

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo  
visokošolskega strokovnega programa**

**PRENOVA POSTOPKA NA TOVORNI  
IZSTOPNI STEZI MEJNEGA PREHODA**

**Janez Kelenc**

**Ljubljana, december 2010**



**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

DIPLOMSKO DELO  
VISOKOŠOLSKEGA STROKOVNEGA PROGRAMA

**PRENOVA POSTOPKA NA TOVORNI  
IZSTOPNI STEZI MEJNEGA PREHODA**

Kandidat:	Janez Kelenc
Vpisna številka:	04018696
Mentor:	dr. Bojan Peček

Ljubljana, december 2010



## **IZJAVA O AVTORSTVU**

diplomskega dela

Podpisani Janez Kelenc \_\_\_\_\_,

študent z vpisno številko 04018696, sem avtor diplomskega dela z naslovom:

### **PRENOVA POSTOPKA NA TOVORNI IZSTOPNI STEZI MEJNEGA PREHODA**

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem poskrbel, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem pridobil vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo, in sem to tudi jasno zapisal v predloženem delu;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorstvu in sorodnih pravicah, Ur. list RS, št. 21/95), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za upravo v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za upravo;
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko diplomskega dela ter soglašam z objavo dela v zbirki »Dela FU«.

Diplomsko delo je lektorirala: Majda Frančič, prof. slov.

Ljubljana, 15.12.2010

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

## **POVZETEK**

V diplomskem delu je opisana prenova postopka na tovorni izstopni stezi cestnega mejnega prehoda na zunanji meji Evropske unije. Namen prenove je pospešitev carinskih in policijskih postopkov nad tovornimi vozili, ki prestopajo mejo. S prenovo bi se časi, porabljeni za administrativna opravila, skrajšali, kar bi pomenilo sprostitev človeških virov. Proste vire bi lahko zato usmerili v kakovostnejši operativni nadzor nad prometom blaga čez mejo. Bistvo prenove je uvedba elektronske transportne kartice, na katero bi se zapisovali vsi podatki, vključno s carinskimi dokumenti, o aktualnem prevozu blaga s posameznim vozilom. Na izstopu iz Evropske unije bi do podatkov na transportni kartici dostopali delavci carinske službe in policisti, ki opravljajo nadzor nad izstopom oseb, vozil in blaga na tovorni izstopni stezi. Prenova procesa je zasledovala predvsem časovni in kakovostni vidik. Z izvajanjem simulacij ter primerjavo rezultatov med modeloma obstoječega in prenovljenega postopka je ugotovljeno, da je z zastavljeno prenovo možno doseči precejšnjo izboljšavo delovnega procesa.

Ključne besede: prenova poslovanja, informatizacija, simuliranje, carina, mejni prehod, izvoz.

## **SUMMARY – PROCEDURE RENOVATION ON FREIGHT EXIT TRACK OF THE BORDER CROSSING**

In this diploma project the procedure renovation on freight exit track of the road border crossing on the outside border of the European Union is described. The goal of this renovation is the acceleration of the customs and border police procedures over the heavy goods vehicles that are crossing the border. With the renovation the times spent for administrative tasks would be reduced what would lead to release of human resources which could be directed to more quality oriented operative controls of the goods traffic over the border. The basis of the renovation is the introduction of the electronic transport card on which all relevant data, including customs documents, would be stored. On exit from European union the data from the transport card would be accessible to the customs and police officers who perform the control over exiting persons, vehicles and goods on the freight exit track of the border crossing. The process renovation mostly followed the time-saving and quality-improving view. With simulations performing and results comparison between existing and renovated procedure it is indicated that appreciable improvement of the working process can be achieved.

Keywords: business renovation, automation, simulation, customs, border crossing, export.

# KAZALO

IZJAVA O AVTORSTVU .....	I
POVZETEK .....	II
SUMMARY – PROCEDURE RENOVATION ON FREIGHT EXIT TRACK OF THE BORDER CROSSING.....	III
KAZALO .....	IV
KAZALO PONAZORITEV .....	VII
Kazalo grafikonov .....	vii
Kazalo diagramov .....	vii
Kazalo slik.....	vii
Kazalo tabel .....	vii
Seznam uporabljenih kratic in okrajšav .....	viii
Slovar slovenskih prevodov tujih izrazov .....	x
Prevodi iz angleškega jezika .....	x
Prevodi iz francoskega jezika.....	x
<b>1 UVOD .....</b>	<b>1</b>
1.1 Predstavitev področja .....	1
1.2 Cilji naloge.....	2
1.3 Potek raziskave .....	3
<b>2 PRENOVA PROCESOV .....</b>	<b>4</b>
2.1 Organizacija kot odprt sistem .....	4
2.2 Prenova in informatizacija poslovanja .....	4
2.3 Vidiki prenove poslovnih procesov .....	5
2.4 Simulacije postopkov .....	6
<b>3 PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA POSTOPKA – ASIS .....</b>	<b>8</b>
3.1 Osnovni pojmi.....	8
3.1.1 Carinsko območje Evropske unije.....	8
3.1.2 Carinsko blago .....	8
3.1.3 Carinski status blaga .....	8
3.1.4 Sistem analize tveganja – SAT .....	9
3.2 Predstavitev okolja .....	9



3.3	Normativna ureditev .....	11
3.3.1	Splošno .....	11
3.3.2	Pravni akti, ki urejajo delovanje carinske službe .....	12
3.3.3	Pravni akti, ki urejajo delovanje policije .....	14
3.4	Vrste dokumentov .....	15
3.4.1	Dokumenti, ki jih preverja carina .....	15
3.4.1.1	Carinski dokumenti .....	15
3.4.1.2	Ostali dokumenti .....	22
3.4.2	Dokumenti, ki jih preverja policija .....	24
3.4.2.1	Dokumenti za prestop državne meje .....	24
3.4.2.2	Dokumenti za vožnjo tovornega vozila .....	25
3.5	Programska oprema .....	27
3.5.1	Aplikacije, ki jih uporablja carinska služba .....	27
3.5.2	Aplikacije, ki jih uporablja policija .....	29
3.6	Opis obstoječega postopka – AsIs .....	30
3.6.1	Evidentiranje vozila .....	30
3.6.2	Preverjanje vozila s strani policije v evidencah MNZ-ja .....	32
3.6.3	Vnašanje carinskih dokumentov v evidence .....	32
3.6.4	Odločanje za pregled .....	37
3.6.5	Preverjanje dokumentov s strani policije .....	37
3.7	Statični model postopka .....	38
3.8	Dinamično modeliranje postopka .....	40
3.9	Slabosti obstoječega postopka .....	43
<b>4</b>	<b>MODEL PRENOVLJENEGA POSTOPKA – TOBE .....</b>	<b>44</b>
4.1	Razlogi za prenovu .....	44
4.2	Opis prenove .....	44
4.2.1	Prenova okolja .....	44
4.2.2	Opis prenovljenega postopka .....	45
4.3	Statični model prenovljenega postopka .....	45
4.4	Dinamično modeliranje prenovljenega postopka .....	47
4.5	Analiza rezultatov prenove .....	48
	ZAKLJUČEK .....	51

LITERATURA .....	52
VIRI.....	53

## **KAZALO PONAŽORITEV**

### **KAZALO GRAFIKONOV**

Grafikon 1: Vzorčna porazdelitev prihodov vozi po dnevih in urah.....	49
---	----

### **KAZALO DIAGRAMOV**

Diagram 1: Statični model obstoječega postopka – AsIs.....	39
Diagram 2: Statični model prenovljenega postopka – ToBe .....	46

### **KAZALO SLIK**

Slika 1: Temeljni cilji prenove poslovnih procesov.....	4
Slika 2: Razširjen Leavittov diamant.....	5
Slika 3: Carinski uradi in izpostave CURS .....	10
Slika 4: Elektronska carinska deklaracija (vzorec obrazca STL).....	16
Slika 5: Sprednja stran zvezka TIR.....	18
Slika 6: Zvezek ATA.....	20
Slika 7: Dovolilnica CEMT – vzorec.....	23
Slika 8: Enodnevni tahografski vložek.....	27
Slika 9: Okno modula MOIZ – prispelo vozilo .....	29
Slika 10: Okno SRT modula "Vnos tablic" – primer alarma.....	31
Slika 11: Izrezek okna modula MOIZ s spustnim seznamom za izbiro tipa dokumenta.....	36

### **KAZALO TABEL**

Tabela 1: Statistični podatki o izstopu vozil za leto 2008 .....	40
Tabela 2: Podatki o trajanju posamezne aktivnosti - AsIs.....	41
Tabela 3: Deleži posameznih odločitev – AsIs .....	42
Tabela 4: Podatki o trajanju posamezne aktivnosti – ToBe .....	47
Tabela 5: Deleži posameznih odločitev – ToBe .....	47
Tabela 6: Primerjava rezultatov simulacij obstoječega (AsIs) in prenovljenega (ToBe) postopka (v minutah) .....	48
Tabela 7: Primerjava porabljenega časa med obstoječim (AsIs) in prenovljenim (ToBe) postopkom po posameznih oddelkih (v minutah).....	48
Tabela 8: Primerjava rezultatov simulacij obstoječega (AsIs) in prenovljenega (ToBe) postopka v mejnih pogojih (v minutah) .....	50
Tabela 9: Primerjava porabljenega časa med obstoječim (AsIs) in prenovljenim (ToBe) postopkom po posameznih oddelkih v mejnih pogojih (v minutah).....	50

## **SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV**

ATA – franc.-angl. Admission Temporaire/Temporary Admission  
BIP – angl. Border Inspection Post  
BPR – angl. Business Process Reengineering  
CEMT – franc. Conférence Européenne des Ministres des Transports  
CMR – franc. Convention relative au contrat de Transport international des Marchandises par Route  
CURS – Carinska uprava Republike Slovenije  
dBase – angl. dataBase  
DDV – Davek na dodano vrednost  
DOS – angl. Disc Operating System  
EAD – angl. Export Accompanying document  
ECS – angl. Export Control System  
EEC – angl. European Economic community  
EGS – Evropska gospodarska skupnost  
ES – Evropska skupnost  
EU – Evropska unija  
MCC – angl. Modernised Customs Code  
MMP – Mednarodni mejni prehod  
MNZ – Ministrstvo za notranje zadeve  
MOIZ – Modul izstop  
MRN – angl. Movement Reference Number  
NATO – angl. Northern Atlantic Treaty Organisation  
OCR – angl. Optical Character Recognition  
OES – angl. Old Export System  
OTS – angl. Old Transit System  
OZN – Organizacija združenih narodov  
RS – Republika Slovenija  
RSIS – Razpisi schengenskega informacijskega sistema  
SAT – Sistem analize tveganja  
SICIS – Slovenski carinski informacijski sistem  
SIL – Spremna izvozna listina  
SiAES – angl. Slovenian Automated Export System  
SiNCTS – angl. Slovenian New Computerised Transit System  
SKP – Skupna kmetijska politika  
SRT – Sistem za samodejno prepoznavo registrskih oznak tovornih vozil in zabojnikov  
STL – Spremna tranzitna listina  
TAD – angl. Transit Accompanying document  
TIR – franc. Transports Internationaux Routiers  
UPB – Uradno prečiščeno besedilo  
UNECE – angl. United Nations Economic Commission for Europe  
Ur. list – Uradni list

VIMS – angl. Visual Interactive Modeling Systems

ZCS – Zakon o carinski službi

ZDCOPMD – Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih

ZDDV – Zakon o davku na dodano vrednost

ZICPES – Zakon o izvajanju predpisov Evropskih skupnosti

ZNDM – Zakon o nadzoru državne meje

ZPCP – Zakon o prevozih v cestnem prometu

ZPol – Zakon o policiji

ZTro – Zakon o trošarinah

ZTuj – Zakon o tujcih

ZVCP – Zakon o varnosti cestnega prometa

## **SLOVAR SLOVENSKIH PREVODOV TUJIH IZRAZOV**

### **Prevodi iz angleškega jezika**

Disc Operating System – diskovni operacijski sistem  
database – baza podatkov  
Modernised Customs Code – prenovljena carinska koda  
New Computerised Transit System – novi avtomatiziran tranzitni sistem  
Slovenian New Computerised Transit System – Slovenski novi avtomatiziran tranzitni sistem  
Business Process Reengineering – prenova poslovnih procesov  
Visual Interactive Modelling System – vizualni interaktivni grafični sistem za modeliranje  
swim lane – plavalna proga  
Border Inspection Post – Mejna nadzorna točka  
regulation – uredba  
directive – direktiva  
decision – sklep  
Movement Reference Number – Referenčna številka transporta  
Export Accompanying Document – Spremna izvozna listina  
Transit Accompanying Document – Spremna tranzitna listina  
United Nations Economic Commission for Europe – Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo  
European Economic community – Evropska gospodarska skupnost  
Temporary Admission – začasno dovoljenje  
Northern Atlantic Treaty Organisation – Severnoatlantska pogodbeno zveza  
Export Control System – Izvozni nadzorni sistem  
Slovenian Automated Export System – Slovenski avtomatiziran izvozni sistem  
Optical Character Recognition – optično prepoznavanje znakov  
Old Export System – Pomožni izvozni postopek  
Old Transit System – Pomožni tranzitni postopek

### **Prevodi iz francoskega jezika**

Convention relative au contrat de Transport international des Merchandises par Route – Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga  
Conférence Européenne des Ministres des Transports – Evropska konferenca ministrov za promet  
Transports Internationaux Routiers – Mednarodni cestni prevoz  
Admission Temporaire – Začasno dovoljenje

# 1 UVOD

## 1.1 PREDSTAVITEV PODROČJA

Organizacije so se v sodobnem poslovnem okolju znašle v vrtincu nenehnih sprememb. Večina sprememb izhaja iz preobrata razmerja med ponudbo in povpraševanjem po blagu na svetovnih trgih po letu 1970, ko je ponudba presegla povpraševanje. Pozneje je k obsegu sprememb dodatno pripomogel silovit razvoj in razmah tehnologije, v najnovejšem času predvsem informacijske, ki se je globoko zasidrala na vseh področjih gospodarskih in negospodarskih dejavnosti in ki mu še ni videti konca.

Dodaten pritisk na nenehno spreminjanje in prilagajanje organizacij v zadnjih letih povzroča tudi gospodarska kriza, ki v času recesije od organizacij zahteva zmanjševanje stroškov zaradi ohranjanja konkurenčnosti na trgu in posledično tudi preživetja organizacij samih. Zaradi tega so predvsem gospodarske organizacije vedno bolj izpostavljene pritiskom po prilagajanju svojih notranjih struktur, tehnologije in delovnih procesov tem spremembam, saj so v nasprotnem primeru obsojene na propad. Uspešnost in učinkovitost organizacij je namreč neposredno odvisna od hitrega odziva na vplive okolja z organiziranjem in prilagajanjem njihovih notranjih struktur in procesov.

Vsem tem spremembam mora slediti tudi javni sektor, ki naj bi opravljal vlogo kakovostnega servisa svojim državljanom in državljanom ter gospodarskim subjektom na ozemlju svoje države. Drugače bo predstavljal zavoro oziroma coklo v razvoju. Zadnja leta zato Vlada Republike Slovenije pospešeno uvaja nove rešitve in tehnologije z namenom, da bi javni sektor oziroma državna uprava postala učinkovita, moderna, do uporabnika prijazna in k uporabniku usmerjena. Navzven je to najbolj vidno skozi postopno selitev poslovanja s strankami na svetovni splet, kjer preko portala e-uprava posamezniki in pravni subjekti že lahko uporabljajo precejšen del storitev državne uprave.

Vendar pa se tudi sami organi državne uprave pri svojem delu vedno bolj poslužujejo informacijske tehnologije predvsem za ustvarjanje, vzdrževanje in upravljanje baz podatkov, ki jih rabijo pri svojem delu. Tako je tudi Carinska uprava Republike Slovenije začela z informatizacijo poslovanja že sredi prejšnjega desetletja. Najprej je bil opravljen prehod na področju carinjenja in vlaganja carinskih deklaracij z namenom boljšega pregleda in nadzora nad poslovnimi subjekti ter blagom, ki se je uvozno in izvozno carinilo v Republiki Sloveniji. Prvotna aplikacija, imenovana SICIS – Slovenski Carinski Informacijski Sistem, je bila izdelana v DOS okolju s programskim orodjem za upravljanje podatkovnih baz dBase.

Postopoma se je uporaba SICIS-a razširila tudi na nadzor nad tranzitnim blagom na mejnih carinskih izpostavah in še pozneje za vzpostavitev sistema analize tveganja. Carinska uprava Republike Slovenije je pri uporabi SICIS-a v njegovi prvotni obliki, seveda s potrebnimi posodobitvami, vztrajala vse do leta 2007. Takrat se je postopoma začelo s preho-

dom na spletno usmerjene aplikacije z vzpostavitvijo spletnega portala SICIS. Vmes, leta 2006, je Carinska uprava Republike Slovenije, skupaj s carinskimi upravami drugih držav podpisnic Konvencije o skupnem tranzitnem postopku, začela z uporabo novega računalniško podprtega tranzitnega postopka s pomočjo programskega orodja MCC oziroma njegove poslovenjene različice. Pozneje je bilo to orodje zaradi visokih stroškov vzdrževanja opuščeno in nadomeščeno s spletno aplikacijo SiNCTS v sklopu portala SICIS.

Sočasno z uvajanjem spletnega portala SICIS je potekal tudi prehod s starega izvoznega sistema na računalniško podprt izvozni sistem v državah članicah evropske unije. Ti sistemi so se ob sprotnem popravljanju in prilagajanju spremembam obdržali do danes. Staro SICIS okolje se uporablja na mejnih prehodih v Republiki Sloveniji le še na vstopu na carinsko območje Evropske unije za:

- evidentiranje praznih vozil,
- zaključevanje notranjega tranzitnega postopka,
- evidentiranje uvoza prazne vračljive embalaže,
- poenostavljeno prijavljanje blaga pri uvozu,
- evidentiranje začasnega uvoza blaga po Konvenciji o začasnem uvozu in izvozu.

Na izstopu se staro okolje uporablja v ozadju, saj se preko njega prenašajo podatki na hrvaško stran v okviru računalniške izmenjave podatkov s hrvaško carinsko službo.

## **1.2 CILJI NALOGE**

Kljub popolnoma računalniško podprtim postopkom carinske službe in policije na mejnih prehodih pa tudi na splošno je pri izrabi porabljenega časa zaradi bolj ali manj necelovitih informacijskih rešitev na področju administrativnih opravil še vedno opaziti precej rezerv.

Te rezerve poizkušam poiskati v svoji nalogi. Zato sem si zadal hipotezo, da je mogoče s prenovo procesa, katerega osrednja ideja temelji na uvedbi elektronske transportne kartice in na kateri bi se nahajali v elektronski obliki vsi potrebni podatki in dokumenti o blagu, ki so potrebni za carinske postopke, bistveno pospešiti.

Zadano hipotezo nameravam dokazati tako, da bom izdelal model obstoječega postopka, kot se trenutno izvaja. Ker je težko pridobiti kazalnike procesa, ki temelji na stohastičnem obnašanju ljudi, jih nameravam pridobiti s pomočjo simulacij. Nato bom razvil nov, izboljšan model, in kazalnike obeh procesov primerjal.



### **1.3 POTEK RAZISKAVE**

V prvem poglavju tega dela je opredeljeno področje in zastavljena hipoteza raziskave. V drugem poglavju bodo predstavljena izhodišča in osnove raziskovanega področja. Predstavljene so osnove prenov procesov in simulacij.

Raziskava sama se bo osredotočila predvsem na proces, ki bo v obliki, kot poteka sedaj, podrobno opisan. Pri predstavitvi prenovljenega postopka bo predstavljena tudi tehnologija, ki jo nameravamo vključiti v nov način izvajanja tega postopka. Celovit pregled vseh dejavnikov pa je za diplomu preobsežen.

V tretjem poglavju je opisano obstoječe stanje organizacije in izvedbe carinskega postopka, kot poteka na tovarni izstopni stezi pred zamišljeno prenovo.

V četrtem poglavju je opisan postopek, kot naj bi potekal po prenovi. Zaradi relevantnosti rezultatov in primerjave le-teh z rezultati simulacije obstoječega postopka so vhodni parametri istovetni tistim v obstoječem postopku.

V diplomskem delu je prikazana možnost celovite rešitve, ne nujno v popolnoma identični obliki, kot je nakazana, saj nenehen razvoj informacijske tehnologije ponuja vedno nova spoznanja in s tem tudi širi nabor možnosti za izboljšave.

## 2 PRENOVA PROCESOV

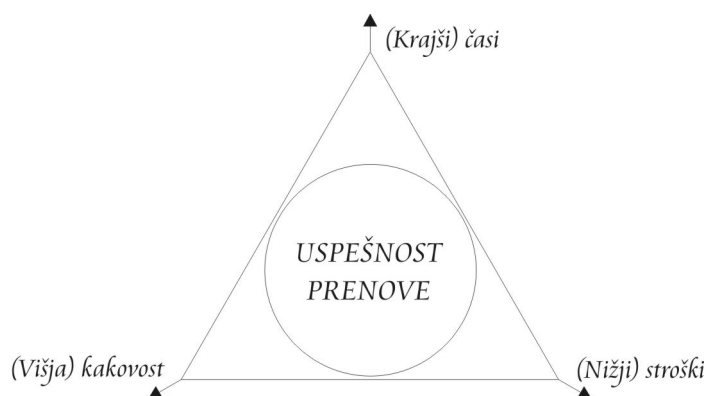
### 2.1 ORGANIZACIJA KOT ODPRT SISTEM

Sodobne organizacije so odprti sistemi, kar pomeni, da so v interakciji s svojim okoljem. Iz okolja sprejemajo vložke v obliki energije in informacij, v okolje pa vračajo izločke – izdelke ali storitve. "Če se odprti sistemi hočejo obdržati, se morajo zoperstavljati procesu razpadanja (entropiji)" (Ivanko, 2004, str. 23). V ta namen morajo čimbolj izkoristiti vse razpoložljive možnosti, ki so jim na voljo. Predvsem informacije so tiste, ki jim morajo organizacije v sodobnem poslovnem okolju namenjati prav posebno pozornost. Kot dejavnost oblikovanja, uvajanja in izvajanja poslovnih informacijskih sistemov je opredeljena poslovna informatika (glej Kovačič in Peček, 2004, str. 9).

### 2.2 PRENOVA IN INFORMATIZACIJA POSLOVANJA

Namen prenove in informatizacije poslovnih procesov je izboljšanje uspešnosti poslovanja. Načini za doseglo uspešnejšega poslovanja so nižanje stroškov, krajšanje časa izvajanja delovnih opravil in z izboljšanjem kakovosti izdelkov oziroma opravljenih storitev. Le organizacije, ki se bodo sposobne prilagoditi zahtevam okolja, bodo v prihodnosti tudi uspešne na trgu.

**Slika 1: Temeljni cilji prenove poslovnih procesov**



Vir: Kovačič in Peček, 2004, str. 35

Trikotnik na Sliki 1 prikazuje tri temeljne cilje, h katerim stremi organizacija pri prenovi poslovnih procesov. Ker so si ti cilji po svoji naravi nasprotujoči, mora organizacija določiti, kateri od njih bo imel višjo prioriteto.

Pri obravnavi preнове organizacije v zasledovanju večje uspešnosti na trgu moramo ločiti med prenovo poslovnih procesov (angl. Business Process Reengineering – BPR) in preno-vo poslovanja (angl. Business Renovation, Restructuring).

Prenova poslovnih procesov zajema analiziranje in spreminjanje celotnega poslovnega procesa z racionalizacijo, standardizacijo in poenostavitvijo postopkov ter uvajanjem nuj-nih organizacijskih sprememb in razmer za uvedbo sodobnih konceptov skupinskega dela in sodobne informacijske tehnologije (glej Kovačič in Peček, 2004, str. 34). Temelji na predpostavki, da so obstoječe poslovne zmožnosti organizacij omejene zaradi neučinkovi-tosti njihovih poslovnih procesov.

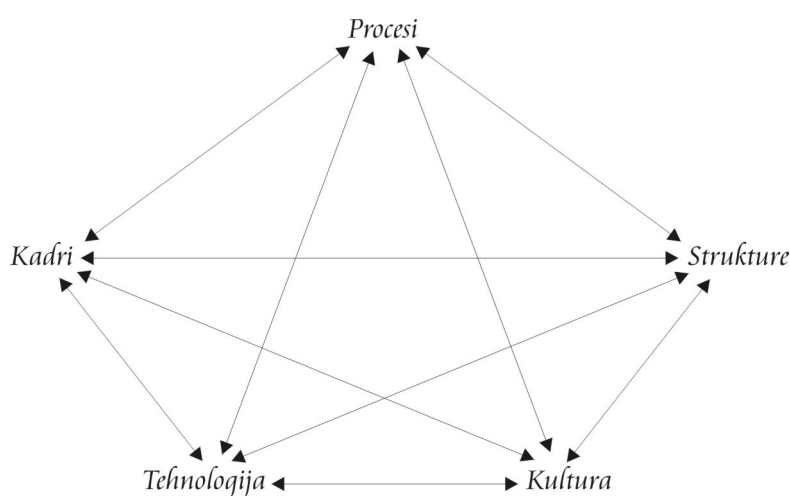
Prenova poslovanja je opredeljena kot metodologija ravnanja s spremembami, ki vključuje metode korenitih in postopnih sprememb oziroma izboljšav in jih povezuje z uvedbo ustreznih tehnologij, pristopov in rešitev za informatizacijo poslovanja (glej Kovačič in Peček, 2004, str. 36).

### 2.3 VIDIKI PRENOVE POSLOVNIH PROCESOV

Prenova poslovnih procesov ne pomeni samo informatizacije oziroma uvedbe informacij-ske tehnologije, temveč zajema tudi druge vidike oziroma elemente sociotehničnega okvi-ra organizacije. Ti vidiki so (glej Kovačič in Peček, str. 38 do 40):

- procesni,
- kadrovski,
- strukturni,
- tehnološki,
- kulturni.

**Slika 2: Razširjen Leavittov diamant**



Vir: Kovačič in Peček, 2004, str. 38

Diagram na Sliki 2 prikazuje dejavnike sociotehničnega okvira organizacije in njihovo medsebojno povezanost in soodvisnost.

## **2.4 SIMULACIJE POSTOPKOV**

Prenova procesov je v bistvu izlet v neznano. Za spremljanje učinkov je zato potrebno meriti osnovne kazalnike procesa, kot jih na primer opredeljujeta Kaplan in Norton (Kaplan in Norton, 2000, str. 77):

- tržni delež,
- ohranjanje strank,
- pridobivanje strank,
- zadovoljstvo strank,
- dobičkonosnost strank.

Opazovani postopek skoraj v celoti temelji na ljudeh. To so cariniki, ki naključno, na podlagi systemsko opredeljenih ter tudi priložnostnih kazalnikov tveganja, večkrat pa kar intuitivno pregledujejo potnike, blago in vozila. Na tovorni izstopni stezi zaradi tega, pa tudi zaradi različnega števila dokumentov ter različnih količin in vrst blaga, naloženega na posamezno vozilo, za to aktivnost potrebujejo različno dolžino časa. Tudi zaradi naključnih različnih odzivov posameznih carinikov na alternative bi za natančno modeliranje postopkov nujno potrebovali daljše, organizirano spremljanje dogajanja. Ker takšno merjenje ni mogoče, se poizkuša ključne indikatorje procesa pridobiti s pomočjo diskretnih simulacij postopka.

S simuliranjem procesov posnemamo delovanje realnih sistemov v navideznem okolju z namenom pridobitve informacij o odzivih sistema na spremembe okoljskih in notranjih dejavnikov. Rezultati simulacij nam pomagajo pri razporejanju obremenjenosti virov, odpravi ozkih grl in zniževanju stroškov procesov.

Za namen simuliranja določenega procesa moramo izdelati ustrezen model oziroma posnetek realnega sistema. "Model splošno opredeljujemo kot sliko izvirnika, ki jo ustvarimo in uporabljamo kot sredstvo za pridobivanje spoznanj, prenos znanj in preizkušanje brez tveganja za izvirnik" (Kovačič in Peček, 2004, str. 47). Najpogosteje uporabljene v sodobnem modeliranju poslovnih procesov so grafične metode, ki s pomočjo grafičnih simbolov in povezav med njimi prikazujejo obnašanje opazovanih sistemov. S tega področja so v praksi uveljavljene tehnike (glej Kovačič in Peček, 2004, str. 51):

- preglednic odvisnosti,
- diagramov poteka,
- diagramov tokov podatkov,
- diagramov poslovnih procesov.

Statični in dinamični model sta podlaga za izvajanje simulacij. V sodobnem informacijskem okolju se tovrstne simulacije izvajajo s pomočjo namenskih računalniških programskih orodij – vizualnih interaktivnih grafičnih sistemov za simulacijsko modeliranje (angl. Visual Interactive Modelling Systems – VIMS). Prednosti teh sistemov so po Piddu naslednje (po Pečku, 2008, str. 63):

- dajejo dober pregled nad logičnim obnašanjem simulacijskega programa;
- z vizualnim nadzorom poteka simulacije lahko izločimo nekatere neperspektivne modele in zato ne izgubljammo časa za njihov dolgotrajni potek izračunavanja;
- grafični simulacijski modeli delujejo večinoma z logičnimi spremenljivkami, medtem ko programske rešitve uporabljajo številčne spremenljivke; prve je ob primeri ni predstavitvi lažje nadzorovati.

Najpogosteje uporabljeno programsko orodje je v zadnjem času Corel igrafx Process, trenutno v verziji 2009, ki omogoča modeliranje s pomočjo "swim lane" diagrama poteka ter tudi izvedbo diskretnega simuliranja postopkov. Njegova prednost je v enostavnosti in razumljivosti.

## **3 PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA POSTOPKA – ASIS**

### **3.1 OSNOVNI POJMI**

#### **3.1.1 Carinsko območje Evropske unije**

Carinsko območje Evropske unije (v nadaljevanju EU oziroma Skupnost) obsega ozemlje držav članic, vključno z njihovimi teritorialnimi vodami, notranjimi morskimi vodami in zračnim prostorom.

Države, članice Skupnosti, so: Republika Avstrija, Kraljevina Belgija, Republika Bolgarija, Republika Ciper, Češka republika, Kraljevina Danska (razen Ferskih otokov in Grenlandije), Republika Estonija, Republika Finska vključno z otočjem Åland, Republika Francija, vključno s Kneževino Monako in prekomorskimi departmaji Guadeloupe, Francoska Gvajana, Martinique ter Réunion (razen prekomorskih ozemelj Saint Pierre in Miquelon ter Mayotte), Helenska republika Grčija, Republika Italija (razen mestnih občin Livignon in Campione d'Italia ter nacionalnih voda Luganskega jezera med obrežjem in politično mejo območja med Ponte Treso in Porto Ceresiom), Republika Irska, Republika Latvija, Republika Litva, Veliko vojvodstvo Luksemburg, Republika Madžarska, Republika Malta, Zvezna republika Nemčija (razen otočja Helgoland in ozemlja Büsingen), Kraljevina Nizozemska (brez prekomorskih ozemelj), Republika Poljska, Republika Portugalska, Republika Romunija, Slovaška republika, Republika Slovenija, Kraljevina Španija (brez Ceute in Melille), Kraljevina Švedska ter Združeno kraljestvo Velike Britanije in severne Irske, vključno s Kanalskimi otoki in otokom Man.

#### **3.1.2 Carinsko blago**

Carinsko blago je vso tisto blago, ki se uvaža na carinsko območje Skupnosti in še ni bilo sproščeno v prost promet, in vse blago, za katero je vložena carinska deklaracija za izvoz s carinskega območja Skupnosti.

#### **3.1.3 Carinski status blaga**

Glede na carinski status blaga ločimo skupnostno in neskupnostno blago. Za skupnostno blago je značilno, da je:

- v celoti pridobljeno ali proizvedeno na carinskem območju Skupnosti in ne vsebuje blaga, uvoženega iz držav ali z ozemelj, ki niso del carinskega območja Skupnosti;
- uvoženo iz držav ali ozemelj, ki niso del carinskega območja Skupnosti, in je sproščeno v prost promet;
- pridobljeno ali proizvedeno na carinskem območju Skupnosti, ne glede na to, ali je pridobljeno izključno iz blaga, pridobljenega ali proizvedenega na carinskem

območju Skupnosti, ali pa iz blaga, uvoženega iz držav ali z ozemelj, ki niso del carinskega območja Skupnosti.

Neskupnostno blago je vso ostalo blago. Tudi skupnostno blago, ki dejansko zapusti carinsko območje Skupnosti, izgubi status skupnostnega blaga in postane neskupnostno blago. Izjema je blago, ki z obrazcem za dokazovanje skupnostnega statusa blaga T2L zapusti carinsko območje Skupnosti z namenom ponovnega vnosa na carinsko območje Skupnosti v nespremenjeni obliki. Gre torej le za prečkanje ozemlja tretjih držav pri prevozu blaga iz enega v drugi kraj na carinskem območju Skupnosti.

#### **3.1.4 Sistem analize tveganja – SAT**

Sistem analize tveganja ali sistem SAT je avtomatiziran sistem, temelječ na podlagi verjetnosti pojava dogodka, ki bi imel za posledico finančne ali kakšne druge negativne posledice za Skupnost in s tem tudi za RS, samodejno proži napotke z namenom temeljitejšega nadzora nad carinskim blagom, nad vozili, ki takšno blago prevažajo, ter nad udeleženi subjekti. Viri za vzpostavljanje baze podatkov sistema SAT so lastne evidence carinske službe, pridobljene s predhodnimi kontrolami in pregledi, informacije inšpekcijskih služb, policije in tudi javno dostopni viri – internet in časopisi.

V primeru pojavitve tveganega subjekta sistem SAT sproži napotek z navedbo vrste in stopnje tveganja ter z informacijo o viru oziroma podlagi za podrobnejšo obravnavo. Carinik se nato na podlagi podatkov sistema SAT in na podlagi predložene dokumentacije odloči, ali bo dejansko opravil temeljitejši pregled. Odloči se lahko za temeljit pregled vseh listin, ki spremljajo blago, ali pa tudi za fizični pregled blaga.

Vsi proženi napotki zahtevajo tudi povratno informacijo v obliki vnosa opisa in rezultatov opravljenega pregleda, ki služi za ponovno vrednotenje informacij in določitev novih kazalnikov tveganja.

### **3.2 PREDSTAVITEV OKOLJA**

Model, obravnavan v tem diplomskem delu, uporablja v simulaciji podatke in opisuje postopek na tovorni izstopni stezi Mednarodnega cestnega mejnega prehoda Zavrč (v nadaljevanju: MMP Zavrč), pri čemer je, zaradi manjše prepustnosti, poudarek na carinskem postopku. Manjša prepustnost je posledica večje količine raznovrstnih dokumentov in bolj zapletenih postopkov, ki se na tovorni izstopni stezi, v primerjavi s količino in raznolikostjo dokumentov pri policijskem postopku, pojavljajo in obdelujejo v carinskem postopku.

MMP Zavrč leži na državni meji med Republiko Slovenijo (v nadaljevanju RS) in Republiko Hrvaško ob regionalni cesti I. reda št. 228 Spuhlja–Zavrč<sup>1</sup>, ki povezuje slovensko mesto Ptuj s hrvaškim Varaždinom. Ta meja je postala 01. 05. 2004, z vstopom Republike Slovenije v EU, zunanja meja Skupnosti in je od 21. 12. 2007 tudi zunanja meja schengenskega območja, kar pomeni, da Slovenija v imenu držav članic schengenskega območja izvaja nadzor zunanje meje na meji z Republiko Hrvaško.

**Slika 3: Carinski uradi in izpostave CURS**



Vir: URL="[http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/internet/O\\_carini/Zemljevid\\_2010\\_januar.jpg](http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/internet/O_carini/Zemljevid_2010_januar.jpg)", 06.08.2010

Po velikosti spada MMP Zavrč med srednje velike cestne mejne prehode. Po količini prometa je za MMP Obrežje in MMP Gruškovje tretji največji slovenski cestni mejni prehod. Dnevno prestopi mejo preko MMP Zavrč povprečno približno<sup>2</sup>:

- 5000 oseb,
- 1500 osebnih vozil,
- 16 avtobusov in
- 400 tovornih vozil.

Za razliko od t.i. mejnih kontrolnih točk (BIP – Border Inspection Post), ki so na slovensko-hrvaških cestnih mejnih prehodih MMP Obrežje, MMP Gruškovje in MMP Jelšane, na

<sup>1</sup> Uredba o kategorizaciji državnih cest (Ur. list RS, št. 33/1998)

<sup>2</sup> Interni statistični podatki Izpostave Zavrč



MMP Zavrč niso prisotne inšpekcijske službe (veterinarska, fitosanitarna in zdravstvena). Zaradi tega dejstva na MMP Zavrč ni mogoče opravljati carinskih postopkov nad blagom, za katerega je potreben veterinarski, fitosanitarni ali zdravstveni nadzor. Drugih omejitev, kar zadeva carinske postopke, ni.

### **3.3 NORMATIVNA UREDITEV**

#### **3.3.1 Splošno**

Z vstopom RS v EU, 01. 05. 2004, se je del nacionalne suverenosti na zakonodajnem področju prenesel na institucije Skupnosti. To se kaže v dejstvu, da se predpisi, ki jih oblikujejo in sprejemajo institucije Skupnosti, uporabljajo v RS, kot tudi v vseh ostalih državah članicah Skupnosti.

"Institucionalni trikotnik", ki oblikuje politike in pravne akte, ki se uporabljajo po vsej Skupnosti, sestavljajo Evropski parlament, Svet EU in Evropska komisija. Evropska komisija načeloma predlaga nove pravne akte, Evropski parlament in Svet EU pa jih sprejemata. Pojavne oblike zavezujočih pravnih aktov Evropske komisije so uredba (angl. regulation), direktiva ali smernica (angl. directive) in sklep (angl. decision).

**Uredba** je v celoti zavezujoči pravni akt, ki se neposredno uporablja v vseh državah članicah. Ob izdaji dobi neposredno pravno veljavo v nacionalnih pravnih redih držav članic Skupnosti. To pomeni, da ustvarja pravo, ki se nemudoma uporabi v vseh državah članicah enako kot nacionalni zakon, in to brez vsakršnega posredovanja nacionalnih oblasti. Vsak nacionalni zakon oziroma določbe le-tega, ki morda nasprotujejo določbam uredbe, izgubijo svojo pravno veljavo oziroma uredba nad njimi prevlada.

**Direktiva** je za vsako državo članico, na katero je naslovljena, zavezujoča glede cilja, ki ga je treba doseči. Nacionalnim organom je prepuščena izbira oblike in metod za uresničitev ciljev Skupnosti v okviru notranjih pravnih redov držav članic. Države članice morajo direktive prenesti v nacionalno zakonodajo v popolni obliki in v predpisanem roku. V nasprotnem primeru se lahko tisti, ki so predmet sodne obravnave, nanjo neposredno sklicujejo pred nacionalnimi sodišči.

**Sklep** je v celoti zavezujoč pravni predpis, a le za tiste osebe, na katere je naslovljen.

### 3.3.2 Pravni akti, ki urejajo delovanje carinske službe

Temeljni predpis, ki 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, je Zakon o carinski službi (ZCS-1-UPB1, Ur. list RS, št. 104/2004, s spremembami).

Iz dejstva, da Skupnost temelji na carinski uniji, izhaja, da je z vstopom vanjo RS suverenost na carinskem področju s prevzemom carinske zakonodaje Skupnosti prenesla na njegove institucije. Zaradi tega je ob vstopu RS v Skupnost leta 2004 bil sprejet Zakon o izvajanju carinskih predpisov Evropskih skupnosti (ZICPES, Ur. list RS, št. 25/2004, 111/2007). Le-ta ureja izvajanje carinskih predpisov, ki dajejo pooblastila državam članicam, da področje carinskih predpisov uredijo nadalje v nacionalni zakonodaji, ter ureja zadeve s tega področja, katerih ureditev ni v pristojnosti Skupnosti. Pri tem kot carinski predpisi Skupnosti štejejo:

- Uredba Sveta (EGS), št. 918/83 o sistemu oprostitev carin v Skupnosti (Ur. list EU, L št. 105/1983, z vsemi spremembami; v nadaljevanju: uredba o carinskih oprostitvah);
- Uredba Sveta (EGS), št. 2658/87 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (Ur. list EU, L št. 256/1987, z vsemi spremembami; v nadaljevanju: uredba o tarifi);
- Uredba (ES), št. 450/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Skupnosti (Modernizirani carinski zakonik; Ur. list EU, L št. 145/2008; v nadaljevanju: carinski zakonik);
- Uredba Komisije (EGS), št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS), št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (Ur. list EU, L št. 253/1993, z vsemi spremembami; v nadaljevanju: izvedbena uredba);
- Uredba Sveta (ES), št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice (Ur. list EU, L št. 196/2003, z vsemi spremembami; v nadaljevanju: uredba o varstvu pravic intelektualne lastnine);
- Uredba Komisije (ES), št. 1891/2004 o sprejemu določb za uporabo Uredbe Sveta (ES), št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice (Ur. list EU, L št. 328/2004, z vsemi spremembami; v nadaljevanju: izvedbena uredba o varstvu pravic intelektualne lastnine).

Carinski zakonik določa splošna pravila in postopke, ki se uporabljajo za vnos blaga na carinsko območje Skupnosti ali iznos blaga s carinskega območja Skupnosti ter se brez poseganja v mednarodno pravo in konvencije in zakonodajo Skupnosti na drugih področjih uporablja enotno na celotnem carinskem območju Skupnosti.

Področje davka na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV) ureja Zakon o davku na dodano vrednost (ZDDV-1-UPB2, Ur. list RS, št. 10/2010), s katerim se ureja sistem in uvaja obveznost plačevanja DDV-ja na ozemlju Republike Slovenije v skladu:

- z Direktivo Sveta 2006/112/ES o skupnem sistemu davka na dodano vrednost (Ur. list EU, L št. 347/2006), z vsemi spremembami;
- z Direktivo Sveta 2008/9/ES o podrobnih pravilih za vračilo DDV-ja, opredeljenih v Direktivi 2006/112/ES, davčnim zavezancem, ki nimajo sedeža v državi članici vračila, ampak v drugi državi članici (Ur. list EU, L št. 44/2009);
- s Trinajsto direktivo Sveta 86/560/EGS o usklajevanju zakonodaje držav članic glede prometnih davkov – Postopki vračila davka na dodano vrednost davčnim zavezancem, ki nimajo stalnega prebivališča ali sedeža na ozemlju Skupnosti (Ur. list EU, L št. 326/1986).

Predpis, ki carinsko službo pooblašča za nadzor nad obračunavanjem in plačevanjem trošarine, je Zakon o trošarinah (ZTro-UPB6, Ur. list RS, št. 35/2010, s spremembami). Trošarina je specifična dajatev, ki se pri sprostitvi v porabo plačuje od trošarinskih izdelkov, proizvedenih na območju RS ali vnesenih z ozemlja držav članic Skupnosti v Slovenijo ali trošarinskih izdelkov, ki se uvozijo v Skupnost. Trošarinski izdelki, od katerih se po Zakonu o trošarinah plačuje trošarina, so:

- alkohol in alkoholne pijače,
- tobačni izdelki,
- energenti in električna energija.

Pravno podlago za preverjanje dovolilnic, licenc in potrdil ter sankcioniranje morebitnih nepravilnosti pri izvajanju mednarodnega prevoza blaga po cestah carinskim organom zagotavlja Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2, Ur. list RS, št. 131/2006, s spremembami). ZPCP-2 za ta namen, poleg tega, da je usklajen z vsemi Uredbami organov Skupnosti, prenaša v slovenski pravni red naslednje njihove direktive:

- Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga (Ur. list EU, L št. 33/2006);
- Direktivo Sveta 96/26/ES o dovoljenju za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika v tovornem in potniškem prometu ter o medsebojnem priznavanju diplom, spričeval in drugih dokazil o formalnih kvalifikacijah za olajšanje uresničevanja pravic teh prevoznikov do ustanavljanja prevoznih podjetij v domačem in mednarodnem prometu (Ur. list EU, L št. 124/1996, z vsemi spremembami);
- Direktivo 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS), št. 3820/85 in Direktive Sveta, št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS (Ur. list EU, L št. 226/2003).

### 3.3.3 Pravni akti, ki urejajo delovanje policije

Naloge in organizacijo policije kot temeljni pravni akt določa Zakon o policiji (ZPol-UPB7, Ur. list RS, št. 66/2009, s spremembami), ki med naloge policije uvršča tudi varovanje državne meje in opravljanje mejne kontrole.

Organizacijo in način opravljanja nadzora državne meje, izvajanje policijskih ukrepov v notranjosti in mednarodno policijsko sodelovanje določa Zakon o nadzoru državne meje (ZNDM-2, Ur. list RS, št. 60/2007), ki v skladu z Uredbo (ES), št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja - Zakonik o schengenskih mejah (Ur. list EU, L št. 105/2006), določa tudi pristojne organe v RS za izvajanje Zakonika o schengenskih mejah ter sankcije za kršitve njegovih določb. Za nadzor državne meje se po ZNDM-2 štejejo dejavnost in ukrepi iz Zakonika o schengenskih mejah.

Pogoji in načini vstopa, zapustitve in bivanja tujcev v Republiki Sloveniji so določeni z Zakonom o tujcih (ZTuj-1-UPB6, Ur. list RS, št. 64/2009 s spremembami). S tem zakonom se v slovenski pravni red med drugimi prenaša tudi Direktiva Sveta 2001/51/ES o dopolnitvi določb člena 26. Konvencije o izvajanju schengenskega sporazuma (Ur. list EU, L št. 187/2001).

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5, Ur. list RS, št. 56/2008, s spremembami) ureja pravila in pogoje za udeležbo v cestnem prometu. S tem zakonom se tudi v pravni red RS prenaša Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vozniških dovoljenjih (Ur. list EU, L št. 403/2006).

Po Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD-UPB2, Ur. list RS, št. 64/2007, s spremembami) je tudi policija pristojni organ za izvrševanje:

- Uredbe (ES), št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) 3821/85 in (ES), št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS), št. 3820/85 (Ur. list EU, L št. 102/2006);
- Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (Ur. list EU, L št. 370/1985), s spremembami in dopolnitvami.

Ta zakon ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev v cestnih prevozih ter postopke nadzora nad izvajanjem zgoraj navedenih uredb.

## 3.4 VRSTE DOKUMENTOV

### 3.4.1 Dokumenti, ki jih preverja carina

#### 3.4.1.1 Carinski dokumenti

##### **Elektronske deklaracije**


Elektronske deklaracije imenujemo tiste, ki so v carinski informacijski sistem vnesene v elektronski obliki in se kot take nahajajo v bazi podatkov. Za priklic takšne deklaracije iz sistema potrebujemo izvod v papirni obliki z natisnjeno črtno kodo oziroma le referenčno številko transporta MRN (angl. **M**ovement **R**eference **N**umber). Na izstopnih carinskih uradih se v takšni obliki pojavljajo: spremna izvozna listina, spremna tranzitna listina in zvezek TIR (angl. TIR Carnet iz franc. **T**ransports **I**nternationaux **R**outiers). Elektronske deklaracije carinik ne potrjuje s carinskim žigom, razen ko jih zaradi nedelovanja carinskega informacijskega sistema ne more vnesti v sistem in na ta način potrditi izstopa blaga.

**Spremna izvozna listina (SIL, angl. Export Accompanying Document – EAD)** od 01. 07. 2007 nadomešča izvod 3-enotne upravne listine (EUL) in služi nadzoru nad redno izvozno ocarinjenim blagom pri uradu odhoda ter nad blagom, ki ga pošilja priznani izvoznik po postopku hišnega izvoznega carinjenja.

**Spremna tranzitna listina (STL, angl. Transit Accompanying Document – TAD)** v novem avtomatiziranem tranzitnem sistemu NCTS (angl. New Computerised Transit System), ki služi nadzoru nad neskupnostnim blagom, to je blagom, za katerega niso plačane carinske in druge dajatve ob vnosu na carinsko območje Skupnosti, ter nad skupnostnim blagom, ki se prevaža od enega do drugega kraja na carinskem območju Skupnosti čez ozemlje tretjih držav, ne da bi to blago pri prečkanju teh ozemelj spremenilo skupnostni status. Poleg tega se STL od 01. 01. 2009, da bi se zagotovila učinkovita izmenjava podatkov in enaka raven carinske kontrole, kot se izvaja v okviru skupnostnega/skupnega tranzitnega postopka, uporablja tudi za blago, ki se prevaža z zvezkom TIR.

Slika 4: Elektronska carinska deklaracija (vzorec obrazca STL)

STL – list A

EVROPSKA SKUPNOST		1 DEKLARACIJA		MRN
A	2 Pojavitelj/voznik	3 Obratni	4 Nakladnica	
	5 Postavke	6 Število tovarov		
	8 Prejemnik	Povratno kopijo pošlji zaradi:		
	18 Registracija in država prevoznega sredstva ob odhodu	OBREŽJE OBREŽJE SI-8261 JESENICE NA DOLENJSKEM SI 15 Država odpremljevalca SI		
17 Namerilna država		SI		
16 Drugi dogodki med prevozom		G ZAZNAMKI PRISTOJNIH ORGANOV		
31 Tovarki in opis blaga		32 Značilnosti	33 Tarifna oznaka	35 Bruto masa (kg)
44 Posebni zahtevki		36 Neto masa (kg)		
50 Prevoz		40 Skupna prijava/Predstava		
F Zaznamki pritožnega organa		51 Tercetna stranka (in država)		
52 Zavezanec		53 Namerilni (in država)		
D KONTROLA URADA ODHODA		I KONTROLA NAMEMBESNE URADA		C URAD ODHODA
Ugotovitev: Zadovoljiti		Datum prijave: Prejeti car. oznaki		SI01123(OBREŽJE)
Carinske oznake, število: ID oznake: Rok (zahtej št.):		Zaznamki: Povratna kopija poslana na Registrirana pod št.: Podpis: Žig:		19/04/2004
Ovzeta: (člen 199/2 izvedbene uredbe I čen 4/2 Dodatka III Konvencije STP)		LJUBLJANA (SI)		

Vir: [http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/pageuploads/Zakonodaja/Registrar\\_spl\\_aktov\\_car.sluzbe/Navodila/Navodilo\\_15\\_2004\\_P\\_3.pdf](http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/pageuploads/Zakonodaja/Registrar_spl_aktov_car.sluzbe/Navodila/Navodilo_15_2004_P_3.pdf)

**Zvezek TIR** je podlaga za mednarodni prevoz blaga od urada odhoda do namembnega urada, čez ozemlja držav, podpisnic Carinske konvencije o mednarodnem prevozu blaga, na podlagi zvezkov TIR (v nadaljevanju Konvencija TIR). Konvencija TIR omogoča čezmejni cestni prevoz blaga z odlogom plačila carin in drugih dajatev z namenom poenostavitve in minimalnega posredovanja carinskih organov med prevozom. Vsaka država, podpisnica Konvencije TIR, lahko neposredno ali po pooblaščenih jamstvenih združenjih izdaja zvezke TIR in nastopa kot porok. Jamstveno združenje se z izdajo zvezka TIR zavezuje, da bo v primeru nepravilnosti med prevozom blaga pod režimom TIR plačalo ustrezne dajatve v skladu s predpisi, ki veljajo v državi, na ozemlju katere je do nepravilnosti prišlo. Do sklenitve prve pogodbe TIR je prišlo leta 1949 med manjšim številom evropskih držav, pravno formalizirana je bila leta 1954 pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (angl. United Nations Economic Commission for Europe – UNECE). Konvencija TIR kot taka je bila sprejeta leta 1975, Evropska gospodarska skupnost (EGS, angl. European Economic Community – EEC), v imenu članic jo je sprejela leta 1978, na območju EGS-ja je začela veljati leta 1983. V začetku leta 2010 je Konvencija TIR imela 68 držav podpisnic. Za prevoz blaga pod režimom TIR morajo biti izpolnjeni naslednji štirje glavni pogoji, kot jih določa Konvencija TIR:

- blago se mora prevažati v odobrenih vozilih ali zabojnikih s carinsko oznako;
- blago mora spremljati zvezek TIR, ki je univerzalno priznan od vseh držav, podpisnic Konvencije TIR, in zagotavlja obstoj zavarovanja za poplačilo morebitnega carinskega dolga ter se uporablja kot listina za carinski nadzor;
- ukrepe carinskega nadzora, sprejete v državi odhoda, sprejmejo tudi države tranzita in namembna država, zato blaga, ki se prevaža pod režimom TIR, tranzitni carinski organi praviloma ne preglejujejo;
- zaradi nadzora nad dostopom do postopka TIR morajo nacionalna jamstvena združenja in osebe, ki želijo prevažati blago pod režimom TIR, izpolnjevati zahteve in pogoje, ki jih postavijo pristojni organi; ponavadi so to carinske uprave držav podpisnic Konvencije TIR.

Slika 5: Sprednja stran zvezka TIR

**IRU** Union Internationale des Transports Routiers

# CARNET TIR \*

**4 volets** XC38000000

1. Vallette pour point en charge par le bureau de douane en départ (point de départ)  
Valid for the reception of goods for the Customs office of departure (point of loading)

2. Destinée par  
Bound to

3. Titulaire  
Holder

4. Signature du titulaire de l'autorisation  
Signature of holder of the permit  
5. Signature du personnel de l'organisation autorisée  
Signature of the members of the authorized organization

6. Pays en départ  
Country of origin (1)

7. Pays de destination  
Country of destination (1)

8. Point d'importation du point de destination (1)  
Destination point of destination (1)

9. Caractéristiques de la marchandise (1)  
Characteristics of goods (1)

10. Point d'importation de la marchandise (1)  
Destination point of destination (1)

11. Description des marchandises  
Description of goods

12. Signature du titulaire du carnet  
Signature of the carnet holder

(1) Réviser la destination finale  
Check the final destination

Vir: [http://www.prometna-zona.com/spedicija/tir\\_carnet.jpg](http://www.prometna-zona.com/spedicija/tir_carnet.jpg)



### **Neelektronske deklaracije**

Kot neelektronske deklaracije pojmuje tiste, ki nastopajo le v papirni obliki, in mora carinik, da bi jih evidentiral v carinski informacijski sistem, potrebne podatke razbrati iz njih in jih ročno vnesti v MOIZ, vsakega v zato predvideno zaslonsko okno. Na izstopu se kot neelektronske deklaracije pojavljajo: zvezek ATA, trošarinski dokument, kontrolni dokument T% in komercialni dokumenti – računi.

**Zvezek ATA** (angl. ATA Carnet iz franc.-angl. **A**dmission **T**emporaire/**T**emporary **A**dmission) je mednarodni carinski dokument za začasni uvoz oziroma izvoz blaga brez plačila carinskih in drugih dajatev pri začasnem uvozu oziroma ponovnem uvozu z začasnega izvoza blaga. Začasni uvoz ali začasni izvoz se pod režimom ATA lahko odobri le za določene namene oziroma vrste blaga: vzorce komercialnega blaga, profesionalno opremo in za blago, namenjeno predstavitvam oziroma uporabi na sejnih, za čas do največ enega leta. Ne more pa se zvezek ATA uporabljati za pokvarljivo blago in prehrano ter za blago, namenjeno na predelavo ali popravilo. Prvotna Konvencija ATA, kot pravna podlaga za začasni uvoz blaga pod režimom ATA, je bila sklenjena leta 1961, leta 1990 jo je nadomestila Konvencija o začasnem uvozu ali Istanbulska konvencija. Zvezke ATA izdajajo in nastopajo kot jamstvene organizacije za poplačilo dajatev v primeru, da se začasno uvoženo blago ne bi ponovno izvozilo, nacionalna zavarovalna združenja – ponavadi je to nacionalna gospodarska zbornica v posamezni državi podpisnici Konvencije ATA.

Slika 6: Zvezek ATA

Gospodarska zbornica Slovenije  
Chamber of Commerce and Industry of Slovenia

ZVEZEK A.T.A. / A.T.A. CARNET / CARNET A.T.A.  
ZA ZAČASNI UVOD BLAGA  
FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS  
FOUR / ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES  
D'AVANCE CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS  
CONVENTION D'AVANCE SUR LE CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES  
KONVENSIJA O ZAČASNEM UVODU / CONVENTION ON TEMPORARY ADMISSION / CONVENTION RELATIVE A L'ADMISSION TEMPORAIRE

INTERNACIONALNA GARANCIJSKA VERZISA  
INTERNATIONAL GUARANTEE CHAIN  
CHAÎNE DE GARANTIE INTERNATIONALE

ICC  
1973

(This application form must be filled in on 3 sides please / Before completing the Carnet, please read Rules on cover page 3 / Avant de remplir le carnet, lire le verso de page 3 et le règlement)

<b>Z V T A  E A R  Z N  E C E  K A T  A N A  T E T  A T A</b>	<p><b>A. IMETNIK IN NASLOV / HOLDER AND ADDRESS /</b> Tiskano ali ročno</p>	<p><b>G. ZA UPORABO IZDAJATELJSKEGA ZDRUŽENJA / FOR ISSUING ASSOCIATION USE /</b> <i>Relative à l'association émettrice</i> <b>SPREDNJA PLATNICA / FRONT COVER /</b> <i>Coverletten</i></p> <p>a) <b>ZVEZEK B. / CARNET No. /</b> Carnet N° <span style="float: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">SI -</span></p> <p>Število dopolnilnih listov Number of continuation sheets <i>Nombre de feuilles supplémentaires</i></p>																																																																																																				
	<p><b>B. KI GA ZASTOPA / REPRESENTED BY /</b> <i>Représenté par</i></p>	<p>b) <b>KI GA JE IZDAL / ISSUED BY /</b> <i>Déclaré par</i></p>																																																																																																				
	<p><b>C. PREDVIDENA UPORABA BLAGA / INTENDED USE OF GOODS /</b> <i>Utilisation prévue des marchandises</i></p>	<p>e) <b>VELJA DO / VALID UNTIL /</b> <i>Valable jusqu'à</i></p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>mesec / month</td> <td>mesec / month</td> <td>dan / letuška / day (month/year)</td> </tr> <tr> <td>_____</td> <td>_____</td> <td>_____ / _____ / _____</td> </tr> </table>	mesec / month	mesec / month	dan / letuška / day (month/year)	_____	_____	_____ / _____ / _____																																																																																														
mesec / month	mesec / month	dan / letuška / day (month/year)																																																																																																				
_____	_____	_____ / _____ / _____																																																																																																				
	<p><b>P. Ta carnet velja v naslednjih državnih ozemljih s garancijo združenja, naštetih na zadnji strani platnice / This carnet may be used in the following countries/Customs territories under the guarantee of the association listed on page four of the cover. / Ce carnet est valable dans les pays / territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de couverture.</b></p> <table style="width: 100%; font-size: small;"> <tr> <td>EE: Irlande</td> <td>HR: Hrvatska</td> <td>CH: Švicarska</td> <td>GR: Grčija</td> </tr> <tr> <td>EU: Avstrija</td> <td>IS: Islandija</td> <td>TH: Tajsland</td> <td>HU: Madžarska</td> </tr> <tr> <td>EU: Belgija</td> <td>MT: Malto</td> <td>TR: Turčija</td> <td>PL: Poljska</td> </tr> <tr> <td>EU: Nemčija</td> <td>NO: Norveška</td> <td>TT: Trinidad in Tobago</td> <td>PT: Portugalska</td> </tr> <tr> <td>EU: Danska</td> <td>SE: Švedska</td> <td>US: ZDA</td> <td>RO: Romunija</td> </tr> <tr> <td>EU: Francija</td> <td>UK: Velika Britanija</td> <td>EUROPEAN COMMUNITY</td> <td>SI: Slovenija</td> </tr> <tr> <td>EU: Italija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>AT: Avstrija</td> <td>SK: Slovaška</td> </tr> <tr> <td>EU: Španija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>BE: Belgija</td> <td>HR: Hrvaška</td> </tr> <tr> <td>EU: Portugalska</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>GR: Grčija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Nemčija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>IT: Italija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Poljska</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>FR: Francija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Romunija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Slovaška</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Madžarska</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Turčija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Hrvatska</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Srbija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Bosna in Hercegovina</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Črna gora</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Severna Makedonija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Albanija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Srbija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Črna gora</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Severna Makedonija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> <tr> <td>EU: Albanija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> <td>EU: Evropska unija</td> </tr> </table>		EE: Irlande	HR: Hrvatska	CH: Švicarska	GR: Grčija	EU: Avstrija	IS: Islandija	TH: Tajsland	HU: Madžarska	EU: Belgija	MT: Malto	TR: Turčija	PL: Poljska	EU: Nemčija	NO: Norveška	TT: Trinidad in Tobago	PT: Portugalska	EU: Danska	SE: Švedska	US: ZDA	RO: Romunija	EU: Francija	UK: Velika Britanija	EUROPEAN COMMUNITY	SI: Slovenija	EU: Italija	EU: Evropska unija	AT: Avstrija	SK: Slovaška	EU: Španija	EU: Evropska unija	BE: Belgija	HR: Hrvaška	EU: Portugalska	EU: Evropska unija	GR: Grčija	EU: Evropska unija	EU: Nemčija	EU: Evropska unija	IT: Italija	EU: Evropska unija	EU: Poljska	EU: Evropska unija	FR: Francija	EU: Evropska unija	EU: Romunija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Slovaška	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Madžarska	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Turčija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Hrvatska	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Srbija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Bosna in Hercegovina	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Črna gora	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Severna Makedonija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Albanija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Srbija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Črna gora	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Severna Makedonija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Albanija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija
EE: Irlande	HR: Hrvatska	CH: Švicarska	GR: Grčija																																																																																																			
EU: Avstrija	IS: Islandija	TH: Tajsland	HU: Madžarska																																																																																																			
EU: Belgija	MT: Malto	TR: Turčija	PL: Poljska																																																																																																			
EU: Nemčija	NO: Norveška	TT: Trinidad in Tobago	PT: Portugalska																																																																																																			
EU: Danska	SE: Švedska	US: ZDA	RO: Romunija																																																																																																			
EU: Francija	UK: Velika Britanija	EUROPEAN COMMUNITY	SI: Slovenija																																																																																																			
EU: Italija	EU: Evropska unija	AT: Avstrija	SK: Slovaška																																																																																																			
EU: Španija	EU: Evropska unija	BE: Belgija	HR: Hrvaška																																																																																																			
EU: Portugalska	EU: Evropska unija	GR: Grčija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Nemčija	EU: Evropska unija	IT: Italija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Poljska	EU: Evropska unija	FR: Francija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Romunija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Slovaška	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Madžarska	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Turčija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Hrvatska	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Srbija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Bosna in Hercegovina	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Črna gora	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Severna Makedonija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Albanija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Srbija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Črna gora	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Severna Makedonija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
EU: Albanija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija	EU: Evropska unija																																																																																																			
	<p><b>K. POTRDILO CARINE OB ODHODU / CERTIFICATE BY CUSTOMS AT DEPARTURE /</b> <i>Attestation de la douane, au départ</i></p> <p>a) Blago je izbrinjeno z ovrhama mednarodnih prevoznikov v T. stopnja za vožnjo do kraja. Ali, so določeni dodatni identifikativni znaki, ki so bili navedeni na seznamu? / <i>Agreed for release under Customs transit procedures and to customs? Are relevant identification marks shown on the list?</i></p> <p>b) <b>BLAGO PREGLEDANO / GOODS EXAMINED /</b> <i>Inspected</i></p> <p>Da / Yes / <input type="checkbox"/> / Ne / No / <input type="checkbox"/></p> <p>c) <b>Vpisano pod št. / Registered under Reference No. /</b> <i>Registered upon by Carnet No.</i></p> <p>d) <b>Carinski urad / Customs Office /</b> <i>Douane de douane</i>      <b>Kraj / Place /</b> <i>Lieu</i>      <b>Datum delovne listice / Date of certificate /</b> <i>Date de transit (month/year)</i>      <b>Podpis in pečat / Signature and Stamp /</b> <i>Signature et tampe</i></p>	<p><b>l. Podpis pooblaščenega uradnika in pečat izdajateljskega združenja / Signature of authorised official and issuing Association stamp /</b> <i>Signature du délégué de l'association émettrice</i></p> <p><b>Kraj in datum izpisa / Place and Date of issue /</b> <i>lieu et date d'émission (month/year)</i></p> <p><b>Podpis in pečat / Signature and Stamp /</b> <i>Signature et tampe</i></p>																																																																																																				

\*Če je potrebno / If applicable / \*Si y a lieu

474-01

Vir: URL="http://www.gzs.si/slo/storitve/postopki\_in\_listine/ata\_zvezki", 03.08.2010

Na izstopu s carinskega območja se evidentira blago pod režimom ATA z namenom začasnega izvoza in vračila z začasnega uvoza.

**Trošarinski dokument** je listina, ki spremlja pošiljko trošarinskih izdelkov in ki dokazuje, da se v njej navedene vrste in količine trošarinskih izdelkov gibljejo pod režimom odloga plačila trošarine oziroma se izvažajo, ali da so namenjene v drugo državo članico. Trošarinski dokument mora v vseh navedenih primerih izdati pošiljatelj trošarinskih izdelkov. Pri izvozu trošarinskih izdelkov iz Skupnosti se s potrditvijo trošarinskega dokumenta trošarinskemu zavezancu omogoči vračilo trošarine ali pa se mu plačilo trošarine odpusti, če so se trošarinski izdelki gibali pod režimom odloga plačila trošarine.

**Kontrolni dokument T5** je uradni dokument, ki spremlja proizvode skupne kmetijske politike (v nadaljevanju SKP) do urada izstopa iz Skupnosti, kadar se urad izvoza in urad izstopa ne nahajata v isti državi članici ter v vseh primerih, kadar je RS država izvoza in hkrati država izstopa proizvodov SKP-ja. Proizvodi SKP-ja so rastlinski, živinorejski in ribiški pridelki ter proizvodi prve stopnje predelave teh izdelkov. Ti izdelki so naštet v Prilogi 1 Rimske pogodbe. Ukrepi skupne kmetijske politike se uporabljajo tudi za predelane proizvode, tako imenovane izdelke zunaj Priloge 1. SKP je bil sprejet leta 1958 zaradi želje po zagotovitvi samozadostnosti in varnosti preskrbe s hrano znotraj takratne Skupnosti. Najpomembnejši ukrep je bil subvencioniranje kmetijske proizvodnje. Na pomembnost SKP-ja za Skupnost opozarja dejstvo, da je v 70-ih letih prejšnjega stoletja za namene SKP-ja bilo namenjenih skoraj 70 % sredstev proračuna Skupnosti. Razmere pa so se spremenile, subvencionirana proizvodnja je naraščala hitreje kot poraba, delež kmetijskega prebivalstva pa se je znižal z 20 % na vsega 5 %. Zaradi tega je bilo potrebno spremeniti tudi SKP. Spremembe je prinesla reforma SKP-ja, imenovana "Agenda 2000", po kateri naj bi se znižala obremenitev proračuna Skupnosti in ohranila konkurenčnost evropskega kmetijstva. Glavni cilj je postal spodbujanje kmetovalcev, naj se preusmerijo v proizvodnjo visokokakovostnih proizvodov, in sicer v količinah, ki bi nekoliko bolj sledile povpraševanju, ter naj opustijo intenzivne, okolju škodljive metode pridelave. Pomemben rezultat reform so v zadnjih nekaj letih neposredna plačila kmetom, ki so nadomestila subvencije na proizvedene količine. Pri izvozu proizvodov SKP-ja iz Skupnosti v tretje države se ta plačila kažejo v obliki izvoznih nadomestil, s kontrolnim dokumentom T5 pa se vzpostavlja nadzor nad proizvodi SKP-ja na njihovi poti od urada izvoza do urada izstopa iz Skupnosti. Pravilno potrjen kontrolni dokument T5 je pogoj za izvedbo neposrednega plačila proizvajalcu.

**NATO obrazec 302** služi kot tranzitni dokument blaga za potrebe NATO-vih sil v Skupnosti. Sporazum med članicami Severnoatlantske zveze glede statusa njihovih oboroženih sil, ki vsebuje tudi poglavje o pravilih, ki urejajo mednarodni transport blaga za potrebe NATA, je bil podpisan v Londonu leta 1951.

**Poštna spremnica** se uporablja kot spremni dokument za prevoz poštnih pošiljk po cesti s poštnimi vozili, lahko pa tudi z običajnimi cestnimi tovornimi vozili, vendar ločeno od ostalega blaga in zavarovano s carinskimi oboležji – zalivkami. Na poštni spremnici je, poleg odhodnega in namembnega poštnega centra, navedena količina in vrsta tovorkov, teža ter skupna vrednost pošiljke.

**Komercialni dokument – račun**, ki ga izstavi prodajalec kupcu ob prodaji blaga, se lahko uporablja kot deklaracija za blago, namenjeno v izvoz, če vrednost blaga, zajetega na računu, ne presega 1.000,00 EUR. Ob tem velja dodatna omejitev v primeru, ko en pošiljatelj pošilja blago z več računi istemu prejemniku. Takrat skupna vrednost blaga po vseh računih od enega pošiljatelja za istega prejemnika prav tako ne sme presegati 1.000,00 EUR. Če je skupna vrednost po računih večja, je potrebno vse blago po teh računih, preden bo lahko potrjen izstop iz Skupnosti, izvozno ocariniti. Račun pa se, kot poenostavljena carinska deklaracija, ne glede na vrednost blaga, uporablja tudi pri poenostavljenem postopku prijavljanja izvoza blaga na podlagi dovoljenja, ki ga podjetju izda pristojni carinski urad.

### 3.4.1.2 Ostali dokumenti

**Cestni tovorni list CMR** (v nadaljevanju tovorni list) je listina, ki mora vso pot spremljati blago, naloženo na cestnem tovornem vozilu, kadar se pošiljatelj in prejemnik blaga nahajata v različnih državah in je vsaj ena od teh držav podpisnica Konvencije o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (fr. **Convention relative au contrat de Transport international des Marchandises par Route – CMR**), ki je bila pod okriljem Organizacije združenih narodov (v nadaljevanju OZN) sprejeta 19. 05. 1956 v Ženevi in je temeljni akt, ki na evropskem nivoju ureja pravice in obveznosti naročnika prevoza, pošiljatelja, prevoznika in prejemnika, pa tudi pravice in obveznosti tistih strank, ki pri sklenitvi prevozne pogodbe niso sodelovale, se pa tako ali drugače vključujejo v postopke med prevozom blaga. Podpisnice konvencije so vse evropske države.

V tovornem listu morajo biti čitljivo navedeni podatki o pošiljatelju, naročniku, prevozniku in prejemniku blaga. Prav tako morata biti navedena kraj in datum nakladanja kot tudi predvidena kraj in datum razkladanja blaga. Obvezni podatki so še količina in vrsta tovorov, v oziroma na katerih je blago zapakirano, skupna bruto teža blaga in podatki o identifikacijskih znakih vozila, s katerim se blago prevaža – registrskih oznakah. Vsi podatki o pošiljatelju in prevozniku morajo biti overjeni z žigi in podpisani s strani odgovornih oseb.

**Dovolilnica** je javna listina, s katero se dovoljuje pristop vozilu za prevoz potnikov ali za prevoz blaga, registriranemu zunaj Republike Slovenije, na ceste v Republiki Sloveniji in vožnja po njih, oziroma vozilu, registriranemu v Republiki Sloveniji, pristop na ceste v državi, katere organ je izdal dovolilnico, in vožnja po njih. Kot vozila za prevoz potnikov se v tej zvezi smatrajo avtobusi z 30 ali več sedeži, kot vozila za prevoz blaga pa tovorna vozila s priklopniki ali polpriklopniki, katerih največja skupna dovoljena teža presega 7,5 tone.

**Dovolilnica CEMT** je večstranska dovolilnica, ki jo izda Evropska konferenca ministrov za promet (franc. *Conférence Européenne des Ministres des Transports = CEMT*) za mednarodni cestni prevoz blaga, ki ga opravljajo prevozniki s sedežem v državi članici CEMT,

kadar se prevozi opravljajo med državami članicami CEMT ali tranzitno čez ozemlje ene ali več držav članic CEMT z vozili, ki so registrirana v eni od držav članic CEMT.

**Slika 7: Dovolilnica CEMT - vzorec**



Vir: URL="https://findok.bmf.gv.at/findok/link?gz=%22BMF-010304%2F0024-IV%2F8%2F2007%22&gueltig=20071220&segid=%2232016.1.1+18.12.2007+15%3A13%3A04%3A56%22"

**Licenca** ali **dovoljenje Skupnosti** se zahteva za opravljanje mednarodnega prevoza. Licenco izda država članica cestnemu prevozniku, ki prevaža blago po cesti za najem ali plačilo in ki:

- ima sedež v tej državi članici v skladu z zakonodajo te države;
- ima v tej državi članici v skladu z zakonodajo Skupnosti in zakonodajo te države, za katero ima dovoljenje za opravljanje poklica cestnega prevoznika v mednarodnem cestnem prevozu blaga, pravico do opravljanja mednarodnega cestnega prevoza blaga.

**Potrdilo** v skladu z Uredbo Sveta 3118/93/EGS, s katerim pristojni organ države članice, v kateri ima prevoznik sedež, v primeru da vozilo vozi voznik, ki ni državljan ene od držav članic Skupnosti, potrjuje, da ta voznik dela pri prevozniku skladno z zakoni ali drugimi predpisi o pogojih zaposlitve in poklicnega usposabljanja voznikov.

### **3.4.2 Dokumenti, ki jih preverja policija**

#### **3.4.2.1 Dokumenti za prestop državne meje**

Dokumenti za prestop državne meje so tisti, ki omogočajo identifikacijo oseb in je z njimi možno prehajanje državne meje preko mejnih prehodov RS. Kot taki se smatrajo in upoštevajo vse vrste potnih listov, osebna izkaznica, če je tako določeno z bilateralnim ali mednarodnim sporazumom, ter listine za prehajanje državne meje na podlagi bilateralnih sporazumov.

**Potni list**, kot osnovni dokument za prehajanje državne meje, je javna listina, ki služi za prehod državne meje ter dokazovanje istovetnosti in državljanstva. Posebne vrste potnih listov, ki jih izdajajo pristojni organi, so:

- diplomatski potni list se v RS izda predsedniku republike, poslancem Državnega zbora, poslancem iz RS v Evropskem parlamentu, predsedniku Državnega sveta, predsedniku in članom vlade, predsedniku Ustavnega sodišča, varuhu človekovih pravic, predsedniku Vrhovnega sodišča, predsedniku Računskega sodišča, delavcem diplomatskih in konzularnih predstavništev, njihovim družinskim članom ter določenim drugim osebam, če je to v interesu RS;
- službeni potni list se izda svetnikom Državnega sveta, delavcem Ministrstva za zunanje zadeve (v nadaljevanju MNZ) in delavcem, zaposlenim v diplomatskih ali konzularnih predstavništvih v tujini, ki nimajo diplomatskega potnega lista, članom državnih delegacij in delavcem drugih državnih organov, kadar službeno potujejo v tujino, ter določenim drugim osebam, če je to v interesu RS;
- potni list za vrnitev se izda državljanu RS ali državljanu druge države članice EU, ki je v tujini ostal brez potne listine in mu služi le za vrnitev v državo bivanja;
- potni list za tujca se lahko izda tujcu, ki ima dovoljenje za prebivanje v RS in je brez državljanstva oziroma nima in si ne more priskrbeti veljavne potne listine

- matične države, ali tudi drugemu tujcu, ki nima veljavne listine, če so za to upravičeni razlogi;
- potne listine, ki se izdajajo po mednarodni pogodbi.

Diplomatski in službeni potni list izda ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve. Potni list za vrnitev izda organ Republike Slovenije v tujini, ki je pooblaščen za opravljanje konzularnih zadev.

**Osebna izkaznica** lahko popolnoma nadomesti potni list pri prestopu državne meje, če je tako določeno z bilateralnim ali mednarodnim sporazumom. Takšen sporazum je npr. RS sklenila z Republiko Hrvaško, kamor lahko slovenski državljani potujejo z veljavno osebno izkaznico. Poleg tega lahko državljani RS od vstopa v EU z veljavno osebno izkaznico potujejo v vse države EU. Slovenski državljani lahko z veljavno osebno izkaznico potujejo tudi v tiste države, ki so osebno izkaznico enostransko priznale kot veljavni potovalni dokument za vstop (npr. Bosna in Hercegovina, Makedonija, Črna gora).

**Listine za prehajanje državne meje na podlagi bilateralnih sporazumov** so tiste, za katere ima RS s sosednjo državo podpisan sporazum, na podlagi katerih je prehod državne meje s tako listino mogoč, vendar samo zaradi izvajanja posameznih sporazumov. Take listine so:

- obmejne prepustnice,
- obmejne izkaznice,
- posebne prepustnice,
- dovolilnice,
- kmetijski vložki,
- vodnogospodarske prepustnice,
- mejne izkaznice v železniškem prometu z Republiko Avstrijo,
- druge.

#### **3.4.2.2 Dokumenti za vožnjo tovornega vozila**

**Vozniško dovoljenje** je javna listina, s katero imetnik izkazuje pravico voziti motorno vozilo določene kategorije v cestnem prometu. Ločimo dve vrsti voznških dovoljenj. Vozniško dovoljenje, ki ga izda pristojni organ posamezne države svojemu državljanu, ki je uspešno opravil voznški izpit za posamezno kategorijo vozil v cestnem prometu, ali tujcu, ki ima v tej državi prebivališče in ima veljavno voznško dovoljenje matične države. Za vse državljane tretjih držav, ki želijo v RS voziti motorno vozilo in imajo prijavljeno prebivališče več kot šest mesecev, je pridobitev slovenskega voznškega dovoljenja obvezna najpozneje eno leto od dneva prijave prebivališča. Slovensko voznško dovoljenje se takšnemu tujcu izda, če predloži veljavno voznško dovoljenje, ki mu je bilo izdano v njegovi državi, poleg tega pa je opravil tudi praktični del voznškega izpita za tiste kategorije vozil, ki jih ima pravico voziti s tujim voznškim dovoljenjem.

**Mednarodno voznško dovoljenje** izda pristojni organ posamezne države svojemu državljanu za vožnjo motornih vozil po ozemlju držav, ki niso podpisnice Konvencije o cestnem prometu (angl. Convention on road traffic), sprejete na Dunaju leta 1968, in takšno

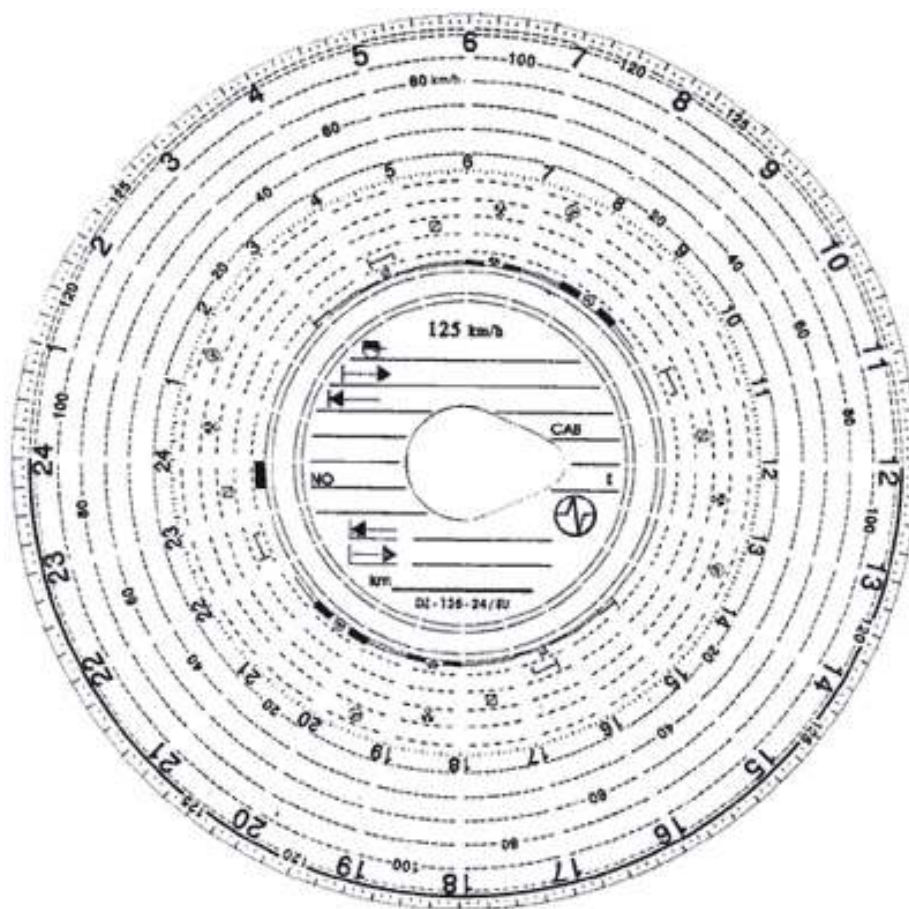
dovoljenje zahtevajo. Med državami, ki niso podpisnice Konvencije o cestnem prometu in ki poleg nacionalnega vozniškega dovoljenja zahtevajo tudi mednarodno, so tudi Argentina, Avstralija, Egipt, Japonska, Jordanija, Kanada, Kenija, Mehika, Nova Zelandija, Tunizija in ZDA. Imeti pa ga morajo pri sebi tudi vozniki motornih vozil, ki sicer imajo veljavno tuje vozniško dovoljenje, pa to ni v skladu s Konvencijo o cestnem prometu.

**Prometno dovoljenje** je potrdilo, da je vozilo registrirano v državi, v kateri ima lastnik vozila prebivališče oziroma svoj sedež, če gre za pravno osebo. Prav tako veljavno prometno dovoljenje služi kot dokazilo, da je bilo vozilo v državi, v kateri je registrirano, tehnično pregledano in kot tako izpolnjuje pogoje za udeležbo v cestnem prometu. V obrazcu prometnega dovoljenja so vpisani vsi identifikacijski in osnovni tehnični podatki o vozilu. Prometno dovoljenje se lahko izda tudi za začasno registrirano vozilo.

**Tahografski vložek in tahografska kartica** sta v pravnem smislu dokumenta, na katera se s pomočjo tahografa zapisujejo podatki o vožnji cestnega tovornega vozila. Tahograf je zapisovalna nadzorna naprava, ki je vgrajena v tovorna vozila z največjo dovoljeno skupno maso večjo od 3,5 tone za avtomatski ali polavtomatski prikaz in zapis podatkov o gibanju vozil in določenih obdobjih dela njihovih voznikov. S tehničnega vidika razlikujemo analogni in elektronski tahograf. Analogni tahograf uporablja mehanski zapis na tahografski vložek in je še vedno v uporabi v starejših tovornih vozilih. Digitalni tahograf zapisuje podatke o aktivnostih v digitalni obliki na pomnilniške kartice. Po Uredbi Sveta (ES), št. 2135/o, spremembi Uredbe (EGS), št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in Direktive 88/599/EGS glede uporabe Uredb (EGS), št. 3820/84 in (EGS), št. 3821/85 se mora v nova vozila v EU od 01. 05. 2006 naprej vgrajevati elektronski tahograf. Navedena uredba uvaja štiri različne kartice: voznikovo kartico, kartico podjetja, kontrolno kartico in kartico preizkuševališča. Kontrolna kartica je namenjena državnemu organu, pristojnemu za izvajanje kontrole. Ne glede na to, ali gre za mehanski ali elektronski tahograf, mora le-ta zagotoviti zapis razdalje, ki jo vozilo prevozi, hitrosti vozila, časa vožnje, časa drugih delovnih opravil ali razpoložljivosti za delo, delovnega odmora in časa dnevnega počitka ter odpiranje ohišja, v katerem je tahografski vložek oziroma vsako prekinitev napajanja, daljšo od 200 milisekund, če gre za elektronski tahograf.



**Slika 8: Enodneveni tahografski vložek**



Vir: LASTEN (2010)

### **3.5 PROGRAMSKA OPREMA**

#### **3.5.1 Aplikacije, ki jih uporablja carinska služba**

**Sistem za samodejno prepoznavo registrskih oznak tovornih vozil in zabojujnikov** (v nadaljevanju **SRT**) – naloga sistema je, da od spredaj, od zadaj in z obeh strani vozila samodejno prepozna oznako tovornega vozila in morebitnega zabojujnika na njem. Samodejno prepoznavo oznak omogoča sistem kamer, induktivnih zank in fotocelic v zahtevanem prometnem režimu na stezi. Zajeta slika se na pripadajočem strežniku pretvori v ustrezno oznako, ki jo carinik v aplikaciji SRT lahko nadzoruje in morebiti popravi. Na koncu postopka se opravi zapis v podatkovno zbirko na lokalnem strežniku.

Portal **SICIS** je spletni portal, na katerem pooblaščne uradne osebe CURS-a dostopajo do aplikacij, ki jih potrebujejo za izvajanje nadzora nad carinskim blagom.

Modul **SiNCTS** je aplikacija, namenjena za podporo tranzitnemu postopku. Omogoča pregled nad elektronsko vloženi tranzitnimi deklaracijami, ročen vnos tranzitne deklaracije,

spremljanje in usmerjanje procesov, tiskanje potrebnih izpisov, izmenjavo sporočil z EU in izmenjavo sporočil z deklaranti. Uporabniški vmesnik tranzitnega sistema je zgrajen kot spletna aplikacija, ki jo sestavljajo naslednji moduli/uradi:

- Urad odhoda – sprejem deklaracij, kontrola pošiljke, bremenitev zavarovanja, prepustitev v tranzit;
- Urad tranzita – potrjevanje prehoda meje;
- Namembni urad – potrjevanje prispetja, kontrola pošiljke, raztovor, prepustitev iz tranzita;
- Urad zaključka/Pristojni urad – zaključevanje tranzitnih postopkov, reševanje neskladij, poizvedbe, izterjave.

Modul **ECS** (izvozni nadzorni sistem iz angl. **Export Control System**) skupaj z modulom IZVOZ tvori SiAES (slovenski avtomatiziran izvozni sistem iz angl. **Slovenian Automated Export System**), ki je pripomoček za delo carine na strani izvoza. Sistem omogoča:

- pregled nad elektronsko vloženi izvoznimi deklaracijami (IZVOZ),
- ročni vnos deklaracije (IZVOZ),
- spremljanje in usmerjanje procesa izvoza do prepustitve blaga (IZVOZ),
- tiskanje potrebnih izpisov (IZVOZ),
- spremljanje izmenjave sporočil s carinskimi uradi drugih držav članic EU (ECS),
- potrjevanje izstopa blaga (ECS).

Uporabniški vmesnik izvoznega sistema je zgrajen kot spletna aplikacija, ki jo sestavljajo naslednji moduli:

- SiAES na uradu izvoza – za običajno delo na uradu izvoza,
- ECS na uradu izvoza – spremljanje izmenjanih sporočil med uradom izvoza in uradom izstopa,
- ECS na uradu izstopa – za običajno delo na uradu izstopa.

Modul **MOIZ (Modul Izstop)** je izdelana aplikativna rešitev, namenjena izključno izmenjavi podatkov med carinskimi organi RS in Republike Hrvaške. Carinik na izstopu mora v MOIZ evidentirati vse dokumente, ki spremljajo blago na enem tovornem vozilu. Zbrani podatki (registrska številka vozila z državo registracije, vrsta blaga, število tovorkov in skupna bruto teža blaga) se po elektronski povezavi s prepustitvijo vozila v izstop samodejno pošljejo hrvaški carinski službi. Do njih imajo dostop cariniki na soležnem hrvaškem mejnem prehodu. To okno je v ozadju povezano z aplikacijami, ki bi jih sicer moral carinik uporabiti glede na postopkovne zahteve (ECS, NCTS, ...). V največ primerih lahko postopek na izstopu izvede le s pomočjo tega okna, razen v posebnih primerih, ko mora še vedno zaključiti postopek v posameznem modulu (ECS v primeru razlik v podatkih, NCTS, ...).



Pri preverjanju osebe se upoštevajo priimek, ime in letnica rojstva, kot osnovni parametri, po katerih iščemo osebo. Iskanje oseb se izvaja v povezavi z naslednjimi evidencami:

- tiralničnim registrom,
- mejnih ukrepov,
- prekrškov (zoper javni red in mir ter cestnoprometnih prekrškov),
- kaznivih dejanj, kjer ima oseba status osumljenca,
- operativnih informacij.

Aplikacija **LISK** je osnovna transakcijska koda za vse podatke shranjene v FIO. Služi za poizvedovanje po bazi FIO preko oseb (fizičnih ali pravnih), dogodkov ali predmetov, povezanih z dogodki.

**eRISK** je aplikacija, povezana z registrom prebivalstva, v katerem so podatki o vseh osebah, ki imajo v Republiki Sloveniji prijavljeno stalno ali začasno prebivališče.

Poizvedovanje o dovoljenjih, za izdajo katerih je pristojna policija, se opravlja preko aplikacije **UPDO**. Pomembnejša dovoljenja, ki so tu evidentirana, so:

- vizumi,
- dovoljenja za vstop v RS z orožjem,
- vloge za status begunca.

Razpisi za osebe, ki jih iščejo organi pregona držav članic schengenskega območja, se preverjajo z operativno aplikacijo **RSIS – SIRENE** (RSIS – **R**azpisi **S**chengenskega **I**nformacijskega **S**istema). Ta ob "zadetku" sporoči vrsto ukrepa, ki ga mora izvesti organ v primeru izsleditve osebe, za katero je kateri izmed ukrepov razpisan.

**Tacho-net** je aplikacija, ki omogoča preverjanje podatkov o izdanih licencah za tahografe in tahografske vložke, z namenom odkrivanja ponarejenih in prirejenih naprav za beleženje časov vožnje tovornega vozila.

## **3.6 OPIS OBSTOJEČEGA POSTOPKA – ASIS**

### **3.6.1 Evidentiranje vozila**

Izstop vozil s carinskim blagom poteka na MMP Zavrč po eni tovorni izstopni stezi, na kateri je nameščen semafor, na katerem se, potem ko je predhodno vozilo dokončalo carinski in policijski postopek ter odpeljalo z mejnega prehoda, prižge zelena luč, ki spusti naslednje vozilo do carinske kabine. Med semaforjem in carinsko kabino so nameščene kamere SRT-ja, ki med vožnjo vozila do kabine samodejno zaznajo področje registrskih tablic na vozilu spredaj in zadaj ter ga fotografirajo.

Fotografije se prenesejo v SRT modul "Vnos tablic". V modulu se podatki obdelajo. To pomeni, da se s programsko opremo, ki deluje na principu optičnega prepoznavanja znakov (angl. Optical Character Recognition – OCR), samodejno prevedejo v znakovni zapis. Hkrati se glede na strukturo in obliko registrskih števil samodejno določi tudi država registracije prevoznega sredstva, posebej za sprednjo in zadnjo registrsko tablico.

Carinik v SRT modulu "Vnos tablic" le še preveri, ali so bile registrske tablice pravilno prepoznane, in popravi morebitne napake, ki so največkrat posledica umazanih ali poškodovanih registrskih tablic. Včasih je napačno določena država registracije, kar carinik popravi tako, da s spustnega seznama izbere pravo državo. Na nekaterih vozilih so registrske tablice iz takšnega ali drugačnega vzroka nameščene izven območja, ki ga kamera doseže, vendar so to le redki primeri.

SRT je povezan z bazo podatkov o ukradenih vozilih in registrskih tablicah MNZ-ja. V primeru, da se registrska številka vozila nahaja v tej bazi, modul "Vnos tablic" prikaže sporočilo, kot je to vidno na Sliki 10.

**Slika 10: Okno SRT modula "Vnos tablic" - primer alarma**



Vir: LASTEN (2010)

V tem primeru carinik posreduje podatke policistu, ki je zadolžen za nadzor tovarne izstopne steze. Policist preveri v evidencah MNZ-ja, ali je vozilo resnično ukradeno oziroma v kakšnem postopku, zaradi katerega bi ga bilo potrebno zadržati, ali pa je šlo le za lažen

alarm. V dosedANJI praksi se je največkrat zgodilo, da je aplikacija sprožila alarm za ukradeno vozilo, ne da bi pri tem bila upoštevana država registracije, potem pa se je izkazalo, da gre za vozilo, ki je registrirano v drugi državi.

Medtem ko policist preverja vozilo v evidencah MNZ-ja (če za vozilo obstaja sum, da je ukradeno), pooblaščen oseba prevoznika, ki je v tem primeru voznik, ob predpostavki, da vozilo ni prazno, preda cariniku dokumente, ki spremljajo blago. Carinik dokumente vizuelno pregleda in preveri, ali se navedbe o vrsti in številu tovorkov ter o teži blaga v carinskih dokumentih ujemajo s tistimi v cestnih tovornih listih. Postopek je enak, če za vozilo ni bil sprožen alarm v SRT modulu "Vnos tablic". Če je vozilo prazno in zanj obstaja sum, da je ukradeno, carinik in prevoznik čakata na povratno informacijo od policista. Med policijskim postopkom prevoznik policistu preda dokumente o vozilu in mu ponavadi nudi dodatne informacije.

### **3.6.2 Preverjanje vozila s strani policije v evidencah MNZ-ja**

Policist v primeru alarma opravi temeljito kontrolo dokumentov vozila. To pomeni, da s pomočjo podatkovnih baz MNZ-ja neizpodbitno potrdi ali ovrže sum, da je vozilo res ukradeno. V primeru potrditve suma obvesti operativno-komunikacijski center (OKC), vozilo pa odstrani z izstopne tovarne steze, da ne ovira prometa drugih vozil. OKC na kraj pošlje kriminalistično službo, ki zadevo razišče in obvesti okrožnega državnega tožilca, le-ta pa po potrebi tudi sam pride na kraj. V primeru lažnega alarma policist obvesti carinika, da lahko nadaljuje postopek.

### **3.6.3 Vnašanje carinskih dokumentov v evidence**

Potem, ko je od policista dobil povratno informacijo, da je z vozilom vse v redu oziroma sploh ni obstajal sum, da je z njim kaj narobe, carinik prenese odčitek iz SRT modula "Vnos tablic" v MOIZ na spletnem portalu SICIS. Hkrati s prenosom podatkov v MOIZ se v SRT-ju shranijo slike in podatki o prehodu vozila skozi nadzorni sistem. Če je vozilo prazno, ga carinik kot takega vnese v MOIZ, tako da s spustnega seznama izbere možnost – "PRA – Prazna vozila". V primeru, da vozilo ni prazno ampak naloženo z eno ali več vrst blaga, carinik potem, ko je vizuelno preveril dokumentacijo in njeno medsebojno usklajenost in je ta usklajena, vnese deklaracijo oziroma deklaracije, če jih je več, v MOIZ.

Elektronske deklaracije SIL, ki vsebujejo črtno kodo, vnese MRN številko preko optičnega čitalnika z odčitanjem črtno kode, potem ko je v spustnem seznamu za tip dokumenta izbral "**ECS – ECS pošiljke**" ali "**DECS – Delni izstop ECS pošiljke**". Delna ECS pošiljka je takšna, ki ni naložena na eno samo vozilo, ampak na več, oziroma takšna, ki se ne izvozi naenkrat, ampak v več pošiljkah v določenem časovnem obdobju. Ko deklaracija črtno kode nima, pa je iz MRN številke na deklaraciji razvidno, da gre za elektronsko deklaracijo, ali pa črtno kode s čitalnikom ni možno pravilno odčitati, carinik vpiše MRN številko ročno. Za blago, s SIL-om napoteno na izstopni urad druge države članice, se

zaradi neusklajenega osveževanja MOIZ-a in ECS-a podatki o blagu ne prenesejo samodejno v MOIZ, zato je treba osnovne podatke – bruto težo blaga, opis blaga in število tovorkov ročno vpisati v zaslonski vnosni maski MOIZ-a za ročni vnos dokumentov, ki se v takem primeru samodejno odpre.

Kadar prispe blago z neelektronsko izvozno deklaracijo, kar se zgodi tudi v primeru, če carinski urad izvoza zaradi tehničnih težav nima dostopa do carinskega informacijskega sistem in zato uporabi pomožni izvozni postopek oziroma OES (angl. **Old Export System**), na uradu izstopa carinik takšno deklaracijo knjiži kot "**OES – OES izvozni postopek**". To pomeni, da mora relevantne podatke iz deklaracije vnesti ročno v MOIZ, izstop blaga iz Skupnosti pa na deklaraciji potrditi z izstopnim carinskim žigom, MRN številko izstopa ter svojim podpisom.

STL, s katerim prispe na izstop s carinskega območja Skupnosti neskupnostno blago ali blago z zvezkom TIR, mora carinik evidentirati v modulu SiNCTS – v zavihku Namembni urad. Z vnosom MRN številke v iskalno polje sistem najde deklaracijo (če je le ta v izbranem namembnem uradu) ter izpiše osnovne podatke o deklaraciji. S klikom na ikono "Odpri deklaracijo" carinik dobi vpogled v deklaracijo, kjer izbere gumb "Vnos potrdila o prispetju". Odpre se novo okno, v katerem se vnesejo potrebni podatki. Po vnosu podatkov potrdi obvestilo o prispetju s klikom na gumb "Potrdi".

Če blago, ki je prispelo s STL-om, ni bilo napoteno na naš namembni urad, mora carinik izbrati možnost "Ročni vnos obvestila o prispetju", kar stori s klikom na ikono tovornjaka. V odprtem novem oknu vnese MRN številko v iskalno ter potrdi obvestilo o prispetju.

Carinik nato odpre zavihek "Akcije", kjer vnese odločitev o kontroli blaga na namembnem uradu. Možnosti, ki jih ima na voljo, so:

- 0 – ni pregleda,
- 1 – fizični pregled blaga,
- 2 – preverjanje vseh listin (verodostojnost).

Ponavadi je prevoz tranzitnega blaga zavarovan s carinskimi zalivkami, zato največkrat izbere carinik prvo možnost in se kvečjemu odloči za pregled carinskih zalivk. V primeru odločitve za fizični pregled blaga ga opravi interna carinska mobilna ekipa, ki je za takšne preglede še posebej usposobljena. Le-ta potem tudi zaključi postopek v SiNCTS-u z vpisom rezultatov pregleda in prepustitvijo vozila z blagom v izstop.

Če je blago prispelo z zvezkom TIR, mora carinik ročno izpolniti talon, ki ostane v zvezku. Navesti mora šifro in naziv izpostave izstopa, MRN številko ter datum izstopa, označiti polja o stanju carinskih zalivk in številu tovorkov. Izstopnega lista, ki ga skupaj s pripeto tranzitno deklaracijo iztrga iz zvezka, ne izpolnjuje. Na talon, ki ostane v zvezku TIR, in na tranzitno deklaracijo se podpiše ter odtisne carinski izstopni in svoj imenski žig.

Na STL-ju nato še potrdi prispetje blaga na namembni urad z izstopnim carinskim žigom, svojim podpisom in imenskim žigom ter, če je z blagom vse v redu, še z žigom "USTREZNO". Ker samodejni prenos iz aplikacije SiNCTS v MOIZ ne deluje, mora nato carinik podatke s STL-ja v MOIZ vnesti ročno, tako da za tip dokumenta s spustnega seznama izbere možnost "**TRA – NCTS tranzitni postopki**".

Pomožni tranzitni postopek oziroma OTS (angl. **Old Transit System**) se, enako kot OES pri izvoznem postopku, pri tranzitnem postopku uporablja, kadar na uradu odhoda iz kakršnegakoli razloga ni možno začeti NCTS postopka za tranzitno blago. Carinik na uradu izstopa prav tako ročno vnese podatke iz STL-a v MOIZ z izbiro možnosti "**OTS – OTS tranzitni postopki**" in potrdi izstop blaga s carinskim žigom, žigom "USTREZNO" in MRN evidenčno številko izstopa ter svojim podpisom.

Možnost "**OTIR – Odpiranje TIR zvezka**" izbere carinik v primeru, da na izstop iz Skupnosti prispe blago, ki je že pod carinskim nadzorom, pa želi prevoznik za nadaljevanje poti izven Skupnosti uporabiti TIR zvezek kot jamstvo za tranzit do namembne države. Takrat mora prevoznik predložiti cariniku TIR certifikat, ki je potrdilo, da je vozilo primerno za prevoz blaga pod režimom TIR. To potrdilo izda posebej za vsako vozilo pristojni carinski organ države, v kateri je vozilo registrirano. Ponavadi carinik opravi tudi vizuelni pregled blaga in vozila. Obvezno je pri tem postopku tudi zavarovanje naloženega blaga s carinskimi zalivkami. Carinik tudi, potem ko je ročno vnesel osnovne podatke o blagu v MOIZ, potrdi TIR zvezek in izpolni prva dva lista – vstopnega in izstopnega ter ju iztrga iz zvezka. Prav tako izpolni tudi prva dva talona v TIR zvezku.

Če gre za blago, ki je namenjeno v začasni izvoz in postopek začasnega izvoza pod režimom ATA ni bil začel v notranjosti, carinik na izstopni tovorni stezi vnese morebitne druge dokumente v MOIZ, vozilo z blagom napoti do policista, zvezek ATA pa preda cariniku vodji izmene, ki opravi začetek postopka začasnega izvoza pod režimom ATA; po lastni presoji tudi pregleda blago, ki je namenjeno v začasni izvoz pod režimom ATA in po končanem postopku prepusti vozilo v izvoz v MOIZ-u. Če je bil postopek začasnega izvoza pod režimom ATA začel na carinskem uradu v notranjosti Skupnosti, carinik na tovorni izstopni stezi vnese podatke o blagu v MOIZ kot "evidenčno vknjižbo", potem ko je izbral kot vrsto dokumenta "**ATA – Blago po zvezku ATA**", in v zvezek ATA vpiše le številko vknjižbe v MOIZ.

Prazno vračljivo embalažo, ki se začasno izvaža z namenom ponovnega uvoza zaradi nalaganja blaga nanjo, vnese carinik v MOIZ v oknu, ki se odpre po izbiri vrste dokumenta "**EMB – Prazna vračljiva embalaža**", na spremni dokument, ki je ponavadi predračun oziroma proforma faktura, odtisne izstopni carinski žig z zaznamkom "EMB" in številko, pod katero je bil izstop embalaže vpisan v MOIZ. Če se embalaža začasno izvaža z večjim številom spremnih dokumentov, se teže embalaže s teh dokumentov seštejejo in le enkrat vnesejo v MOIZ. Pri ponovnem uvozu tako izvožene embalaže mora prevoznik predložiti spremni dokument z originalnim carinskim žigom, ki ga je dobil na izstopu iz Skupnosti. Carinik na vstopu v Skupnost tako izvoženo embalažo prepusti z žigom "PREPUŠČENO".



Hišno carinjenje pri izvozu pomeni poenostavitev izvoznega postopka na podlagi dovoljenja, ki podjetju s statusom priznanega izvoznika omogoča predložitev blaga v izbrani izvozni carinski postopek v prostorih podjetja ali na drugih krajih, ki jih odobri carinski organ. Z vložitvijo poenostavljene ali popolne carinske deklaracije mora priznani izvoznik obvestiti carinski urad izvoza o nameravanem izvozu blaga. S tem dejanjem začne tudi teči rok, v katerem se lahko carinski organ odloči za kontrolo. Po preteku tega roka brez posredovanja carinskega organa se šteje, da je blago prepuščeno v izbrani postopek. Carinik na tovarni izstopni stezi vnese deklaracijo v MOIZ tako, da s spustnega seznama izbere možnost "**HI – Hišni izvoz**", v vnosno polje vpiše zadnjih pet števk iz številke dovoljenja in vnese podatke o blagu v predvidena vnosna polja, potrdi vnos ter s carinskim izstopnim žigom overi deklaracijo, na katero vpiše tudi evidenčno številko izstopa, se podpiše in odtisne imenski žig. Če je postopek hišnega carinjenja pri izvozu začel z vložitvijo elektronske deklaracije, jo carinik odčita v MOIZ s čitalnikom črtne kode.

Podatke o blagu, ki prispe na izstop iz Skupnosti z NATO obrazcem 302, carinik ročno vnese v MOIZ, tip dokumenta "**NATO – Začasni izvoz za potrebe NATO**", na obrazcu 302 pa ustrezno potrdi izstop blaga.

Račun kot poenostavljeno deklaracijo vnese carinik v MOIZ pod možnostjo "**PI - Poenostavljeno prijavljanje**". Identifikacija je zadnjih pet števk dovoljenja, kot podatke pa mora ročno z računa prepisati v MOIZ številko računa, neto težo blaga, vrsto blaga in število tovorkov. S carinskim žigom, vpisom MRN evidenčne številke izstopa, svojim podpisom in imenskim žigom potrdi dva izvoda računa, od katerih enega vrne prevozniku, ki ga dostavi pošiljatelju. Drugi izvod carinik obdrži za arhiv carinskega urada.

Možnost "**POS – Poštna vozila**" v spustnem seznamu tipa dokumenta služi ročnemu vnosu poštnih pošiljk v MOIZ. Carinik z izstopnim žigom, MRN evidenčno številko in podpisom na poštni spremnici potrdi izstop pošiljke.

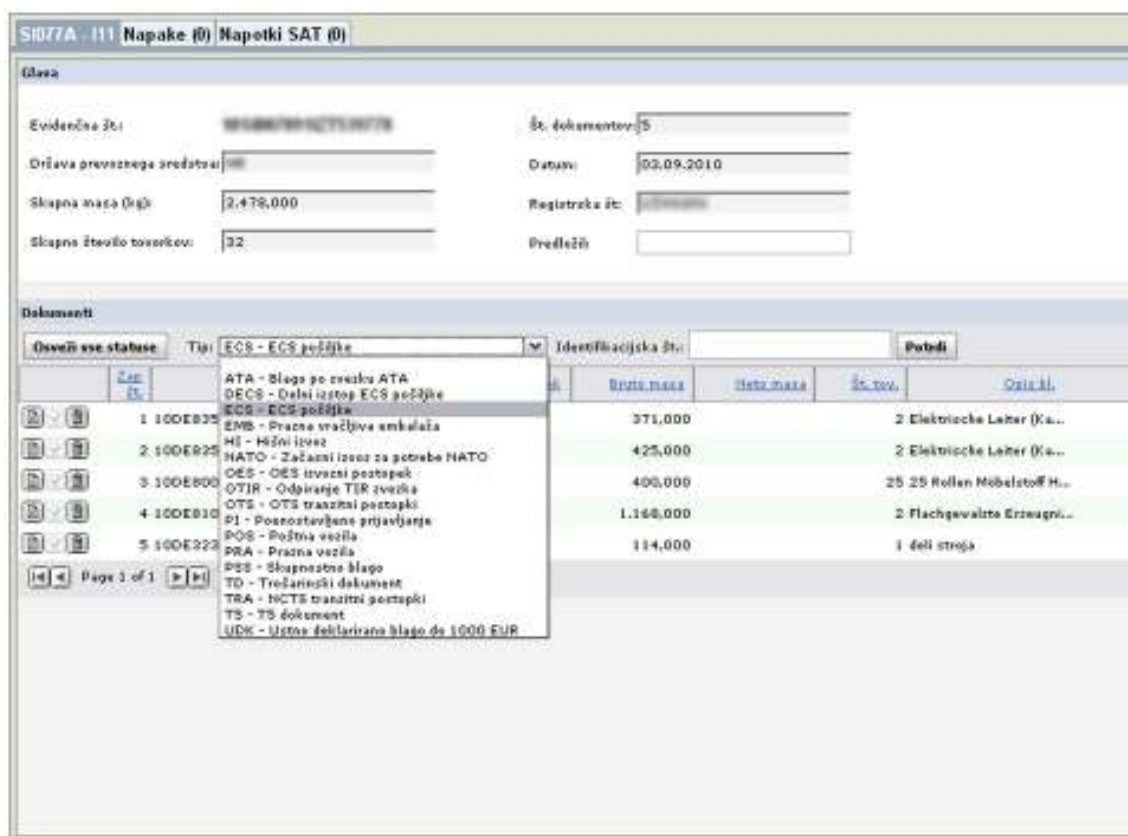
Za izstop skupnostnega blaga, ki se preko ozemlja tretjih držav prevaža iz ene države članice v drugo, carinik izbere tip dokumenta "**PSS – Skupnostno blago**". Deklaracijo vnese kot "Evidenčni vpis", če je postopek nad blagom bil začel na notranjem carinskem uradu. Prav tako se kot "Evidenčni vpis" vnese komercialni dokument, če je vrednost blaga na njem nižja od 10.000,00 EUR. V tem primeru carinik komercialni dokument potrdi z izstopnim žigom, prav tako pa nanj odtisne oznako "T2L". Kot "Izdaja potrdila" se vnese dokument, ki spremlja skupnostno blago, če se postopek nad skupnostnim blagom začne na izstopnem carinskem uradu.

Trošarinski dokument spremlja trošarinsko blago v treh kopijah (listi 2, 3 in 4). Podatke s trošarinskega dokumenta carinik na tovarni izstopni stezi v MOIZ vnese ročno pod "**TD – Trošarinski dokument**", na hrbtni strani vseh treh kopij dokumenta pa odtisne izstopni carinski žig, vpiše evidenčno številko vknjižbe v MOIZ in se podpiše. List številka 3 vrne prevozniku, lista 2 in 4 pa zadrži.

Carinik na tovarni izstopni stezi ob predložitvi spremnega dokumenta T5 o tem obvesti vodjo izmene. Vodja izmene pregleda dokument T5 in na podlagi vpisa v polje 107 v dokumentu odloči, ali bo opravljen pregled zamenjave blaga. V primeru, da se odloči za pregled, določi carinika, ki bo sodeloval pri pregledu. Skupaj pregledata blago in šele po pregledu se opravi evidentiranje dokumentov v MOIZ, za tip dokumenta se izbere "**T5 – T5 dokument**".

V primeru, da je prevoznik prijavil blago ali del blaga z enim ali več računi, katerega vrednost po posameznem računu ne presega 1.000,00 EUR, se podatki vnesejo v MOIZ z izbiro tipa dokumenta "**UDK – Ustno deklarirano blago do 1.000 EUR**". Če je takšnih dokumentov več, se teže in vrednosti z njih seštejejo in vnesejo v MOIZ kot ena postavka. Izjema: če en pošiljatelj pošilja istemu prejemniku blago z več računi, katerih posamezna vrednost ne presega 1.000,00 EUR, skupna vrednost pa ja, se mora blago izvozno ocariniti, najbolje kar na mejnem prehodu.

**Slika 11: Izrezek okna modula MOIZ s spustnim seznamom za izbiro tipa dokumenta**



Vir: LASTEN (2010)

### **3.6.4 Odločanje za pregled**

Pregled blaga se na izstopu iz Skupnosti opravi v dveh primerih:

- če se je v sistemu za vozilo ali blago samodejno sprožil napotek SAT;
- če se carinik sam, na podlagi suma odloči za pregled.

Če bo pregled opravljen na podlagi samodejno proženega napotka sistema SAT, carinik preuči napotek in izbere vrsto pregleda s spustnega seznama v oknu z napotki. Kadar pa se za pregled odloči na podlagi indikatorjev tveganja, ki jih je sam zaznal, mora kreirati nov napotek. V njem določi zaznane indikatorje tveganja in vrsto pregleda, za katero se je odločil. Zatem vozilo v MOIZ-u postavi na status "Mirovanje" in ga napoti na vstopni tovorni plato, kjer ga pregleda interna mobilna skupina; ko pa člani le-te niso prisotni, pa vodja izmene s pomočjo še enega carinika. Carinika, ki sta vozilo pregledala, vpišeta rezultate kontrole in v primeru odkritja kršitev carinskih predpisov tudi zapisnik o ugotovljenih kršitvah in predlog za uvedbo postopka.

Po zaključku carinskega dela nadzora nad vozilom carinik potrdi s carinskim izstopnim žigom tiste dokumente, za katere se takšna potrditev zahteva, poleg carinskih dokumentov mora potrditi tudi po en izvod CMR-ja, in v primeru, da jih prevoznik ima več, le-te tudi oštevilčiti. V MOIZ-u s klikom na gumb "Prepustitev v izstop" tudi formalno potrdi izstop vozila z blagom s carinskega območja Skupnosti.

### **3.6.5 Preverjanje dokumentov s strani policije**

Policist na tovorni izstopni stezi preveri voznikove in po potrebi tudi ostale dokumente s pomočjo aplikacije MISK – prometno dovoljenje za vozilo, tahograf in dokumente za blago, predvsem tovorni list, če sumi na nezakonito ravnanje ali kakšno drugo nepravilnost. Odloči se lahko tudi za pregled vozila, če na prvi pogled podvomi o njegovi brezhibnosti in varnosti za opravljanje cestnega prevoza blaga. Na podlagi pogovora z voznikom ugotovi, ali je potrebno opraviti tudi preverjanje psihofizičnega stanja voznika.

V primeru, da je policist odkril nepravilnost oziroma prekršek in bo prevoznika kaznoval, od njega zahteva dodatne dokumente, ki jih preveri, nato pa ga z vozilom postavi izven tovarne izstopne steze, tako da nanjo lahko zapelje naslednje vozilo. Z vidika opazovanega postopka se tako transakcija zaključi. Policist si za čas izpolnjevanja odločbe o prekršku in plačilnega naloga dobi zamenjavo za opravljanje nadzora nad naslednjimi vozili. Ponavadi ga nadomešča policist, ki opravlja nadzor na sosednji potniški izstopni stezi, ki tako nekaj časa nadzoruje obe stezi.

### **3.7 STATIČNI MODEL POSTOPKA**

Statični model postopka je izpeljan iz opisa v prejšnjem podpoglavju. Za izvedbo statičnega modela je uporabljena tehnika razširjenega diagrama poteka, za izdelavo pa programsko orodje iGrafx Process 2007.



### 3.8 DINAMIČNO MODELIRANJE POSTOPKA

Parametri za dinamični model postopka so odraz dejanske količine prometa na MP Zavrč v letu 2008. Pridobljeni so iz statističnih izpisov aplikacij, ki se uporabljajo pri delu in iz statističnih poročil o delu izpostave. Leto 2008 je izbrano namensko zaradi količine prometa, ki je v letu 2009 zaradi svetovne gospodarske krize bila kar precej manjša, v letošnjem letu pa spet narašča in se bliža gostoti iz leta 2008.

**Tabela 1: Statistični podatki o izstopu vozil za leto 2008**

<b>2008</b>	<b>IZSTOP</b>			
	VSA VOZILA	POLNA	PRAZNA	NCTS
JANUAR	4701	4210	491	410
FEBRUAR	6303	5660	643	516
MAREC	5762	4936	826	595
APRIL	6710	5680	1030	542
MAJ	6040	5062	978	516
JUNIJ	6079	5091	988	462
JULIJ	6655	5682	973	487
AVGUST	5252	4268	984	517
SEPTEMBER	6243	5188	1055	599
OKTOBER	6597	5537	1060	601
NOVEMBER	5780	4550	1230	528
DECEMBER	4633	3856	777	400
<b>SKUPAJ</b>	<b>70755</b>	<b>59720</b>	<b>11035</b>	<b>6173</b>
<b>V odstotkih</b>	<b>100,0 %</b>	<b>84,4 %</b>	<b>15,6 %</b>	<b>8,72 %</b>

Vir: Statistično poročilo Izpostave Zavrč (januar 2009)

Podatki o trajanju posameznih aktivnosti so pridobljeni iz izkušenj carinikov in policistov, ki opravljajo naloge na izstopni tovorni stezi MP Zavrč. Za izvedbo simulacije je uporabljeno programsko orodje iGrafx Process 2007 s podatki iz statičnega modela obstoječega postopka AsIs.

**Tabela 2: Podatki o trajanju posamezne aktivnosti - AsIs**

<b>ORGANIZ. ENOTA</b>	<b>AKTIVNOST</b>	<b>TRAJANJE</b>	<b>ČASOVNA ENOTA</b>
PREVOZNIK	Predajanje dokumentacije cariniku	med (5;30)	sekunda
CARINIK	Prepoznavanje registrskih tablic	med (2;5)	sekunda
CARINIK	Preverjanje odčitka registrskih tablic	med (5;20)	sekunda
CARINIK	Popravljanje odčitka registrskih tablic	med (5;20)	sekunda
CARINIK	Posredovanje podatkov policistu	med (30;120)	sekunda
CARINIK	Preverjanje usklajenosti dokumentacije	med (10;120)	sekunda
CARINIK	Prenašanje odčitka v MOIZ	med (3;7)	sekunda
CARINIK	Vnašanje praznega vozila	med (5;10)	sekunda
CARINIK	Razdolžitev deklaracije v SINCTS-u	med (20;60)	sekunda
CARINIK	Vnašanje deklaracije v MOIZ	med (3;15)	sekunda
CARINIK	Izpolnjevanje zvezka TIR	med (30;60)	sekunda
CARINIK	Seštevanje istovrstnih neelektronskih deklaracij	med (0,5;2)	minuta
CARINIK	Ročni vnos deklaracije v MOIZ	med (10;30)	sekunda
CARINIK	Potrjevanje dokumentacije	med (10;150)	sekunda
CARINIK	Kreiranje napotka	med (60;150)	sekunda
CARINIK	Prepuščanje vozila v izstop	med (5;30)	sekunda
POLICIST	Preverjanje vozila v evidencah MNZ-ja	med (2;8)	minuta
POLICIST	Predajanje nazaj cariniku	med (30;120)	sekunda
POLICIST	Zaseg vozila in pridržanje prevoznika	med (3;7)	minuta
POLICIST	Preverjanje os. dok., prom. dov. in tahografa	med (0,5;3)	minuta
POLICIST	Kaznovanje voznika	med (3;5)	minuta

Vir: LASTEN (2010)

**Tabela 3: Deleži posameznih odločitev – AsIs**

<b>ORGANIZ. ENOTA</b>	<b>ODLOČITEV</b>	<b>YES (v %)</b>	<b>NO (v %)</b>
CARINIK	Odčitaje pravilno?	95,00	5,00
CARINIK	Vozilo ukradeno?	0,01	99,99
CARINIK	Vozilo prazno?	14,00	86,00
CARINIK	Tranzitna deklaracija?	10,00	90,00
CARINIK	Zvezek TIR?	20,00	80,00
CARINIK	Neelekt. deklaracija?	20,00	80,00
CARINIK	Več kot ena istovr. dekl.?	10,00	90,00
CARINIK	Možno sešt. deklaracij?	95,00	5,00
CARINIK	Vnos uspešen?	80,00	20,00
CARINIK	Zadnja deklaracija?	60,00	40,00
CARINIK	Pregled blaga?	10,00	90,00
CARINIK	Sprožen SAT napotek?	80,00	20,00
POLICIST	Vozilo res ukradeno?	1,00	99,00
POLICIST	Storjen prekršek?	1,00	99,00

Vir: LASTEN (2010)

Deleži posameznih odločitev izhajajo iz statičnega modela obstoječega postopka in so ugotovljeni, kjer je to možno, z analizo podatkov internih statističnih poročil, preostali pa na podlagi praktičnih izkušenj carinikov in policistov pri delu na tovorni izstopni stezi mejnega prehoda Zavrč. Za popoln statistični prikaz vseh možnih odločitev bi bilo potrebno v daljšem časovnem obdobju spremljati tudi tiste parametre, ki se pri obstoječem postopku ne zajemajo ločeno in jih tako ni možno popolnoma natančno opredeliti.



### **3.9 SLABOSTI OBSTOJEČEGA POSTOPKA**

Slabosti obstoječega postopka so ugotovljene na podlagi izkušenj pri delu na tovarni izstopni stezi in z analizo podatkov, pridobljenih z izvedbo simulacije postopka. Najbolj očitne slabosti so:

- ročni prenos podatkov o vozilu iz SRT-ja v MOIZ;
- nevezanost SRT-ja na državo registracije pri preverjanju po bazah ukradenih vozil, zaradi česar prihaja do vseh napak pri javljanju ukradenih vozil;
- neelektronske deklaracije v času računalniške izmenjave podatkov, za obdelavo katerih se porabi največ časa;
- različne aplikacije za različne vrste dokumentov, kar pomeni dodatno delo zaradi podvojenih vnosov;
- podvojeno preverjanje podatkov o blagu s strani carine in policije;
- postavitve izstopnih kabin carine in policije tako, da carinik ne more začeti z obravnavo novega vozila, preden policist ne konča obravnave predhodnega.

## **4 MODEL PRENOVLJENEGA POSTOPKA – TOBE**

### **4.1 RAZLOGI ZA PRENOVO**

Glavni razlog za prenovo je želja po odpravi čakalnih dob tovornih vozil na mejnih prehodih ob izstopu iz države. Poleg ekonomskih učinkov, to je ugodnega vpliva na gospodarske tokove v smislu hitrejšega pretoka blaga, ne smemo zanemariti niti okoljskega vidika. Odprava čakalnih dob tovornih vozil bi pozitivno vplivala na količino izpusta toplogrednih plinov v ozračje in posledično tudi na zdravje zaposlenih na MP-ju.

S povečanjem prepustnosti in skrajšanjem časa, porabljenega za rutinska administrativna opravila, bi pridobili dodatne vire za povečanje količine opravljenih temeljitih pregledov vozil in blaga, kar bi pripeljalo do celovitejšega in kakovostnejšega nadzora nad morebitnimi kršitvami carinskih, davčnih in drugih predpisov, katerih izvajanje nadzoruje carinska služba.

Glede na potrebe po racionalizaciji celotne državne uprave lahko med cilje z gotovostjo uvrstimo tudi zmanjševanje potrebe po dodatnih delavcih ob konicah, kar posledično vodi k zmanjševanju stroškov dela.

### **4.2 OPIS PRENOVE**

#### **4.2.1 Prenova okolja**

Bistvo preнове je zasnovano na uvedbi univerzalne elektronske transportne kartice, po vzoru tahografske kartice, kot jo je Skupnost uvedla s 1. majem 2006. S to kartico bi bil omogočen prehod na popolnoma brezpapirno poslovanje, o katerem smo v organih državne uprave začeli govoriti in ga uvajati pred približno 15. leti.

Transportna kartica bi se izdala ob registraciji vozila, nanjo bi bil integriran tudi elektronski tahograf, kot ga poznamo že sedaj. Poleg tega bi vsebovala tudi podatke o vozilu, kot jih vsebuje prometno dovoljenje. Na kartico bi lahko z ustrezno programsko opremo vsi pooblaščen subjekti, ki se ukvarjajo s cestnim prevozom blaga, vpisovali podatke – tudi carinske deklaracije in druge dokumente v elektronski obliki, seveda z ustrezno zaščito, ter do teh podatkov v okviru svojih pooblastil tudi dostopali. Ob enem transportu bi se na kartico zapisali podatki o trenutnem vozniku in tovoru. V primeru prevozov preko meja Skupnosti bi se na kartico zapisovali tudi vsi carinski dokumenti in pa seveda tudi dogodki ter spremembe med prevozom.

Za izvozni postopek to pomeni, da bi se izvozna carinska deklaracija po potrjenem izvoznem carinjenju prenesla na kartico, prav tako vsi spremljajoči dokumenti. Če je več nala-

ganj na vozilo, se deklaracije in dokumenti samo dodajajo na kartico. Tako ni več potrebe po večjem številu tovornih listov. Na izstopu vozila z blagom iz Skupnosti pa ni več treba overjati papirnih deklaracij in tovornih listov. Prav tako odpade potreba po elektronski izmenjavi s hrvaško carino, ker tudi oni lahko s kartice odčitajo vrsto in količino blaga, ki ne bosta odstopali od prijavljenega na izstopu iz Skupnosti.

Za podporo projektu bi bila seveda nujna izdelava enotne aplikacije Skupnosti v za vse vrste carinskih in drugih dokumentov ter standardizacija zapisov na kartico z namenom čim širše možnosti uporabe, seveda z ustreznimi zaščitnimi elementi za preprečevanje nepooblaščenega dostopa do podatkov.

#### **4.2.2 Opis prenovljenega postopka**

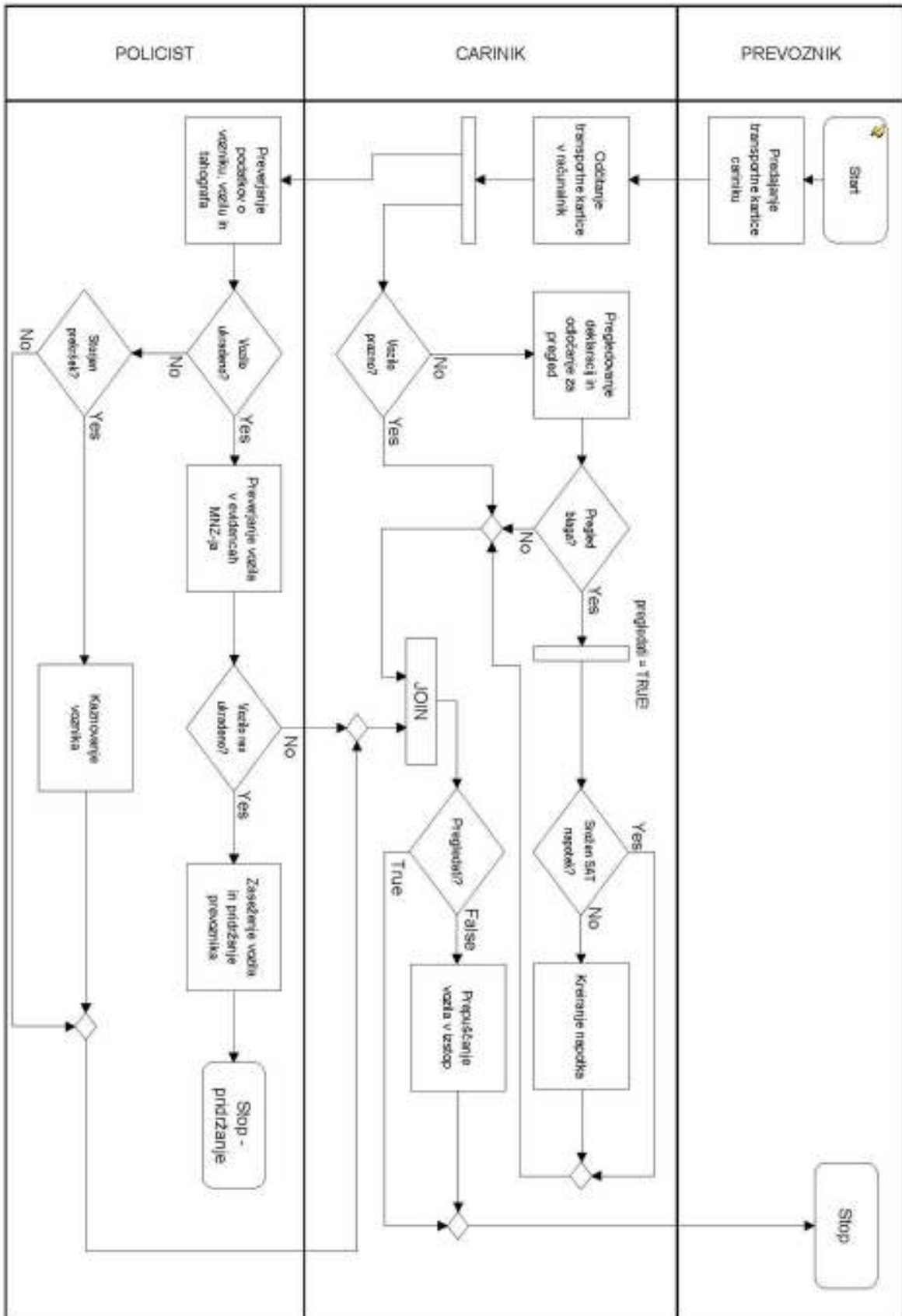
Prevoznik se pripelje na izstopno tovorno stezo. Ko predhodni odpelje, se na semaforju prižge zelena luč in prevoznik zapelje do carinske kabine ter preda transportno kartico cariniku (obstaja tudi možnost brezžične povezave med oddajno-sprejemno enoto v vozilu in enako enoto na izstopni tovorni stezi mejnega prehoda, na primer Bluetooth povezava z omejenim dometom ter ustrezno kriptografsko zaščito). Carinik kartico vstavi v čitalnik, iz katerega sočasno dostopata do podatkov carinik in policist. Medtem ko carinik preglejuje deklaracije (vse izključno v elektronski obliki) in se odloča, ali bo opravljen pregled blaga, policist preverja podatke o vozniku, vozilu in podatke s tahografa, ki je integriran v kartico.

Če se carinik odloči, da je potreben pregled blaga, kreira napotek in pošlje prevoznika po končanju policijskega postopka na parkirišče, kjer bo opravljen pregled. V nasprotnem primeru prepusti vozilo z blagom v izstop in ko je končan tudi policijski postopek, vozilo zapusti mejni prehod. V primeru, da je prevoznik kršil prometno ali kakšno drugo zakonodajo, katere nadzor je v domeni policije, si lahko policist že pred končanjem carinskega postopka pripravi potrebno za izvedbo ukrepa sankcioniranja kršitve.

### **4.3 STATIČNI MODEL PRENOVLJENEGA POSTOPKA**

Statični model postopka je izpeljan iz opisa v prejšnjem podpoglavju. Za izvedbo statičnega modela je uporabljena tehnika razširjenega diagrama poteka. Za izdelavo statičnega modela postopka je uporabljeno programsko orodje iGrafx Process 2007.

Diagram 2: Statični model prenovljenega postopka - ToBe



Vir: LASTEN (2010)

#### 4.4 DINAMIČNO MODELIRANJE PRENOVLJENEGA POSTOPKA

Parametri za dinamični model postopka so odraz dejanske količine prometa na MP Zavrč v letu 2008. Pridobljeni so iz statističnih izpisov aplikacij, ki se uporabljajo pri delu, in iz statističnih poročil o delu izpostave.

**Tabela 4: Podatki o trajanju posamezne aktivnosti – ToBe**

ORGANIZ. ENOTA	AKTIVNOST	TRAJANJE	ČASOVNA ENOTA
PREVOZNIK	Predajanje transportne kartice cariniku	med (5;15)	sekunda
CARINIK	Odčitavanje transportne kartice v računalnik	med (10;30)	sekunda
CARINIK	Pregledovanje deklaracij in odločanje za pregled	med (0,1;2)	minuta
CARINIK	Kreiranje napotka	med (60;150)	sekunda
CARINIK	Prepuščanje vozila v izstop	med (5;30)	sekunda
POLICIST	Preverjanje podatkov o vozniku, vozilu in tahografa	med (30;90)	sekunda
POLICIST	Preverjanje vozila v evidencah MNZ-ja	med (2;8)	minuta
POLICIST	Zaseženje vozila in pridržanje prevoznika	med (3;7)	minuta
POLICIST	Kaznovanje voznika	med (3;5)	minuta

Vir: LASTEN (2010)

Podatki o trajanju aktivnosti, ki ostanejo nespremenjene, so pridobljeni iz izkušenj carinikov in policistov, ki opravljajo naloge na izstopni tovorni stezi MP Zavrč. Za spremenjene aktivnosti pa so podatki o trajanju aktivnosti izpeljani iz podatkov o trajanju podobnih oziroma enakovrednih aktivnosti. Za izvedbo simulacije je uporabljeno programsko orodje iGrafx Process 2007 s podatki iz statičnega modela obstoječega postopka AsIs.

**Tabela 5: Deleži posameznih odločitev – ToBe**

ORGANIZ. ENOTA	ODLOČITEV	YES (v %)	NO (v %)
CARINIK	Vozilo prazno?	14,00	86,00
CARINIK	Pregled blaga?	10,00	90,00
CARINIK	Sprožen SAT napotek?	80,00	20,00
POLICIST	Vozilo ukradeno?	0,01	99,99
POLICIST	Vozilo res ukradeno?	1,00	99,00
POLICIST	Storjen prekršek?	1,00	99,00

Vir: LASTEN (2010)

## 4.5 ANALIZA REZULTATOV PRENOVE

S primerjavo rezultatov simulacij dinamičnih modelov obstoječega in prenovljenega postopka pridemo do ugotovitve, da se je čas trajanja posamezne transakcije zmanjšal s povprečno skoraj šestih minut in pol na nekaj več kot dve minuti.

**Tabela 6: Primerjava rezultatov simulacij obstoječega (AsIs) in prenovljenega (ToBe) postopka (v minutah)**

PARAMETER	OPIS PARAMETRA	OBSTOJEČI POSTOPEK	PRENOVLJEN POSTOPEK
Time (weeks)	Pretečen čas za izvedbo celotne simulacije	51,43	51,43
Count	Število opravljenih transakcij	72968	72968
Avg Cycle	Povpr. čas, porabljen za eno transakcijo	6,46	2,14
Avg Work	Povpr. čas aktivnega dela na eni transakciji	5,17	2,06
Avg Wait	Povpr. čas čakanja ene transakcije	1,29	0,08
Avg Res Wait	Povpr. čas, porabljen za čakanje na vire	0,00	0,08
Avg Block	Povpr. čas, ko so transakcije bile blokirane	1,29	< 0,01
Avg Inact	Povpr. čas čakanja zaradi neaktivnosti	0,00	0,00
Avg Serv	Povpr. čas obdelave ene transakcije	6,46	2,14

Vir: LASTEN (2010)

Glavni razlog tolikšnega skrajšanja časa transakcije je predvsem odsotnost vnašanja posameznih dokumentov v carinski informacijski sistem, saj se je povprečni čas dela carinika zmanjšal za kar 65 %. K skupnemu zmanjšanju pa pripomore tudi dejstvo, da ima policist podatke o vozilu, prevozniku in prevozu v istem trenutku, ko carinik vstavi transportno kartico v čitalnik. Tako lahko policist, medtem ko carinik preglejuje carinske dokumente, opravi pregled tistih podatkov, za katere je pooblaščen.

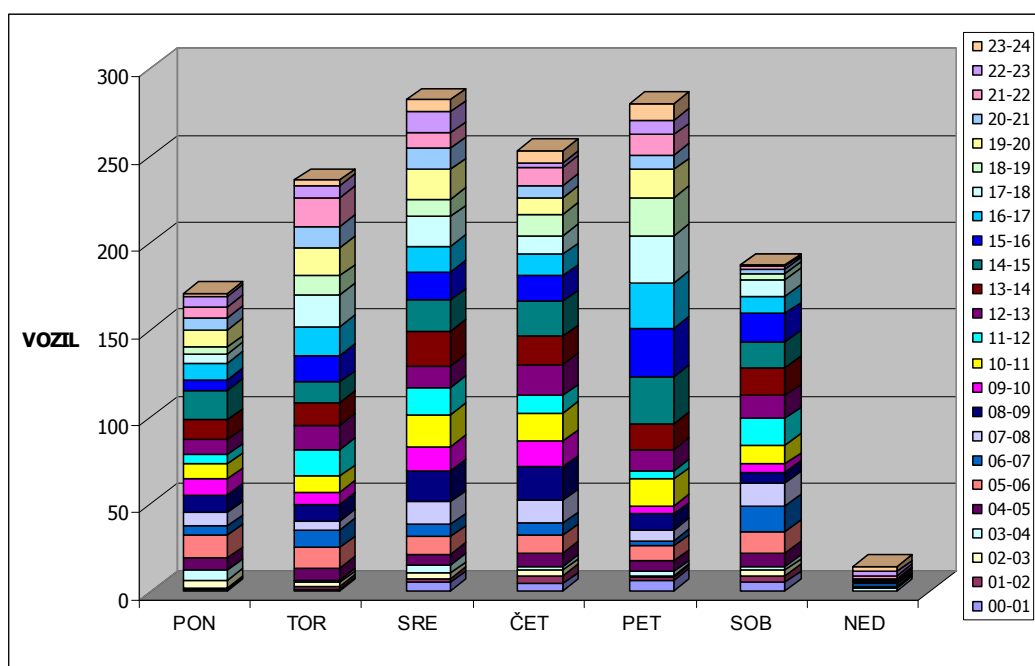
**Tabela 7: Primerjava porabljenega časa med obstoječim (AsIs) in prenovljenim (ToBe) postopkom po posameznih oddelkih (v minutah)**

ODDELEK	Count	Avg Cycle		Avg Work		Avg Wait	
		AsIs	ToBe	AsIs	ToBe	AsIs	ToBe
CARINIK	72968	3,35	1,70	3,35	1,62	< 0,01	0,08
POLICIST	63870	1,79	1,05	1,79	1,04	0,00	< 0,01
PREVOZNIK	72968	1,54	0,17	0,25	0,17	1,29	0,00

Vir: LASTEN (2010)

Simulaciji obeh postopkov – obstoječega in prenovljenega, sta izvedeni v idealnih pogojih za dano število opravljenih transakcij v določenem času. To pomeni da vozila, namenjena na izstopno tovorno stezo prihajajo v postavljenem časovnem intervalu z naključno porazdelitvijo ves čas izvajanja simulacije. V resnici temu ni tako, saj je ta interval posledica določenih zakonitosti: odvisen je od letnega časa, praznikov in dela prostih dni v državah Skupnosti in tudi v Republiki Hrvaški, prav tako pa tudi od dneva v tednu, kot od samega dnevnega oziroma nočnega časa. Dejanska vzorčna porazdelitev prihodov vozil na izstopno tovorno stezo MMP Zavrč je prikazana na Grafikonu 1.

**Grafikon 1: Vzorčna porazdelitev prihodov vozi po dnevih in urah**



Vir: LASTEN (2010)

Prav v času največje frekvence prihodov vozil na izstopno tovorno stezo se najbolj pokaže upravičenost prenove obstoječega postopka. Žal s programsko opremo, ki je na voljo, ni možno izvesti simulacije z realno porazdelitvijo prihodov vozil. Tabela 8 prikazuje zato primerjavo porabljenega časa med obstoječim in prenovljenim postopkom v času največje obremenitve, to je v petek od 14. do 19. ure, ko na izstopno tovorno stezo vsako uro pripe med 20 in 30 vozil, ki so poleg tega ponavadi naložena z zbirnim blagom, za katerega prevozniki predložijo večje število carinskih in drugih dokumentov, ki jih je potrebno obdelati. V ta namen se sedaj na izstopno tovorno stezo razporedi dodatnega carinika z delovnega mesta, kjer je lažje pogrešan.

Tabeli 8 in 9 prikazujeta primerjavi med rezultati simulacij obstoječega in prenovljenega postopka ob nespremenjenem številu carinikov in policistov v času največje obremenitve tovarne izstopne steze v t.i. mejnih pogojih.

**Tabela 8: Primerjava rezultatov simulacij obstoječega (AsIs) in prenovljenega (ToBe) postopka v mejnih pogojih (v minutah)**

PARAMETER	OPIS PARAMETRA	OBSTOJEČI POSTOPEK	PRENOVLJEN POSTOPEK
Time (hours)	Pretečen čas za izvedbo celotne simulacije	6,37	4,97
Count	Število opravljenih transakcij	72	72
Avg Cycle	Povpr. čas, porabljen za eno transakcijo	48,74	2,45
Avg Work	Povpr. čas aktivnega dela na eni transakciji	5,23	2,13
Avg Wait	Povpr. čas čakanja ene transakcije	43,51	0,32
Avg Res Wait	Povpr. čas, porabljen za čakanje na vire	0,00	0,32
Avg Block	Povpr. čas, ko so transakcije bile blokirane	43,51	0,00
Avg Inact	Povpr. čas čakanja zaradi neaktivnosti	0,00	0,00
Avg Serv	Povpr. čas obdelave ene transakcije	48,74	2,45

Vir: LASTEN (2010)

**Tabela 9: Primerjava porabljenega časa med obstoječim (AsIs) in prenovljenim (ToBe) postopkom po posameznih oddelkih v mejnih pogojih (v minutah)**

ODDELEK	Count	Avg Cycle		Avg Work		Avg Wait	
		AsIs	ToBe	AsIs	ToBe	AsIs	ToBe
CARINIK	72	3,33	1,97	3,31	1,65	0,02	0,32
POLICIST	62	1,95	1,10	1,95	1,10	0,00	< 0,01
PREVOZNIK	72	43,77	0,17	0,26	0,17	43,51	0,00

Vir: LASTEN (2010)

Šele pri izvedbi simulacije v t.i. mejnih pogojih pride do izraza vsa prednost, ki jo prinaša prenova postopka z uvedbo transportne kartice. S tem je tudi v najboljši možni meri potrjena hipoteza, postavljena v uvodu te naloge.



## ZAKLJUČEK

Zaradi sprememb poslovnega okolja v zadnji četrtini prejšnjega stoletja, ki so bile posledica povečane ponudbe blaga na svetovnih trgih in hkrati tudi silovitega razvoja informacijske tehnologije, so bile organizacije pod vse večjim pritiskom. Vse to jih je sililo v bolj dinamično prilagajanje svojih notranjih struktur, tehnologije in delovnih procesov z namenom ohranitve konkurenčnosti in samega preživetja v stalno spreminjajočem se okolju. V zasledovanju izboljšanja uspešnosti poslovanja se je za najbolj učinkovit pristop pokazala na znanstvenih metodah utemeljena celovita prenova poslovanja z njegovo hkratno informatizacijo.

Na spremembe ni ostal imun niti javni sektor, saj bi njegovo vztrajanje pri preživelih poslovnih navadah pomenilo tudi zaviranje razvoja gospodarskih organizacij, katerih servis naj bi javni sektor oziroma državna uprava predstavljala. Spremembe na tem področju z vidika informatizacije pomenijo predvsem prenos javnih evidenc in upravljanja z njimi v računalniško okolje z namenom hitrejšega dostopa in lažje obdelave shranjenih podatkov.

Osrednji, praktični del naloge, je namenjen analizi in prenovi postopka na tovorni izstopni stezi mejnega prehoda na zunanji meji Evropske unije. Opisana sta obstoječi in prenovljeni postopek. Z modeliranjem in simulacijo obeh postopkov je potrjena hipoteza, da je s prenovno postopka možno doseči precejšnje izboljšave. V prvi vrsti gre za skrajšanje časa, potrebnega za samo administrativno obdelavo posameznega vozila, kar posledično omogoča dvig kakovosti opravljanja celovitega nadzora nad vozili in blagom, ki izstopa iz Evropske unije. Hkrati uvedba popolnega brezpapirnega poslovanja pripomore k znižanju deleža napak pri evidentiranju, nenazadnje pa ni zanemarljiv niti prihranek pri porabi papirja, tako z ekonomskega kot tudi z okoljevarstvenega vidika.

Navedene izboljšave opazovanega postopka so posledica celovitega pogleda na poslovanje, kar se pri uvajanju novosti na posameznih področjih delovanja organov državne uprave pogosto zanemarja. Glavni problem pri uvajanju sprememb je neuskklajenost posameznih organov, ki velikokrat, še posebej pa to velja v obravnavanem primeru, delujejo v medsebojni povezanosti oziroma odvisnosti. Tako prihaja v veliko primerih do nepotrebne redundance opravil v posameznih postopkih. Posledice tega so najbolj občutne za vse udeležence postopkov predvsem v mejnih pogojih.

Želja vseh udeležencev postopkov pred organi državne uprave je, da bi ti postopki bili opravljeni na najvišji kakovostni ravni; hkrati pa naj bi potekali tako, da bi njihovo izvajanje udeležene gospodarske organizacije in posamezniki čim manj občutili pri svojem delovanju in bivanju. V tem smislu je vsaka sprememba, ki te cilje dosega, dobrodošla in tudi potrebna, še posebej če je uspešna tudi pri doseganju tretjega temeljnega cilja prenove poslovanja – zmanjševanja stroškov.

## LITERATURA

- DAVENPORT, H. Thomas (1993) *Process Innovation: Reengineering Work through Information Technology*. Harvard Business School Press, Boston.
- GROZNIK, Aleš, VIČIČ, Dejan Towards e-government: Business renovation of public sector in Slovenia. Dosegljivo na: <http://www.scs-europe.net/services/ecms2005/pdf/or-04.pdf> (28.08.2010).
- HAMMER, Michael, CHAMPY, James (2003) *Reengineering the Corporation: A Manifesto for Business Revolution*. HarperCollins Publishers, New York.
- IVANKO, Štefan (2004) *Strukture in procesi v organizaciji*. Fakulteta za upravo, Ljubljana.
- KAPLAN, S. Robert, NORTON, P. David (2000) *The Strategy-Focused Organization: How Balanced Scorecard Companies Thrive in the New Business Environment*. Harvard Business School Press, Boston.
- KOVAČIČ, Andrej, BOSILJ VUKŠIČ, Vesna (2005) *Management poslovnih procesov: Prenova in informatizacija poslovanja*. GV Založba, Ljubljana.
- KOVAČIČ, Andrej, PEČEK, Bojan (2004) *Prenova in informatizacija delovnih procesov*. Fakulteta za upravo, Ljubljana.
- KOVAČIČ, Andrej, VINTAR, Mirko (1994) *Načrtovanje in gradnja informacijskih sistemov*. DZS, Ljubljana.
- PEČEK, Bojan (2008) *Diskretne simulacije upravnih postopkov*. Ekonomska fakulteta, Ljubljana.
- POPOVIČ, Aleš, INDIHAR ŠTEMBERGER, Mojca, JAKLIČ, Jurij, KOVAČIČ, Andrej (2004) *Poslovno modeliranje v teoriji in praksi: Izkušnje in napotki*. *Uporabna informatika*. Letnik XII, št. 2, str. 80 – 89.
- RAUCH, Robert, KLJAJIČ, Mirosljub (2006) *Discrete Event Passenger Flow Simulation Model for an Airport Terminal Capacity Analysis*. *Organizacija*. Letnik XXXIX, št. 10, str. 652 – 660.
- RUMMLER, A. Geary, BRACHE, P. Alan (1995) *Improving Performance: How to Manage the White Space in the Organization*. Jossey-Bass, San Francisco.

## VIRI

- BLOKAR, Miha (2009) SiNCTS: Uporabniška navodila. CURS, Ljubljana.
- CURS (2009) Modul Izstop (MOIZ): Uporabniška navodila. Intranet CURS, Ljubljana.
- CURS Carinski status blaga. Dosegljivo na: [http://www.carina.gov.si/si/informacije/podjetja/carinski\\_status\\_bлага/](http://www.carina.gov.si/si/informacije/podjetja/carinski_status_bлага/). (03.08.2010).
- CURS Interaktivni zemljevid carinskih uradov, njihovih izpostav in mejnih prehodov. Dosegljivo na: [http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/internet/O\\_carini/Zemljevid\\_2010\\_januar.jpg](http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/internet/O_carini/Zemljevid_2010_januar.jpg). 01.01.2010).
- CURS Navodilo o izvajanju skupnostnega tranzita, št. 15/2004. Dosegljivo na: [http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/pageuploads/Zakonodaja/Register\\_spl.\\_aktov\\_car.sluzbe/Navodila/Navodilo\\_15\\_2004.pdf](http://www.carina.gov.si/fileadmin/curs.gov.si/pageuploads/Zakonodaja/Register_spl._aktov_car.sluzbe/Navodila/Navodilo_15_2004.pdf). (02.06.2009)
- Direktiva Sveta 2001/51/ES o dopolnitvi določb člena 26. Konvencije o izvajanju schengenskega sporazuma. Ur. list EU, L št. 187/2001.
- Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS. Ur. list EU, L št. 226/2003.
- Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vozniških dovoljenjih. Ur. list EU, L št. 403/2006.
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga. Ur. list EU, L št. 33/2006.
- Direktiva Sveta 96/26/ES o dovoljenju za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika v tovornem in potniškem prometu ter o medsebojnem priznavanju diplom, spričeval in drugih dokazil o formalnih kvalifikacijah za olajšanje uresničevanja pravic teh prevoznikov do ustanavljanja prevoznih podjetij v domačem in mednarodnem prometu. Ur. list EU, L št. 124/1996.
- Direktiva Sveta 2006/112/ES o skupnem sistemu davka na dodano vrednost. Ur. list EU, L št. 347/2006.
- Direktiva Sveta 2008/9/ES o podrobnih pravilih za vračilo DDV-ja, opredeljenih v Direktivi 2006/112/ES, davčnim zavezancem, ki nimajo sedeža v državi članici vračila, ampak v drugi državi članici. Ur. list EU, L št. 44/2009.
- Ekonomska komisija OZN za Evropo (1975) Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi zvezkov TIR (Konvencija TIR).
- FinDok Dovolilnica CEMT. Dosegljivo na: <https://findok.bmf.gv.at/findok/link?gz=%22BMF-010304%2F0024-IV%2F8%2F2007%22&gueltig=20071220&segid=%2232016.1.1+18.12.2007+15%3A13%3A04%3A56%22>. (06.08.2010)
- Gospodarska zbornica Slovenije Zvezek ATA. Dosegljivo na: <http://www.gzs.si/ripone/26794/ATA.jpg>. (03.08.2010)
- Konvencija o skupnem tranzitnem postopku. Ur. list EU, L št. 226/1987.
- OZN (1956) Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga.
- OZN (1968) Konvencija o cestnem prometu.

- Prometna-zona.com TIR carnet. Dosegljivo na: [http://www.prometna-zona.com/spedicija/tir\\_carnet.jpg](http://www.prometna-zona.com/spedicija/tir_carnet.jpg). (10.08.2010)
- Trinajsta direktiva Sveta 86/560/EGS o usklajevanju zakonodaje držav članic glede prometnih davkov – Postopki vračila davka na dodano vrednost davčnim zavezancem, ki nimajo stalnega prebivališča ali sedeža na ozemlju Skupnosti. Ur. list EU, L št. 326/1986.
- Urad Vlade RS za komuniciranje Skupna kmetijska politika (SKP). Dosegljivo na: <http://www.evropa.gov.si/si/kmetijstvo-razvoj-podezelja/skupna-kmetijska-politika-skp/>. (05.08.2010)
- Uredba (ES) št. 450/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Skupnosti (Modernizirani carinski zakonik). Ur. list EU, L št. 145/2008.
- Uredba (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah). Ur. list EU, L št. 105/2006.
- Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85. Ur. list EU, L št. 102/2006.
- Uredba Komisije (EGS) št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti. Ur. list EU, L št. 253/1993.
- Uredba Komisije (ES) št. 1891/2004 o sprejemu določb za uporabo Uredbe Sveta (ES) št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice. Ur. list EU, L št. 328/2004.
- Uredba Sveta (EGS) št. 918/83 o sistemu oprostitev carin v Skupnosti. Ur. list EU, L št. 105/1983.
- Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi. Ur. list EU, L št. 256/1987.
- Uredba Sveta (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu. Ur. list EU, L št. 370/1985.
- Uredba Sveta (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu. Ur. list EU, L št. 370/1985.
- Uredba Sveta (ES) 1234/2007 o vzpostavitvi skupne ureditve kmetijskih trgov in o posebnih določbah za nekatere kmetijske proizvode (Uredba o enotni SUT). Ur. list EU, L št. 299/2007.
- Uredba Sveta (ES) št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice. Ur. list EU, L št. 196/2003.
- Zakon o carinski službi (ZCS-1-UPB1). Ur. list RS, št. 104/2004.
- Zakon o davku na dodano vrednost (ZDDV-1-UPB2). Ur. list RS, št. 10/2010.
- Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD-UPB2). Ur. list RS, št. 64/2007.

- Zakon o izvajanju carinskih predpisov Evropskih skupnosti (ZICPES-A). Ur. list RS št. 111/2007.
- Zakon o nadzoru državne meje (ZNDM-2). Ur. list RS, št. 60/2007.
- Zakon o policiji (ZPol-UPB7). Ur. list RS, št. 66/2009.
- Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2). Ur. list RS, št. 131/2006.
- Zakon o ratifikaciji konvencije o začasnem uvozu (MKZU). Ur. list RS, št. 81/2000.
- Zakon o trošarinah (ZTro-UPB6). Ur. list RS, št. 35/2010.
- Zakon o tujcih (ZTuj-1-UPB6). Ur. list RS, št. 64/2009.
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5). Ur. list RS, št. 56/2008.