je prevoznik, odgovoren pošiljatelju na podlagi prevozne pogodbe.

<sup>2</sup> Nadomestni prevoznik je prevoznik, ki ni sklenil prevozne pogodbe, ampak mu je pogodbeni oziroma naslednji prevoznik poveril celotno ali delno izvedbo železniškega prevoza.

vklučenih v prevozno verigo, da izpolnjujejo zahteve za poenostavljen tranzitni postopek. Če se izkaže, da zahteve niso izpolnjene, je glavni zavezanec odgovoren za nastali carinski dolg v skladu s členom 204/1b CZ.

Ko je po oddani vlogi blago dano v tranzitni postopek, pogodbeni prevoznik nastopa kot glavni zavezanec.

Na tovornem listu CIM je v polju 58a oznaka »pogodbeni prevoznik«, naslednji in nadomestni prevoznik sta označena v polju 57 kot »drugi prevozniki«.

#### **4.7.4 STATUS GLAVNEGA ZAVEZANCA**

Če ima pogodbeni prevoznik sedež v tretji državi, ni upravičen do uporabe poenostavljenega tranzitnega postopka, saj mora v skladu s členom 373/1a izvedbene uredbe uporabnik poenostavljenega tranzitnega postopka imeti sedež na območju Skupnosti ali drugi pogodbenici.

V primerih, ko se prevoz, ki ga zajema tovorni list CIM, začne v tretji državi, lahko prvi prevoznik v železniškem prometu, ki prevzame blago ob vstopu na carinsko območje Skupnosti ali druge pogodbenice, nastopa kot glavni zavezanec. Pogodbeni prevoznik mora zato oddati vlogo za poenostavljeni tranzitni postopek kot predstavnik prve železnice v Skupnosti. V teh izjemnih primerih pogodbeni prevoznik in glavni zavezanec nista ista oseba. Pogodbeni prevoznik izpolni polje 58a tovornega lista CIM s svojimi podatki in polje 58b z oznako glavnega zavezanca (primer 5a).

Enako velja v primerih, ko se prevoz začne v eni izmed pogodbenic in ima pogodbeni prevoznik sedež v tretji državi. Kot glavni zavezanec lahko nastopi eno izmed železniških podjetij, vključenih v prevoz.

#### **4.7.5 NEKATERE ZNAČILNOSTI POGODBENEGA PREVOZNIKA**

Kadar je pogodbeni prevoznik odpravni ali prehodni prevoznik v železniškem prometu ali prevoznik v železniškem prometu v namembni državi, lahko nastopa kot glavni zavezanec, če izpolnjuje pogoje za poenostavljeni tranzitni postopek.

V primeru, da pogodbeni prevoznik ne izpolnjuje zahtev za poenostavljeni tranzitni postopek (nima dovoljenja za uporabo poenostavljenega tranzitnega postopka), ne more nastopati kot glavni zavezanec v poenostavljenem tranzitnem postopku, saj se uporaba poenostavljenega postopka lahko odobri samo glavnemu zavezancu. Na splošno velja, da mora glavni zavezanec izpolnjevati pogoje za poenostavljeni tranzitni postopek. Vendar lahko za uporabo poenostavljenega postopka pogodbeni prevoznik zaprosi tudi kot predstavnik drugega prevoznika, ki pa izpolnjuje pogoje in ki lahko nastopa kot glavni zavezanec (primer 5a).

Če pogodbeni prevoznik ni vključen v prevoz blaga, lahko kljub temu nastopa kot glavni zavezanec v poenostavljenem tranzitnem postopku. Če pogodbeni prevoznik ni prevoznik v železniškem prometu, ne more nastopati kot glavni zavezanec, saj člen 416/1 izvedbene uredbe za glavnega zavezanca zahteva železniško podjetje.

#### 4.7.6 PRIMERI PREVOZA BLAGA

V nadaljevanju so predstavljeni nekateri primeri prevoza blaga po železnici in izvedba tranzitnega postopka.

1. a) Prevoz neskupnostnega blaga iz Rotterdama/NL za Ljubljano

Pogodbeni prevoznik: Railion Deutschland kot tranzitna železnica

Drugi prevozniki: Railion Nederland, Railion Deutschland, Rail Cargo Austria, SŽ.

Podatki o pogodbenem prevozniku (Railion Deutschland) so navedeni v polju 58a. Drugi prevozniki so navedeni v polju 57. Pogodbeni prevoznik in drugi prevozniki izpolnjujejo zahteve za poenostavljeni tranzitni postopek. Railion Deutschland lahko zaprosi za poenostavljeni postopek tako, da izpolni polje 58b; to pomeni, da odkljuka polje »DA« in vpiše štirimestno številčno oznako 2180.

Če se prevoz začne zunaj območja Skupnosti, se postopek uporabi analogno.

b) Pošiljka iz Bukarešte/RO za Milano/IT

Pogodbeni prevoznik: SŽ kot tranzitna železnica

Drugi prevozniki: CFR Mafra, MAV, SŽ, FS-Trenitalia Cargo

Ob primopredaji pošiljke na meji med Romunijo in Madžarsko MAV preveri, če vsi izvedbeni prevozniki (drugi prevozniki) izpolnjujejo pogoje za poenostavljeni tranzitni postopek. Ker vsi prevozniki izpolnjujejo pogoje, se poenostavljeni tranzitni postopek lahko uporabi. V polju 58a tovrnega lista CIM so kot pogodbeni prevoznik navedene SŽ, polje 58b je odključano, oznaka glavnega zavezanca (Slovenske železnice) pa je 0079.

2. Prevoz neskupnostnega blaga iz Rotterdama/NL na Dunaj/AT

Pogodbeni prevoznik: Railion Nederland

Drugi prevozniki: Railion Nederland, Rail Express, Rail Cargo Austria

Uporaba poenostavljenega tranzitnega postopka ni mogoča, ker Rail Express ni upravičen do uporabe poenostavljenega postopka. Uporabi se običajni tranzitni postopek NCTS. Tovorni list CIM služi samo kot prevozna listina. Če je Rail Express pooblaščen kot *vmesni prevoznik* v železniškem prometu, se lahko uporabi poenostavljeni postopek. V nasprotnem primeru se polja 58b ne izpolnjuje; v polju 58a je vpisano ime pogodbenega prevoznika Railion Nederland. Uporabljen tranzitni postopek mora biti razviden iz vpisane izjave (v polju 9 tovrnega lista CIM mora biti vpisana oznaka MRN spremne tranzitne listine).

3. Prevoz neskupnostnega blaga iz Rotterdama/NL na Dunaj/AT

Pogodbeni prevoznik: Railion Nederland

Drugi prevozniki: Railion Nederland

Uporaba poenostavljenega tranzitnega postopka ni mogoča, ker je v prevoz vključen samo en prevoznik v železniškem prometu. Uporabi se običajni tranzitni postopek NCTS. Tovorni list CIM služi samo kot prevozna listina.

4. Prevoz neskupnostnega blaga iz Rotterdama/NL v Beograd/XS

Pogodbeni prevoznik: SBB Cargo

Drugi prevozniki: Railion Nederland, Railion Deutschland, Rail Cargo Austria, MAV, JŽ (Skupnost jugoslovanskih železnic)

Pogodbeni prevoznik in drugi prevozniki v EU izpolnjujejo zahteve za poenostavljeni tranzitni postopek. SBB Cargo lahko odda vlogo za poenostavljeni postopek, tako da izpolni polje 58b na tovornem listu CIM (štirimestna oznaka 2185). Kadar blago zapusti carinsko območje Skupnosti, se tranzitna operacija samodejno zaključi v skladu s členom 422 izvedbene uredbe.

5. a) Prevoz neskupnostnega blaga iz Beograda/XS v Rotterdam/NL

Pogodbeni prevoznik: JŽ (sedež zunaj EU)

Drugi prevozniki: JŽ, MAV, Rail Cargo Austria, Railion Deutschland, Railion Nederland.

JŽ lahko v imenu MAV odda vlogo za uporabo poenostavljenega tranzitnega postopka, tako da odkljuka polje »DA« v polju 58b. V polju 58a so navedeni podatki JŽ medtem, ko je treba oznako 0055 (oznaka MAV) vpisati v polje 58b. Ob primopredaji pošiljke na meji med ZRJ in Madžarsko MAV preverijo, če vsi nadaljnji/izvedbeni prevozniki izpolnjujejo pogoje za poenostavljeni tranzitni postopek. V skladu s 423. členom izvedbene uredbe se začne poenostavljeni postopek in MAV nastopi kot glavni zavezanec, ko vlak prispe na carinsko območje Skupnosti.

Enako velja tudi v primeru, ko se prevoz začne v eni izmed držav Skupnosti.

b) Prevoz neskupnostnega blaga iz Ljubljane za Milano/IT

Pogodbeni prevoznik: HŽ Cargo – Hrvaške železnice (sedež zunaj EU)

Drugi prevozniki: HŽ Cargo, SŽ, FS – Trenitalia

V polju 58a tovornega lista CIM je naveden pogodbeni prevoznik HŽ Cargo, medtem ko je polje 58b odkljukano in navedena oznaka glavnega zavezanca 0079 (Slovenske železnice).

c) Prevoz neskupnostnega blaga iz Beograda (CX) za Rotterdam/NL

Pogodbeni prevoznik: JŽ (sedež zunaj EU)

Drugi prevozniki: JŽ, MAV, Rail Cargo Austria, Railion Deutschland, Rail4chem Benelux, Railion Nederland

Pogodbeni prevoznik nima sedeža na območju Skupnosti in eden izmed izvedbenih prevoznikov na območju Skupnosti (Rail4chem Benelux), s katerimi bi se moral opraviti prevoz, ne izpolnjuje pogojev za poenostavljeni tranzitni postopek. Poenostavljeni postopek se v tem primeru ne more uporabiti in polja 58b se ne izpolnjuje; v polju 58a tovornega lista CIM je vpisana oznaka »JŽ«. Pri vstopu na območje Skupnosti je potrebno začeti običajni tranzitni postopek NCTS (v polju 9 tovornega lista se obvezno vpiše oznaka MRN spremne tranzitne listine).

6. V primerih prenaslavljanja pošiljk (reekspedicije), je potrebno za vsak odsek prevozne poti upoštevati kriterije iz prej opisanih primerov.

a) Prevoz neskupnostnega blaga iz Rotterdama/NL za Beograd (CX) z reekspedicijo Ljubljana Moste

Pogodbeni prevoznik za celotno prevozno pot: Rail Cargo Austria

Izvedbeni prevozniki za relacijo Rotterdam–Ljubljana: Railion Nederland, Railion Deutschland, Rail Cargo Austria, SŽ.



V polju 58a tovrnega lista CIM je naveden pogodbeni prevoznik Rail Cargo Austria, medtem ko je polje 58b označeno in je navedena oznaka glavnega zavezanca 0081 (Rail Cargo Austria).

**b) Reekspedicija Ljubljana Moste–Beograd**

Izvedbeni prevozniki: SŽ, HŽ Cargo, JŽ

Prevoznik SŽ izpolnjuje pogoje za poenostavljeni tranzitni postopek, v polju 58a tovrnega lista CIM je naveden pogodbeni prevoznik Rail Cargo Austria, kot tudi njegova oznaka 0081 v polju 58b.

**7. Prevoz skupnostnega blaga med dvema krajema, ki ležita na območju Skupnosti, preko ozemlja tretje države**

V tem primeru gre za izvajanje notranjega skupnostnega tranzitnega postopka (T2), kjer se pri prevozu skupnostnega blaga in izpolnjevanju polj 58a in 58b ravna kot v prej opisanih primerih.

**4.7.7 PREVOZ, KI SE ZAČNE ZUNAJ CARINSKEGA OBMOČJA IN SE KONČA NA CARINSKEM OBMOČJU**

Tranzitni postopek se začne pri uradu odhoda. Urad odhoda je tisti carinski organ, na območju katerega leži mejna železniška postaja, kjer pošiljka vstopa na carinsko območje. Pri uradu odhoda ni treba opraviti nobenih formalnosti.

Namembni urad, pri katerem se tranzitni postopek konča, je tisti carinski organ, na območju katerega leži namembna železniška postaja.

Železnica predloži namembnemu uradu lista 2 in 3 tovrnega lista CIM, in sicer v primeru, ko je na tovrnem listu CIM zaznamek (kratica). Po potrditvi lista 2 tovrnega lista CIM s pečatom (v polju 99) carinski organ vrne list 2 tovrnega lista CIM železnici, list 3 pa zadrži do uvedbe nove carinsko dovoljene rabe ali uporabe blaga.

Izpostava se lahko z železnico dogovori tudi za drugačen način potrjevanja prejema lista 2 tovrnega lista CIM (npr. v obliki seznama). Carinski organ vrne deklarantu (vložniku deklaracije) list 3 tovrnega lista CIM, potem ko je odobril drugo carinsko dovoljeno rabo ali uporabo blaga za vse blago, vpisano v tovrnem listu CIM, in je v polje 99 tovrnega lista CIM vnese zaznamek z naslednjo vsebino: »IZPOSTAVA/ŠTEVILKA IZ EVIDENCE CARINSKIH DEKLARACIJ/DATUM«. Ta zaznamek se overi še s podpisom.

<p>Izpostava SI001913 Terminal Ljubljana K01-40001/20060107</p>
-------------------------------------------------------------------------

Slika 16: Primer carinskega zaznamka  
Vir: Navodilo o carinskem postopku 131.05

## 4.8 RAČUNANJE PREVOZNINE

Na postaji opravijo izračun prevoznih stroškov računalniško, z vnosom predpisanih podatkov v ISSŽP, in vpis stroškov v tovorni list. Za pravilen vnos podatkov je odgovoren pristojni delavec. Navodila za vnos podatkov so dostopna preko ISSŽP. Zaračuna se posamezne stroške, ki jih prevoznik lahko zaračuna. Vsak prevoznik, ki zaračuna stroške, uporabi svoj računski odsek. Potrditev prevzema blaga se opravi z ročnim ali strojnim odtisom postajnega datumskega žiga na vse dele tovrnega lista.

Cena prevoznih storitev obsega :

- Prevoznino - ceno prevoza med krajem prevzema blaga na prevoz in krajem predaje blaga,
- stroške nadomestil za dodatne storitve, ki jih opravi prevoznik,
- takse, ki jih zaračuna carina in drugi upravni organi in
- druge izdatke prevoznika.

Stranke, ki prevažajo po železnici večje količine blaga in redno plačujejo prevozne storitve, se lahko s SŽ dogovorijo o komercialnem popustu in obdobjem plačevanju opravljenih prevoznih storitev. V tem primeru SŽ s stranko sklenejo komercialno pogodbo, s katero se pogodbeni stranki dogovorita o višini popusta in količini prepeljanega blaga za tekoče leto. S plačilno pogodbo pa o plačevanju prevoznih stroškov, s katero se pogodbeni stranki dogovorita o plačilnih pogojih in obračunskih obdobjih.

Elementi, od katerih je odvisna cena prevoza:

- vrste prometa blaga,
- razdalje prevoza,
- vrste vagonov,
- lastništva vagonov,
- mase pošiljke,
- vrste blaga,
- načina prevoza in
- prepeljane količine.

## 5 POSEBNOSTI KOMERCIALNIH POSTOPKOV PRI PREVOZIH KONTEJNERJEV

Vsaki pošiljki, ki vstopi na carinsko območje Skupnosti ali drugih podpisnic Konvencije o skupnem tranzitnem postopku, mora biti priložen tovorni list. Uporaba tovrnega lista CIM ne dokazuje poenostavljenega tranzitnega postopka v železniškem prometu in tovorni list CIM ne predstavlja samodejno deklaracije za skupnostni tranzit, zato mora prevoznik, ki želi uporabiti poenostavljen tranzitni postopek, zanj zaprositi.

### 5.1 PRAVNE PODLAGE

Pravne podlage so COTIF, ZPPŽP, CZ ...

Konvencija COTIF ureja odnose med prevozniki in uporabnikom ter med subjekti pri izvajanju železniških prevoznih storitev (upravitelj železniške infrastrukture, pogodbeni prevoznik, nadomestni prevoznik itd.).

COTIF je bil podlaga za izdajo zakona o prevozu v železniškem prometu – ZPPŽP, ki ureja razmerja, nastala s pogodbo o prevozu potnikov, prtljage in blaga v javnem železniškem prevozu v Republiki Sloveniji ter v mednarodnem železniškem prevozu, če ni z mednarodno pogodbo drugače določeno. Prevozi v železniškem prometu se izvajajo po pogojih, ki jih določa zakon in skladno z njim sprejeta tarifa prevoznika.

Zakon o carinski službi ureja in opredeljuje naloge in organizacijo carinske službe, pooblastila, zbiranje, varstvo in zavarovanje podatkov, posebnosti delovnih razmerij, posebnosti disciplinske in odškodninske odgovornosti, priznanja in prekrške.

### 5.2 PREVOZNI DOKUMENTI ZA ITE

#### 5.2.1 TOVORNI LIST

Tovorni list je prevozni dokument za prevoz vagonskih pošiljk v kombiniranem prometu, od običajnega tovrnega lista za prevoz vagonskih pošiljk pa se razlikuje v rubrikah. Sestavljen iz sedmih oštevilčenih listov:

	LIST	PREJEMNIK LISTA
Štev.	Opis	
I	Stranka/dejanski pošiljatelj	Stranka, ki je oddala blago v prevoz podjetju kombiniranega prometa
1	Original	Prejemnik po prevoznih pogodbah
II	Stranka/dejanski prejemnik	Stranka, ki prejme blago od podjetja kombiniranega prometa

2	Tovorna karta	Prevoznik pri prispetju
3	Obvestilo o prispetju	Carina ali prevoznik v prispetju
4	Dvojniki	Pošiljatelj po prevoznici pogodbi
5	Kopija tovornega lista	Prevoznik pri odpravi

Tabela 1: Sestava dokumenta tovornega lista CIM za kombiniran promet

Vir: Priročnik za uporabo tovornega lista CIM za kombinirani promet (GLV-TC) 0883.07

Vsi tovorni listi so na splošno sestavljeni iz sedmih enakih izvodov, tako, da so na obeh straneh vsakega izvoda natisnane ustrezne rubrike. Ti izvodi in njihove funkcije so naslednje:

- Original tovornega lista potuje z blagom do namembne postaje in se ga z blagom izroči prejemniku kot potrdilo o morebitni plačanih prevoznih stroških, služi pa prejemniku tudi pri uveljavitvi morebitnih nadaljnjih zahtevkov;
- Tovorna karta potuje z blagom do namembne postaje in služi kot obračunska karta;
- Obvestilo o prispetju služi namembni železnici za obvestitev prejemnika o prispetju blaga. Na hrbtni strani obvestila pa prejemnik potrdi prejem blaga in ga vrne namembni postaji, ki mu izroči original tovornega lista;
- Dvojniki tovornega lista. Ta izvod izroči odpravna postaja pošiljatelju ob sklenitvi prevozne pogodbe in izročitvi pošiljke na prevoz. Dvojniki služi pošiljatelju kot dokaz o izročitvi blaga na prevoz, potrdilo o morebitnih plačanih prevoznih stroških, kot listina za uveljavitev sprememb prevozne pogodbe in drugih morebitnih zahtevkih;
- Kopija tovornega lista ostane v odpravni postaji in služi kot obračunska listina.

Tovorni list izpolnjujeta najprej pošiljatelj, nato še železnica. Katere rubrike kdo izpolnjuje, je določeno v navodilih oziroma na hrbtni strani dokumenta.

**Tovorni list za notranji promet** se uporablja za prevoze praznih kontejnerjev po Sloveniji. Sestavljen je iz petih oštevilčenih delov.

**Tovorni list CIM** predstavlja prevozno pogodbo med podjetjem in njihovimi strankami, kot tudi prevozno pogodbo CIM, sklenjeno med prevoznikom in podjetjem (list 1 do 5). List I in II sta neobvezna. Na hrbtni strani lahko podjetje natisne svoje pogoje poslovanja ali njihov izveček. Uporablja se pri pošiljkah, ki se prevažajo na podlagi enotnih pravil CIM, v kolikor se nanje sklicuje komercialna pogodba med prevoznikom in podjetjem.

**Tovorni list SMGS** se uporablja za prevoze med državami, ki uporabljajo enotna pravila CIM, in državami, ki uporabljajo SMGS s predpostavko, da so pošiljke predmet ponovne odprave z novo izstavljenim tovornim listom.

### 5.2.2 SPREMNICA CIT 18

Spremnica CIT 18 se uporablja za odpravo pošiljk brez prevoznega dokumenta v notranjem in mednarodnem prometu ter se izpolnjuje v štirih izvodih.

En tovorni list se lahko uporabi za:

- posamično ITE-enoto,
- posamičen vagon in
- več vagonov skupaj.

## **5.3 CARINSKA OPRAVILA**

### **5.3.1 UPORABA POENOSTAVLJENEGA TRANZITNEGA POSTOPKA ZA PREVOZ BLAGA V VELIKIH ZABOJNIKIH**

Poenostavljeni tranzitni postopek za prevoz blaga z velikimi zabojniki se odobri prevozniku v skladu s 427. členom izvedbene uredbe. Trenutno izpolnjuje zahteve za poenostavljeni postopek samo prevoznik INTERCONTAINER /INTERFRIGO, Basel/CH.

Poenostavljeni tranzitni postopek z velikimi zabojniki temelji na uporabi poenostavljenega tranzitnega postopka za prevoz blaga in uporabi predajnega lista TR. V skladu s 426. in 428. členom izvedbene uredbe predajni list TR ne služi le kot pogodba med prevoznikom za kombinirani prevoz in stranko, ampak lahko tudi kot tranzitna deklaracija. Prevoznik v železniškem prometu, ki dejansko prevaža blago, je glavni zavezanec tranzitnega postopka.

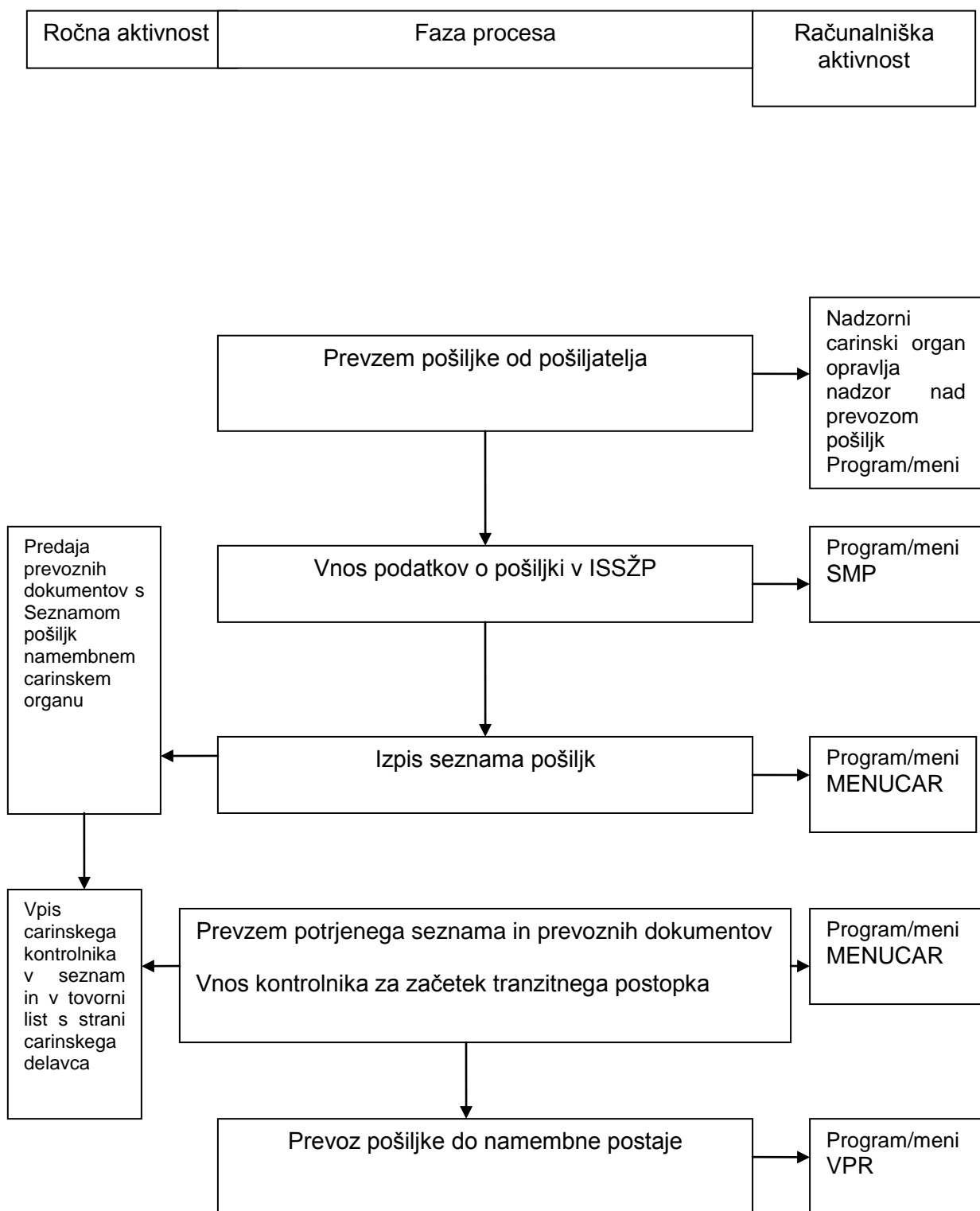
Ker uporaba tovornega lista CIM ne dokazuje več, da je prevoznik v železniškem prometu upravičen do uporabe poenostavljenega tranzitnega postopka, je potrebno ločeno oddati vlogo za poenostavljeni tranzitni postopek. Tega podatka ni mogoče dobiti s predajnega lista TR, ampak samo s tovornega lista CIM. Zato mora prevoznik v železniškem prometu oddati vlogo za poenostavljeni postopek z ustrezno izpolnjenim tovornim listom CIM. V polju 58b mora biti oznaka prevoznika v železniškem prometu, vendar ne Intercontainer/Interfrigo. Drugi prevozniki iz polja 57 morajo izpolnjevati zahteve poenostavljenega tranzitnega postopka. Samo v tem primeru je za blago mogoč poenostavljeni tranzitni postopek, predajni list TR pa služi kot tranzitna deklaracija. Vsebovati mora ustrezne oznake, carinski organi pa morajo potrditi le predajni list TR. Tovorni list CIM je tako pomemben le pri odločitvi, ali se lahko uporabi poenostavljeni tranzitni postopek ali pa mora biti uporabljen običajni tranzitni postopek.

### **5.3.2 UPORABA OBIČAJNEGA IN POENOSTAVLJENEGA TRANZITNEGA POSTOPKA PRI KOMBINIRANEM CESTNO-ŽELEZNIŠKEM PREVOZU**

V skladu s 442. členom izvedbene uredbe se lahko za prevoz blaga uporabi običajni postopek tudi v primeru, ko so istočasno izpolnjeni pogoji za poenostavljeni tranzitni postopek. Predvsem pri kombiniranem cestno-železniškem prometu ima izvajalec, ki se odloči za uporabo poenostavljenega postopka, koristi od poenostavitve, ki so odobrene za železniški del prevoza, medtem ko mora uporabiti običajni tranzitni postopek zaradi cestnih delov prevoza.

Tovorni list CIM ali predajni list TR morata vsebovati sklic na MRN (številko s spremne tranzitne listine) zadevne pošiljke.

Ker uporaba tovornega lista CIM ne dokazuje več, da je prevoznik v železniškem prometu upravičen do uporabe poenostavljenega tranzitnega postopka, mora biti v tovornem listu CIM navedeno, da so izpolnjeni pogoji za poenostavljeni tranzitni postopek. Vsi prevozniki in nadomestni prevozniki, navedeni v poljih 57 in 58a na tovornem listu CIM, morajo biti upravičeni do uporabe poenostavljenega tranzitnega postopka. Za te pošiljke ni potrebno oddati vloge za poenostavljeni tranzitni postopek ali vpisati oznake za glavnega zavezanca.



Slika 17: Diagram procesa pri odvozu pošiljke

Vir: Navodilo 131.01

## 5.4 RAČUNANJE PREVOZNINE ZA ITE

Zaračunavanje prevoznih stroškov za ITE-pošiljke se vrši na osnovi tarife in posebnih sporazumov. Od računanja prevoznine za vagnske pošiljke se razlikuje po tem, da se uporablja posebna formula, ki vsebuje osnovno ceno in dodatke.

Prevozna cena ITE je odvisna od:

- skupne (bruto) mase ITE,
- dolžine in vrste ITE,
- razdalje prevoza,
- vrste prometa blaga,
- lastništva vagona (last železnice, privatni).

Upoštevajoč različne načine prevoza kontejnerjev (notranji/mednarodni promet, posamične/skupinske pošiljke, celotni vlaki, izredne pošiljke, nevarno blago), se pri izračunu prevoznine upošteva vse te dejavnike za vsak prevoz posebej. V notranjem prometu so postavke prevoza drugačne kot v mednarodnem. Pri prevozu nevarnega blaga se zaradi dodatnih previdnostnih ukrepov med prevozom zaračuna dodatek 30 %, pri drugih načinih prevoza so ti koeficienti drugačni.

Dolžinska koda	Dolžina	Bruto masa/dolžina	do 8 t	>8 t <16,5 t	> 16,5 t < 22 t	> 22 t > 34 t	> 34 t
			Zaokrožiti na polnih 100kg				
1	2	3	4	5	6	7	8
20	20	do 6,15 m	0,37	0,45	0,55	0,75	0,85
25	-	6,16 do 7,82 m	0,37	0,50	0,55	0,75	0,85
30	30	7,83 do 9,15 m	0,50	0,55	0,75	0,75	0,85
40	40	9,16 do 13,75 m	0,70	0,75	1,00	1,00	1,00

Tabela 2: Koeficienti za izračun prevoznine ITE

Vir: Evropska tarifa 9145.00 za ITE

## **6 PREDLOGI ZA POENOSTAVITEV KOMERCIALNIH POSTOPKOV PRI PREVOZIH KONTEJNERJEV**

Ugotovljeno je, da so zdajšnji postopki precej zamudni in da bi se z predlaganimi predlogi poenostavila primopredaja pošiljk med prevozniki in skrajšal čas zadrževanja vlakov ob primopredajah. Zlasti velja to za primopredaje kontejnerjev, kjer je ob obstoječem načinu potrebno zelo veliko ročnega vnosa podatkov v računalniški sistem. Predlagane spremembe bi povzročile skrajšanje zadrževanja pošiljk na mejah in s tem povečanje konkurenčnosti cestnim in drugim železniškim prevoznikom.

### **6.1 ELEKTRONSKI TOVORNI LIST**

Tovorni list je osnovna listina, ki se jo uporablja pri prevozu naloženega ali praznega vagona.

Prevoznik je dolžan preveriti vsebino tovarnega lista, primerjati z dejanskim stanjem pošiljke ter podatke, ki se nanašajo na vagoni nalog, dopolniti.

PŽP vnaša vsebino tovarnega lista v informacijski sistem, podatki pa služijo za prošnjo za vlakovno pot in ostalo organizacijo transporta.

Po konvenciji COTIF je v tem trenutku v železniškem tovornem prometu dovoljena mešana uporaba tovarnega lista, to je v papirni in elektronski obliki, ki se lahko izpiše tudi s tiskalnikom.

Nadaljnji koraki so v smeri elektronske izmenjave listin, ki pa ima več prednosti: zmanjšuje stroške tiskanja in arhiviranja tovarnih listov, povečuje dostopnost do podatkov, ki se jih uporablja za železniški promet, in carinski nadzor je učinkovitejši. Cilj elektronskih tovarnih listov je dosežen z uspešno izmenjavo podatkov in s tem, da se podatki, ki so v tovarnem listu, vnašajo v informacijski sistem le enkrat. Primerno je, da podatke v informacijski sistem vnaša neposredno stranka, prevoznik v železniškem prometu pa podatke preveri in dopolni, po nalogu stranke tudi popravi. Vsak poseg v vsebino elektronskega tovarnega lista mora biti zabeležen, nekateri podatki pa zaklenjeni za spremembe.

### **6.2 INFORMACIJSKA POVEZAVA ŽELEZNICE Z DRUGIMI PREVOZNIKI IN S STRANKAMI**

Slovenske železnice postopoma uvajajo Direktive o interoperabilnosti in z njimi povezane tehnične specifikacije na obstoječem informacijskem sistemu. Informacijski sistem je bil posodobljen do te mere, da je možna priključitev na omrežje HERMES, ki zagotavlja izmenjavo informacij v tovornem prometu z drugimi upravljavci infrastrukture in prevozniki.

Preko interneta je možna priključitev tudi na sistem ISR, ki omogoča spremljanje vagonov po državah, vključenih v sistem ISR.



Prevoznik Slovenske železnice – tovorni promet zagotavlja informacije o odhodu vlaka, predvidenem prihodu k drugemu upravljavcu infrastrukture oz. prevozniku s tem, ko računalniško zabeleži odhod vlaka iz izhodne postaje.

Informacij iz tovrnega lista Slovenske železnice elektronsko še ne zagotavljajo. Zaradi direktiv Evropske unije in dogovori z avstrijskim prevoznikom Slovenske železnice pošiljajo informacije o tovrnih listih »papirnato«, preko faksa.

Na področju izmenjav podatkov s strankami so Slovenske železnice in Luka Koper povezane tako, da na ravni informacijske tehnologije poteka naročanje vagonov, informacije o predvidenem prihodu vlakov oz. tovora ter sestava načrta ali plana za razkladanje in nakladanje vagonov za naslednji delovni dan.

Informacijska tehnologija na Slovenskih železnicah se srečuje z velikim izzivom na področju povezovanja prevoznika Slovenskih železnic in strank.

Povezava med prevoznikom v železniškem prometu in špediterji je sedaj na ravni obveščanja predaje vagona na industrijski tir v pristanišču Koper. V trenutku evidentiranja predaje vagona na industrijski tir informacijski sistem na osnovi šifre prejemnika iz tovrnega lista obvesti prejemnika o lokaciji vagona in času dostave. Ta informacija služi za določitev začetka odgovornosti do vagona s strani prejemnika ter za potrebne aktivnosti s strani prejemnika pri razkladanju vagona.

Naslednja stopnja povezave bi morala biti na področju tovrnih listov. Špediterji in večji odjemalci imajo že vpeljane interne informacijske sisteme, ki pomagajo pri izpisovanju obličnih prevoznih pogodb oz. tovrnih listov CIM. Podatki, ki jih za izpolnjevanje tovrnih listov potrebujeta špediter in prevoznik, so tako že v informacijskem sistemu, ki pa na tej ravni ni ustrezno povezan v mrežo.

Na področju kontejnerskega terminala sta informacijska sistema Luke Koper in Slovenskih železnic povezana v tej meri, da prevoznik že določa individualno številko vagona ter vagon poveže z individualno številko kontejnerja. V bazah podatkov se podatki povežejo in nastane kompletna informacija na relaciji vagon-kontejner-pošiljatelj-podatki o tovoru-namembna država in postaja. Ta informacija poteka na relaciji prevoznik-Luka Koper-naročnik.

Sistem izmenjave podatkov med prevoznikom in mednarodnimi špediterji ter logističnimi operaterji bi moral potekati na osnovi enega vnosa. Špediterji in organizatorji transporta imajo elektronsko izmenjavo z Luko Koper. Izmenjajo si vse pomembne podatke, ki so potrebni za naročanje del in izpisovanje potrebne dokumentacije, tudi za potrebe državnih organov.

Na smeri špediter-železniški prevoznik je povezava le delna, saj ne podpira elektronske izmenjave dokumentov. Prenos dokumentov se še vedno opravlja ročno. Glede na edino pristanišče v Sloveniji in glede na to, da se samo v Kopru odvija skoraj polovica transportnih storitev v železniškem prometu, je smiselno iskati rešitev v smeri, da se špediterji in prevoznik informacijsko povežejo do te mere, da se podatke za tovrni list vnese le enkrat, in to storijo špediterji.

V Sloveniji je bilo razmišljanje o elektronskem tovrnem listu povezano z Luko Koper, vendar se od leta 2001 na tem področju razvoj ni premaknil.

Slovenske železnice bi se morale hitro informacijsko posodobiti. Prvi koraki bi morali biti v smeri povezovanja informacijskega sistema logističnih operaterjev in špediterjev ter Luke Koper. Slovenske železnice bi morale takoj pričeti s projektom ustanavljanja močnega informacijskega sistema in centra, v katerem bodo opravljali funkcijo neprestanega sledenja pošiljk, opozarjanja na zamude in zahteve strank, pospeševanja pretoka pošiljk, vnosa potrebnih podatkov, izdelovanja izračunov in statističnih analiz o transportnih storitvah ter sprotno, nevsiljivo obveščanje odjemalcev o vsakem novem stanju pošiljke.

## 7 ZAKLJUČEK

Danes si ne moremo predstavljati ekonomičnega, hitrega in varnega transporta brez uporabe kontejnerjev. Razširjeni so z vidika splošno gospodarskega interesa in države. V svetovni trgovini so kontejnerji zelo priljubljen in razširjen način transporta. Pri tem imajo veliko vlogo kot vezni členi med različnimi transportnimi sredstvi kontejnerski terminali. Ti se prilagajajo z opremljenostjo in tehnično dovršenostjo ter prekladalno mehanizacijo, ki jo narekuje pogostost uporabe kontejnerja.

RS je tranzitna dežela, kar potrjuje njen geostrateški položaj, saj preko nje potekata dva pomembna panevropska koridorja: V. in X. koridor. To pomeni, da imajo SŽ možnost maksimalnega gospodarskega in transportnega razvoja ter s tem vključevanje v transportno integracijo.

Prednosti SŽ so predvsem v ugodni prometni legi na V. in X. vseevropskem koridorju ter v povezavi z Luko Koper in drugimi severnojadranskimi pristanišči, prijaznost železnice do okolja, stabilen krog kupcev, dobro razvejani odnosi z drugimi železniškimi upravami, solidna opremljenost ter obvladovanje infrastrukture ter pripaden in socialno urejen kolektiv.

Priložnosti se kažejo zlasti v politični volji države za spremembe, dostopu v tuje železniške mreže, potrebah uporabnikov po večji kakovosti in fleksibilnosti ter visoki stopnji gospodarske rasti v tranzicijskih državah.

Vključevanje Slovenskih železnic v mednarodne evropske tokove pomeni vstop na mednarodna evropska in panevropska transportna tržišča. Najpomembnejše in največje tržišče je notranji trg EU. To pomeni, da so železnice vstopile na trg, kar pomeni največji dosežek, saj imajo neposreden in vedno večji vpliv na življenje državljanov, podjetij in institucij EU. To pomeni, da se morajo SŽ v razmeroma kratkem času dobro pripraviti na soočanje z notranjim trgom EU, kjer so pravila za vse udeležence enaka.

Komercialni postopki na SŽ trenutno potekajo na vseh postajah, ki so odprte za tovarni promet. Z vnosom v informacijski sistem se ti podatki centralizirajo in centralno obdelujejo. V tej smeri je že narejen korak k naprednejšemu in hitrejšemu obdelovanju podatkov, ki pa je nekoliko zastal. To lahko pripišemo finančnim zmožnostim podjetja, spremembam v notranji organizaciji podjetja in vodenju prometne politike države.

Evropske železnice imajo informacijske sisteme, ki so jih uspešno razvijali, so učinkoviti, vendar so v svojih zmožnostih omejeni. Razvijali so jih za točno določene namene in za opravljanje tistih funkcij, ki so lastne notranji organiziranosti in potrebam prevoznikov. To so bili po večini zaprti sistemi in kljub velikemu številu informacij so bile te nedosegljive.

Evropa se povezuje, povezuje se gospodarstvo in vse spremljajoče dejavnosti. Svet se spreminja v enoten informacijski prostor. Za železnice, ki imajo ustaljene navade in trdne strukturna ogrodja, je sleditev temu cilju naporna ter obsežna, zlasti zato, ker je potrebno upoštevati že postavljena izhodišča. Operaterji in organizatorji

kontejnerskih prevozov so uvideli nujnost informacij ter sklenili izdelati svoje lastne informacijske sisteme. S tem so skušali sebi in svojim strankam zagotoviti to, česar jim železniške organizacije v skladu z zahtevo razvoja niso mogle ponuditi, to so informacije.

Pred Evropsko unijo se je problema medsebojne izmenjave informacij zavedala tudi organizacija UIC, vendar njeno interveniranje ni prineslo uspešnih rešitev.

Evropska unija je v ta namen izdala vrsto dokumentov, direktiv in tehničnih specifikacij, ki enotno usmerjajo in kanalizirajo rešitve. Te morajo biti take, da zagotavljajo interoperabilnost. Prvi ukrep je bil, da se odprejo vrata konkurenci na področju transportnih storitev in v sistem spusti svež tok idej in tudi kapitala. Ta ukrep je ločitev infrastrukture od prevoznikov. Je najpomembnejši pogoj in korak Evropske unije v smeri nujnega preoblikovanja in zagotavljanja razvoja železnic.

Konkurenčna tekma ima svoje sadove v enostavnosti poslovanja, zmanjševanju stroškov, obvladljivosti in prilagodljivosti sistemov, itd. Železniški sistemi so pričeli iskati rešitve.

Različni proizvajalci informacijskih sistemov so ponudili svoje ideje in storitve, s katerimi zadovoljujejo potrebe vseh partnerjev: to so upravljavci infrastrukture, prevozniki in stranke. Železniški sistemi so sedaj povezani, vendar to povezovanje tudi ta trenutek ni najboljšo. V skupne informacijske sisteme se postopoma vključujejo posamezne članice, stranka pa še nima vseh informacij, ki bi bile dosegljive na eni točki v sistemu z enkratnim dostopom.

Informacije so postale predmet trgovanja, predstavljajo moč in obvladljivost sistemov. Informacije morajo biti takojšnje, pravilne in pravilno razumljene. V velikem sistemu, kot so evropske železnice, poteka vrsto najrazličnejših informacij, poleg tega pa v prevozu sodeluje veliko število izvajalcev.

Za doseganje tega ni ovira zmožnost informacijske tehnologije in sistemov, težava je v organizaciji sporočil, podatkov – kdo komu, kaj, na kakšen način ter kdaj sporoča. Seveda, način zbiranja, pošiljanja, analiziranja, sortiranja, itd. podatkov mora biti enostavno, učinkovito in ne sme preobremenjevati železniškega sistema.

Železniški kopenski transport in promet blaga je za gospodarstvo pomemben, najzanimivejši in privlačen pa postane takrat, ko je sposoben blago prevažati ekonomično, hitro, varno in z istočasnim obveščanjem lastnikov blaga o vseh pomembnih dogodkih pri transportu. Uvajanje takih sistemov bo dolgotrajen proces, ki je odvisen od ekonomske moči, pa tudi politično mora biti motiviran. Novi uvajajoči sistemi so obsojeni na sobivanje s starimi, kar dodatno zavira proces implementacije.

Z dobro organizacijo dela, sodobno tehnologijo in zanesljivostjo imajo železniški sistemi tudi dovolj pogojev za izboljšanje in dvig kakovosti storitev, zlasti pa dovolj argumentov za pridobitev izgubljenega tržnega deleža.

Kontejnerski transport zadnje čase doživlja velike razsežnosti saj se delež prepeljanih kontejnerjev iz leta v leto skokovito povečuje, tako da beležimo v zadnjih letih že preko 20 % letno rast. Glavne zasluge moramo pripisati Luki Koper, kar je tudi njena temeljna usmeritev. Temu mora slediti prometna politika Slovenije, SŽ, novi prevozniki, ki vstopajo na trg železniških storitev, operaterji ter ostali posredniki.

S povečanjem deleža kontejnerizacije pošiljk, posodobitvijo komercialnih postopkov, ki racionalizirajo čas obdelave pošiljk, se zmanjša potreba po kadrih, kar omogoča zmanjšanje stroškov storitve skupaj z racionalizacijo transportnih manipulacij in v

navezi s posodobitvijo informacijskega sistema, ki omogoča boljši pretok in dostopnost podatkov tako za SŽ kot komitente, lahko SŽ kot ponudnik transportnih storitev na trgu nastopa enakovredno. Izboljšave so možne, prihranile bi čas, vendar je ovira na mednarodnem nivoju in zato bo njihovo uvajanje dolgotrajno.

## LITERATURA IN VIRI

### Knjige:

Jakomin, L., Zelenika, R., Medeot, M. (2002). Tehnologija prometa in transportni sistemi. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.

Zelenika, R. Jakomin, L. (1995). *Suvremeni transportni sustav*. Rijeka: Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci.

Jelenc, M. (1983). Mednarodni in integralni transport blaga. Ljubljana: Delo.

### Skripta:

Angelovski, B. in Križman, A. (2008): Trženje in komercialno poslovanje v železniškem prometu.

Marino Medeot (2005): Prometni sistemi.

### Revija Slovenskih železnic:

Nova proga (2009), Štirideset let prevozov zabojnikov po slovenskih železnicah, SŽ, Avgust-september, stran 27

### Interno gradivo podjetja Slovenske železnice:

Evropska tarifa 9145.00 za intermodalne transportne enote (ITE),

Navodilo 131.02 o komercialnem poslovanju na postajah za vagonске pošiljke,

Navodilo 131.05 o carinskem postopku,

Navodilo 141.01 za delo z vagoni,

Navodilo 165 o pregledu pogodbe in prodaji storitev v tovarnem prometu,

Priročnik 0883.07 za uporabo tovarnega lista CIM za kombinirani promet (GLV-TC),

130 – Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (ZPPŽP),

0800.02 – Določila za računanje prevozne cene in cenik železniških storitev (RAP),

Zakon o carinski službi – ZCS -1, UL RS, 1999, št. 56.

### Spletne strani:

Internetna stran Slovenskih železnic, dostopno na spletnem naslovu:

<http://www.sz-tovornipromet.si>, 16. 6. 2010

<http://podjetje.slo-zeleznice.si/podjetje/onas>, 16. 6. 2010

## KAZALO SLIK

Slika 1: SŽ železniška shema.....	4
Slika 2: Kontejnerji.....	8
Slika 3: Prevoz kontejnerjev .....	8
Slika 4: Kontejner za splošno rabo .....	9
Slika 5: Kontejner – cisterna.....	10
Slika 6: Oznake na kontejnerju.....	12
Slika 7: Železniški vagon serije »K« za prevoz .....	13
Slika 10: Železniški vagon serije »L« za prevoz kontejnerjev .....	14
Slika 9: Železniški vagon serije »R« za prevoz kontejnerjev.....	14
Slika 8: Železniški vagon serije »S« za prevoz kontejnerjev .....	14
Slika 11: Vnos dokumenta.....	27
Slika 12: Začetna slika kalkulacije .....	27
Slika 13: Kalkulacija pošiljke v odpravi .....	28
Slika 14: Evidentiranje v prispetje.....	29
Slika 15: K210 .....	29
Slika 16: Primer carinskega zaznamka.....	34
Slika 17: Diagram procesa pri odvozu pošiljke .....	39

## KAZALO TABEL

Tabela 2: Sestava dokumenta tovornega lista CIM za kombiniran promet.....	37
Tabela 1: Koeficienti za izračun prevoznine ITE .....	40

## SEZNAM PRILOG

Priloga 1: Tovorni list za notranji promet.....	49
Priloga 2: Primer tovornega lista pri prevozu kontejnerjev v mednarodnem prometu - za posamičen prevoz .....	50
Priloga 3: Primer tovornega lista pri prevozu kontejnerjev v mednarodnem prometu - za skupinski prevoz .....	51
Priloga 4: Primer CIT 18 pri prevozu naloženih kontejnerjev v mednarodnem prometu.....	52
Priloga 5: Referenčna številka dokumenta MRN .....	53

---

## KRATICE IN AKRONIMI

AVV:	Splošna pogodba za uporabo tovornih vagonov
COTIF:	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu
CIM:	Enotna pravila za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu blaga
CZ:	Carinski zakon
HERMES:	Mednarodno železniško omrežje ISSŽP
FO - FO	»Float on – Float Of« (pripluj-odpluj) je specifična transportna tehnologija, za katero je karakteristično horizontalno in vertikalno vkrcanje barž (plavajočih kontejnerjev) z različnimi kosovnimi, razsutimi ter tekočimi tovari. Operacije vkrcanja in izkrcanja opravljajo izven pristanišč, brez pomoči pristaniške mehanizacije.
ITE:	Intermodalna transportna enota
ISR:	Mednarodno internetno železniško omrežje
ISSŽP:	Informacijski sistem za spremljanje železniškega prometa
LO – LO	»Lift on - lift of« (dvigni–spusti) je transportna tehnologija, za katero je značilno vertikalno vkrcanje in izkrcanje tovora s pomočjo pristaniške in ladijske mehanizacije na specialne, univerzalne, kombinirane ali večnamenske ladje.
NCTS:	Računalniško podprti tranzitni sistem
MRN:	Referenčna številka dokumenta
RID:	Pravilnik za mednarodni železniški prevoz nevarnega blaga
RO - RO	»Roll on-Roll of« (dopeljati-odpeljati) je transportna tehnologija, za katero je značilen horizontalni način vkrcanja in izkrcanja kopenskih transportnih sredstev s tovorom na posebne (RO-RO) ladje. Tovor se vkrca in izkrca sam s pomočjo lastnega voznega sistema preko nakladalne rampe (roll on), ki spaja kopno in tovorni prostor ladje.
UIC:	Mednarodna železniška zveza
ZPPŽP:	Zakon o prevozu v železniškem prometu

**PRILOGE**

**Tovarni list za notranji promet**

Vozni list za notranji promet

43171

0090070

0045370

43171

0090070

0045370

79 44351-5

10.02.18

79 44351-5

ARIBOR TEŽNIK

SLOVENIA

KOPER LUKA

317845497588

22.410 / 57 / 4

MU440939 IC 40 0.00 5.600.00

99310000 3.800.00

SŽ-79 44351-5

02.10.18

KOPEF. LUKA 2

Original

1

Priloga 1: Tovarni list za notranji promet  
Vir: Slovenske železnice



**Tovarni list CIM** X **Frachtbrief CIM** **Wagenbrief CUV**

Polje št. (ime, naslov - Abnehmer (Name, Anschrift))  
 Polje št. (številka) 0090070  
 Polje št. (številka) 0072970  
 Polje št. (številka) DE812341316  
 Polje št. (številka) 0053281  
 Polje št. (številka) 75 089243

Polje št. (številka) ST.  
 Polje št. (številka) 4446-3907688-  
 Polje št. (številka) 06/10 23.06.2010  
 Polje št. (številka) 1 X KUVERTE

Polje št. (številka) 0703 10  
 Polje št. (številka) 42220-4  
 Polje št. (številka) LJUBLJANA KT

Polje št. (številka) 8357.53  
 Polje št. (številka) 379 458 6855-6

Polje št. (številka) RBEU3530205  
 Polje št. (številka) 30  
 Polje št. (številka) 27.675,00  
 Polje št. (številka) 3.081,00  
 Polje št. (številka) 30.756,00  
 Polje št. (številka) 994100  
 Polje št. (številka) 3.081,00  
 Polje št. (številka) 30.756,00

Polje št. (številka) 1 - POLYESTERCHIPS RT-5140 - RINFUZA - NHM-3907688U - / -  
 Polje št. (številka) 1 PAC

Polje št. (številka) 4226 01 31076  
 Polje št. (številka) 554 113  
 Polje št. (številka) 830763

Polje št. (številka) 574-01-020-703

Polje št. (številka) 03.07.10  
 Polje št. (številka) LJUBLJANA KT

Polje št. (številka) Original

Polje št. (številka) 03.07.10 LJUBLJANA KT

Priloga 2: Primer tovarnega lista pri prevozu kontejnerjev v mednarodnem prometu - za posamičen prevoz  
 Vir: Slovenske železnice

Priloga 3: Primer tovarnega lista pri prevozu kontejnerjev v mednarodnem prometu - za skupinski prevoz  
Vir: Slovenske železnice



2010.OKT.12 08:39 -386 5 2964202 HSZ STP.XP. 31-02 #4460 P.002 /002

**Kísérőlevél – E. gleitschein 47/2010 CIT 18**

**MATRA CONTAINER CENTER**  
BUDAPEST HUNGARY

**METRA CONTAINERS**  
BUDAPEST HUNGARY

**KOPER LUKA**

33 54 496 0352-1

2155-731-554 0078-554- 0078-554-443515

MSKU :3939493 NHM:720410 N:26180 T:2300  
FCIU :2696325 NHM:230910 N: 6312 T:2300  
TRLU :9090620 NHM:230910 N: 5546 T:2300

metelny offod  
lydina 29  
di letenje  
28038 6900 -v

44938

984100

ÁLLATORVÓSI BIZONYTÁVNY HIÁNYZIK

**ZAGREB RANŽIRNI KOLODVOR**  
PROVOZNA ČARINSKA ROBA  
Brijuni Carinaria  
u kolodvoru 596  
Vestinska prijava Broj: 200-9  
Zagreb, 03. 2010

2155 RAIL Cargo Zrt.  
1133 Budapest  
Váci út 92.

GYÉKÉNYES  
2010.03.28.

KOPER LUKA

55 10306-9  
2155 00788-0

OTARJ

Priloga 4: Primer CIT 18 pri prevozu naloženih kontejnerjev v mednarodnem prometu  
Vir: Slovenske železnice

EVROPSKA SKUPNOST		1 DEKLARACIJA		MRN 10S100604415432809	
A	2 Pošiljatelj/izvoznik Št. 8166784262	3 Oznaka 71		4 Namenska	
	8 Prejemnik Št.	1 6	5 Postavke 17		
	18 Registracija prevoznega sredstva ob odhodu VLAK 43632	6 Številka vozovce 45432		7 Namenska država SK	
	31 Tovarni in opis blaga	Oznake in številke - Številke zabojnikov - Številke in vrste		32 Št.p.	33 Tarifna oznaka
A	Povratni izvod postati uradno: CENTRAL TRANSIT OFFICE MEDNARODNI PREHOD ZB SI-8280 SEMPETER PRI GORICI SI		16 Država celjenalnoizvoza SI		17 Namenska država SK
	35 Druzi dopolni masi prevoznem sredstvu označi in izloči		36 Bruto teža (v kg) 230.803,680		37 Neto masa (v kg)
44 Povebni zaznamki/ predložena listina potrdila in dovržnja		38 ZAZNAMKI PRISTOJNIH ORGANOV		40 Skupna pravej/proclajina	
15 Prilavor		Kraj in država: Razloži in država novega prevoznega sredstva: Zabeleži (1) Številka novega zabojnika (1) Vrsta 1 za GA ali 2 za NE		Kraj in država: Razloži in država novega prevoznega sredstva: Zabeleži (1) Številka novega zabojnika (1) Vrsta 1 za GA ali 2 za NE	
7 Zaznamki pristojnega organa		Nove oznake oznake, številke: Podpis: ID oznake: <input type="checkbox"/> Podatki so za vršeni v NCTS		Nove oznake oznake, številke: Podpis: ID oznake: <input type="checkbox"/> Podatki so za vršeni v NCTS	
32 Zaznamki in vrsta za		D1 Oznaka in številke: METRANS DANUBIA S.R.L. POVOZSKA CESTA 18 DUNAJSKA STRADA SI 10001 SK		C URAD DOHODA SI200644(LUKA KOPER) 03.10.2010	
10SK580000E000058		1		39 Namenska urad in država: SK06-09 DUNAJSKA STRADA/SK	
D KONTROLA URADA ODHODA		I KONTROLA NAMENBNEGA URADA		Povratni izvod vrnjen:	
Ugotovitev: A2		Datum prispella:		dne:	
Carinska oznaka, številka:		Prejeto car. oznaka:		po vpisu pod:	
ID oznaka:		Zaznamki:		Št.:	
Rok (zadnji dan): 10.10.2010				Podpis: Pečati:	
Ovrhitev: člen 188(2) Izvedbene uredbe / člen 4(2) Dodatka III Konvenciji STP)					

Priloga 5: Referenčna številka dokumenta MRN  
Vir: Navodilo o carinskem postopku 131.05