

Dokumentacija i tarife u međunarodnom cestovnom prijevozu

Šestanj, Luka

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:355434>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

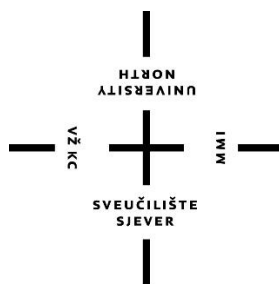
Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-02**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





Sveučilište Sjever

Završni rad br. 513/TGL/2021

Dokumentacija i tarife u međunarodnom cestovnom prometu

Luka Šestanj, 2292/336

Varaždin, rujan 2021. godine



Sveučilište Sjever

Tehnička i gospodarska logistika

Završni rad br. 513/TGL/2021

Dokumentacija i tarife u međunarodnom cestovnom prometu

Student:

Luka Šestanj

Mentor:

Mr.sc. Igor Franolić, dipl.ing.prom., predavač

Varaždin, rujan 2021. godine

Predgovor

Velike zahvale mentoru mr.sc. Igoru Franuliću dipl.ing.prom., na ukazanoj pomoći oko završnog rada. Zahvaljujem svim profesorima koji su mi pomogli u stjecanju znanja kroz ovaj preddiplomski studij koji se uspješno privodi kraju.

Također, želio bih se isto tako zahvaliti svim kolegama sa Sveučilišta Sjever koji su mi olakšali ovaj period i pripomogli u nastavi. Najveća zahvala ide mojoj obitelji koja je bila je iznimno velika podrška.

Sažetak

Prijevoz robe i usluga između više država je međunarodni cestovni promet. Da bi se znatno olakšalo dobivanje informacija nadležnih tijela, radnika i kupaca u prijevozu tereta postoji određena dokumentacija koja je detaljnije analizirana u ovome radu. Mnogi zakoni, propisi i sporazumi određuju regulativu tarifa u međunarodnom cestovnom prometu. Pomoću navedenog propisuju se same cijene usluga prijevoza robe.

Ključne riječi: međunarodni cestovni promet, cestovni promet, dokumentacija međunarodnog cestovnog prometa, tarife u međunarodnom cestovnom prometu, prometna politika

Summary

Transportation of cargo and services between more countries presents international road freight. In order to significantly facilitate obtaining information from the competent authorities, workers and customers in the transport of goods, there is certain documentation that is analyzed in more detail in this paper. Many laws, regulations and agreements determine the regulation of tariffs in international road transport. With the help of the above, the prices of freight transport services are prescribed.

Key words: international road freight, road freight, documentation in international road freight, tariffs in international road freight, freight politics

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

ODIEL	Odjel za logistiku i održivu mobilnost	
STUDIJ	preddiplomski stručni studij Tehnička i gospodarska logistika	
PRISTUPNIK	Luka Šestanj	MATIČNI BROJ 2292/336
DATUM	07.10.2021.	KOLEGIJ Prometna logistika II.
NASLOV RADA	Dokumentacija i tarife u međunarodnom cestovnom prijevozu	
NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU	Documents and rates in international road transportation	
MENTOR	Mr. sc, Igor Franolić, dipl.ing.prom.	ZVANJE Predavač
ČLANOVI POVJERENSTVA	1. doc.sr.sc Predrag Brlek, predsjednik	
	2. mr.sc. Igor Franolić, mentor	
	3. Ivan Cvitković, mag.ing.traff., član	
	4. dr.sc, Ivana Martinčević, zamjenski član	
	5. _____	

Zadatak završnog rada

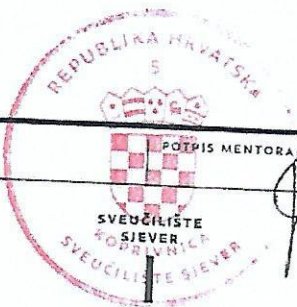
BROJ	513/TGL/2021
OPIS	

Cestovni prijevoz je vrsta prijevoza korištenjem cesta. Međunarodni cestovni prijevoz se odnosi na prijevoz robe i usluga između više država, može se grubo podijeliti u prijevoz robe i prijevoz ljudi. U mnogim zemljama zahtjevi za licenciranje i sigurnosni propisi osiguravaju razdvajanje dviju industrija. Međunarodni cestovni promet je reguliran brojnim zakonima, propisima i sporazumima u kojima je točno određena regulativa samih tarifa.

Da bi se znatno olakšalo dobivanje informacija nadležnih tijela, radnika i kupaca u prijevozu tereta postoji određena dokumentacija koja je detaljnije analizirana u ovome radu. Mnogi zakoni, propisi i sporazumi određuju regulativu tarifa u međunarodnom cestovnom prometu. Pomoću navedenog propisuju se same cijene usluga prijevoza robe.

ZADATAK URUČEN

14.10.2021.



Sadržaj

1. Uvod	1
1.1. Predmet i problem istraživanja.....	2
1.2. Izvori podataka.....	2
1.3. Metode istraživanja	2
1.4. Struktura rada	2
2. Pojmovno određenje međunarodnog cestovnog prometa	4
2.1. Pojam i značaj međunarodnog cestovnog prometa	4
2.2. Prometna politika na razini EU	7
2.3. Budući izazovi i ciljevi prometne politike	9
3. Kretanje robe i dobara cestovnim prometom	13
3.1. Ekonomski čimbenik.....	13
3.2. Uloga međunarodne špedicije	13
4. Dokumentacija u cestovnom prometu	15
4.1. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)	15
4.2. Konvencija TIR	18
4.3. Konvencija ATA	23
5. Međunarodni cestovni promet i tarife	26
5.1. Pojam tarife	26
5.2. Prijevozne tarife	27
5.3. Načela prijevoznih tarifa	28
5.4. Tarife u međunarodnom cestovnom prometu	30
5.5. Tarife u cestovnom prijevozu putnika.....	32
6. Zaključak	33
7. Literatura	34
Popis slika	36

1. Uvod

U ovom radu obrađena je tema međunarodnog cestovnog prometa te tarifa i dokumentacija u samom međunarodnom prometovanju. Cestovni prijevoz je vrsta prijevoza korištenjem cesta. Međunarodni cestovni prijevoz se odnosi na prijevoz robe i usluga između više država, može se grubo podijeliti u prijevoz robe i prijevoz ljudi. U mnogim zemljama zahtjevi za licenciranje i sigurnosni propisi osiguravaju razdvajanje dviju industrija. Međunarodni cestovni promet je reguliran brojnim zakonima, propisima i sporazumima u kojima je točno određena regulativa samih tarifa.

Dokumentacijom u cestovnom prometu dobivaju se informacije nadležnih tijela, određenih manipulativnih radnika, kupaca u prijevozu tereta te mnogih drugih sudionika u transportnom procesu.

Priroda cestovnog prijevoza robe ovisi, osim o stupnju razvijenosti lokalne infrastrukture, udaljenosti robe koja se prevozi cestom, težini i obujmu pojedinačne pošiljke te vrsti robe koja se prevozi. Tarifa propisuje koje će biti cijene prijevoznih usluga. Na temelju tarifa mogu se utvrditi cijene manipulacija i komunikacija objekata. Obuhvaća sve vrste cestovnog prometa i načine cestovnog prijevoza.

1.1. Predmet i problem istraživanja

Cilj ovog završnog rada je proučavanje dokumentacija i tarifa u međunarodnom cestovnom prometu. Završni rad detaljno obrađuje razne dokumentacije koje se koriste na našem području te objašnjava načine kako se pribavljaju i upotrebljavaju. Također se spominju tarife u cestovnom prometu koje su temelj prijevozničkih usluga. . Uz analizu dokumentacija i tarifa, spominju se i opće karakteristike međunarodnog cestovnog prometa te prometna politika na razini Europske Unije.

1.2. Izvori podataka

Potrebna literatura za završni rad sadrži domaće i strane izvore. (web stranice, knjige, članci, znanstveni radovi)

1.3. Metode istraživanja

Metode istraživanja u ovom završnom radu sastoje se od: metode prikupljanja podataka iz internetskih izvora i knjiga, analizu istih. Te detaljnu obradu spomenutih prikupljenih podataka.

1.4. Struktura rada

Prvi dio završnog rada odnosi se na generalno pojmovno određivanje cestovnog prometa. U ovom dijelu opisuje se pojam i značaj međunarodnog cestovnog prometa kao što su zakoni u prometu, samoorganizacija međunarodnog prometa, važnost cestovnog prometa i sigurnost u cestovnom prometu. Također govori se od trenutnoj politici Europske Unije na temelju međunarodnog cestovnog prometa.

Drugi dio završnog rada odnosi se na bitne stavke kretanja robe u cestovnom prometu. Ovaj dio završnog rada se sastoji od detaljne analize međunarodne špedicije i njezine važnosti.

Treći dio završnog rada odnosi se na dokumentacije u međunarodnom cestovnom prometu. Ovaj dio je jedan od temelja rada. Spominju se i obrađuju sve najpotrebnije i najkorištenije dokumentacije u međunarodnom cestovnom prometu. CMR list, ATA i TIR karnet izdvajamo kao najbitnije stavke ovog dijela završnog rada. Svaki od tih dokumenata detaljno je analiziran, objašnjen te je prikazana njihova funkcija.

Četvrti dio završnog rada koji je ujedno i druga najbitnija tema ovog rada govori o tarifama u međunarodnom cestovnom prometu. Tarife služe da propisuju cijenu prijevoznih usluga koje prijevoznik naplaćuje. Postoji razna podjela tarifa te ih vežu pojmovi poput tarifnog sustava, tarife politike, tarifne tehnike, itd.

2. Pojmovno određenje međunarodnog cestovnog prometa

2.1. Pojam i značaj međunarodnog cestovnog prometa

Promet na cestama sastoji se od sudionika u prometu, uključujući pješake, jahane životinje, vozila, tramvajske automobile, autobuse i druge transporte, pojedinačno ili zajedno, dok se u svrhu putovanja koriste javnim putem [1].

Zakoni o prometu su zakoni koji uređuju promet i reguliraju vozila, dok su pravila o cestama i zakoni i neformalna pravila koja su se vremenom mogla razviti kako bi se olakšao uredan i pravodoban protok prometa. Organizirani promet općenito ima dobro utvrđene prioritete, trakove, prednost prolaska i kontrolu prometa na raskrižjima.

Međunarodni cestovni promet predstavlja povezanost cesta, odnosno cestovnih mreža više različitih država. Promet je formalno organiziran u mnogim jurisdikcijama, s označenim trakama, čvorovima, raskrižjima, petljama, prometnom signalizacijom ili znakovima. Promet se često klasificira prema vrsti: teška motorna vozila (npr. automobil, kamion), druga vozila (npr. moped, bicikl) i pješaci. Različite klase mogu dijeliti ograničenja brzine i služnost ili mogu biti odvojene. Neke jurisdikcije mogu imati vrlo detaljna i složena pravila puta, dok se druge više oslanjaju na zdrav razum i spremnost vozača na suradnju [3].

Organizacija obično proizvodi bolju kombinaciju sigurnosti i učinkovitosti putovanja. Događaji koji poremete protok i mogu uzrokovati da se promet izrodi u neorganizirani nered uključuju izgradnju cesta, sudare i smeće na kolniku. Na posebno prometnim autocestama, manji poremećaj može potrajati u pojavi poznatoj kao prometni valovi.

Potpuni slom organizacije može rezultirati zagušenjem prometa i zastojem. Simulacije organiziranog prometa često uključuju teoriju čekanja, stohastičke procese i jednadžbe matematičke fizike primijenjene na protok prometa.

Pravila ceste i bonton vožnje su općenita praksa i postupci kojih se sudionici u prometu moraju pridržavati. Ta se pravila obično primjenjuju na sve sudionike u prometu,

iako su od posebne važnosti za vozače i bicikliste. Ova pravila reguliraju interakciju između vozila i pješaka.

Osnovna prometna pravila definirana su međunarodnim ugovorom pod nadležnošću Ujedinjenih naroda, Bečkom konvencijom o cestovnom prometu iz 1968. godine. Nisu sve zemlje potpisnice konvencije, pa čak i među potpisnicima mogu se naći lokalne razlike u praksi. Postoje i nepisana lokalna pravila ceste, koja općenito razumiju lokalni vozači [7].

Kao općenito pravilo, od vozača se očekuje da izbjegnu sudar s drugim vozilom i pješacima, bez obzira dopuštaju li im primjenjiva pravila ceste da budu tamo gdje se slučajno nalaze.

Uz standardno primjenjiva pravila, moraju se poštivati prometni znakovi i semafori, a policajac može izdavati upute, bilo rutinski (na prometnom prijelazu umjesto semafora) ili kao nadzor cestovnog prometa oko građevinske zone, nesreća ili drugi poremećaj ceste.

Ova pravila treba razlikovati od mehaničkih postupaka potrebnih za upravljanje nečijim vozilom.

Vozila često dolaze u sukob s drugim vozilima i pješacima jer se njihovi predviđeni putovi križaju i tako ometaju međusobne rute. Opće načelo koje utvrđuje tko ima pravo ići prvi naziva se "pravo prvenstva" ili "prioritet". Utvrđuje se tko ima pravo koristiti sukobljeni dio ceste i tko mora pričekati dok drugi to učini [3].

Znakovi, signali, oznake i druge značajke često se koriste kako bi prioritet bio eksplicitan. Neki su znakovi, poput znaka stop, gotovo univerzalni. Kad nema znakova ili oznaka, poštuju se različita pravila, ovisno o mjestu. Ta se zadana pravila prioriteta razlikuju od zemlje do države, a mogu se i razlikovati od države do države. Trendovi ujednačavanja na međunarodnoj su razini prikazani Bečkom konvencijom o cestovnim znakovima i signalima, koja propisuje standardizirane uređaje za kontrolu prometa (znakovi, signali i oznake) za uspostavljanje prednosti prolaska prema potrebi.

Pješački prijelazi (ili pješački prijelazi) česti su u naseljenim mjestima i mogu ukazivati na to da pješaci imaju prednost u odnosu na promet vozila. U većini modernih gradova prometna signalizacija koristi se za utvrđivanje prednosti prolaska na prometnim cestama. Njegova je primarna svrha omogućiti svakoj cesti vremensko razdoblje u kojem njezin promet može organizirano koristiti raskrižje [3].

Intervali vremena dodijeljeni za svaku cestu mogu se prilagoditi uzimajući u obzir čimbenike kao što su razlika u količini prometa, potrebe pješaka ili druga prometna signalizacija. Pješački prijelazi mogu se nalaziti u blizini drugih uređaja za kontrolu prometa; ako nisu također na neki način regulirani, vozila im moraju dati prednost kada se koriste.

Promet na javnoj cesti obično ima prioritet nad ostalim prometima, poput prometa koji izlazi iz privatnog pristupa; tipični su izuzeci željeznički prijelazi i pokretni mostovi.

Sigurnost na cestama u Europi obuhvaća sigurnost prijevoza među sudionicima u prometu u Europi, uključujući automobilske nesreće, nesreće pješaka ili biciklista, nezgode motornih kočija i druge incidente koji se događaju unutar Europske unije ili unutar europske regije Svjetske zdravstvene organizacije (49 zemalja). Sigurnost cestovnog prometa odnosi se na metode i mjere koje se koriste za sprječavanje ubijanja ili ozbiljnih ozljeda sudionika u prometu [7].

Prema Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji, 2016. godine nesreće na cestama bile su osmi najveći uzrok smrti na svijetu; smrtonosnije i od dijareje i od tuberkuloze. Ne samo da je važno uzeti u obzir smrtnu slučajevu na cestama, već se za svaku smrtnu nesreću na europskim cestama procjenjuje da će 4 osobe postati trajno onesposobljene, 10 će pretrpjeti oštećenja mozga ili kralježnične moždine, 10 osoba će biti ozbiljno ozlijeđeno, a 40 će imati lakše tjelesne ozljede [7].

Povrh svega, prometne nesreće imaju veliki gospodarski utjecaj. Procjenjuje se da su samo u Europi prometne nesreće trošak društva za mjeru od 130 milijardi eura godišnje. Cestovne nesreće i incidenti događaju se iz više razloga.

Glavni uzrok nesreće je brzina, a nakon toga slijede i druga pitanja poput vožnje, dok ste pod utjecajem pića ili droge, koji su za volanom omesti mobilni uređaji, radio u automobilu ili osobni navigacijski uređaji. Ovi ovdje navedeni čimbenici rizika samo su nekoliko razloga za nastanak sudara na cesti i oni pokazuju bezbroj složenih čimbenika koji su važni za kreatora politike sigurnosti na cestama.

2.2. Prometna politika na razini EU

Europska unija (EU) ima najsigurnije ceste na svijetu; u kojem je 49 ljudi na milijun stanovnika umrlo u sudaru ceste 2018. 2000. godine preko 50 000 ljudi u Europi izgubilo je život na cestama, do 2009. taj je broj smanjen na preko 35 000; a do 2018. brojka je dodatno smanjena na 25.100, dok je iste godine broj ozbiljnih ozljeda nastalih uslijed sudara na cesti bio 135.000 ljudi [17].

Europska komisija (EK) izradila je plan pod nazivom Vision Zero kojim se nastoji smanjiti incidencija smrtnih slučajeva uzrokovanih cestama na nulu do 2050. godine. Kako bi uspjela ostvariti svoju dugoročnu ambiciju nula smrtnih slučajeva na europskim cestama, Komisija je provela strategiju sigurnosti na cestama.

Program sigurnosti na cestama, u kojem je imala za cilj prepoloviti broj smrtnih slučajeva uzrokovanih prometnim nesrećama i incidentima između 2011. godine i 2020. Od 2018. godine države članice Europske unije daleko su od ovog cilja, budući da je zabilježeno samo 20% smrtnih slučajeva na cestama, što čini cilj smanjenja od 50% do 2020. sada nestvarnim [13].

Izrada politike sigurnosti na cestama u EU zajednički pada na europske institucije i države članice; a Europska komisija (EK) ima posebno važnu ulogu u nadzoru politike sigurnosti cestovnog prometa u cijeloj Uniji. To je zato što ima nadzor nad standardima i propisima o proizvodima, kao i određenim aspektima razvoja i upravljanja infrastrukturom. Sigurnost na cestama temelji se na načelu EU supsidijarnosti: nacionalna i lokalna tijela odgovorna su za većinu odluka, uključujući provedbu i podizanje svijesti, dok EU djeluje s općim okvirom za poboljšanu sigurnost na cestama putem zakona i preporuka, npr. Uvođenjem minimalnih sigurnosnih zahtjeva za Transeuropske prometne mreže i tehnički uvjeti za prijevoz opasnih tvari.

Od 1999. EuroRAP inicijativa procjenjuje glavne ceste u Europi s ocjenom zaštite cesta. To rezultira ocjenom zvjezdicama za ceste na temelju toga koliko bi dobro njegov dizajn zaštitio putnike automobila od teških ozljeda ili smrtnih slučajeva ako se dogodi frontalna, slijetanja ili nesreća na raskrižju, a četiri zvijezde predstavljaju cestu s najboljim svojstvima preživljavanja.

Shema navodi da je istaknula tisuće dionica cesta diljem Europe gdje su sudionici u prometu rutinski osakaćeni i ubijeni zbog nedostatka sigurnosnih karakteristika, ponekad samo zbog malo više od troškova sigurnosne ograde ili boje potrebne za poboljšanje oznaka na cestama.

Postoje planovi za proširenje mjerenja kako bi se procijenila vjerojatnost nesreće na cesti. Te se ocjene koriste za informiranje o planiranju i ciljevima vlasti. Na primjer, u Britaniji se dvije trećine svih smrtnih slučajeva na cestama u Britaniji događaju na seoskim cestama, što je loše u usporedbi s visokokvalitetnom mrežom autocesta; pojedinačni kolnici čine 80% smrtnih slučajeva i ozbiljnih ozljeda u selima, dok je 40% žrtava putnika u seoskim automobilima u automobilima koji udaraju u predmete pored puta, poput drveća. Nadamo se da će poboljšanja u obuci vozača i sigurnosnim značajkama na seoskim cestama smanjiti ovu statistiku.

Europska unija ima neke pravne tekstove koji se odnose na vozačku dozvolu, provedbu na području sigurnosti na cestama, alkohol, droge i medicina, profesionalni vozači - osposobljavanje, profesionalni vozači - uvjeti rada, profesionalni vozači - tahograf, profesionalni vozači - provjera radnih uvjeta, Potvrda vozača iz trećih zemalja, Vozila - homologacija vozila, Vozilo - Registracija, Vozilo - Tehnička kontrola, Vozilo - Prednja zaštita ranjivih korisnika, Vozilo - Sigurnosni pojasevi i drugi sustavi za pridržavanje ranjivih korisnika, Vozila - Gume, Vozila - Dnevna svjetla, Vozilo - Zrcala za slijepe točke, vozilo - upadljivost, vozilo - uređaji za ograničenje brzine, vozilo - težine i dimenzije, prijevoz opasne robe - težine i dimenzije, cestovna infrastruktura, pozivi u nuždi, prikupljanje podataka o nesrećama i mjerna jedinica [17].

Neki od tih tekstova, kao što su Direktiva 80/1269 / EEZ, europska vozačka dozvola, europski standardi emisije i Direktiva o prestanku upotrebe vozila.

Direktiva EU 2008/96 / EC o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (RISM) predviđa uvođenje procjena utjecaja na sigurnost cestovnog prometa (RSIA) u procesu projektiranja nove ceste ili velike promjene u rasporedu cesta. Kako je definirano Europskom direktivom, RSIA je "strateška usporedna analiza utjecaja nove ceste ili značajne preinake postojeće mreže na sigurnosne performanse cestovne mreže". RISM direktiva prenesena je u irski zakon pod SI 472 iz 2011. [14].

Sigurnost na cestama unutar tunela na transeuropskoj cestovnoj mreži posebno je obuhvaćena posebnom direktivom.

Europska je komisija 2018. godine predstavila prijedlog za izmjenu EU RISM direktive s ciljem smanjenja smrtnih slučajeva na cestama i ozbiljnih ozljeda na cestovnim mrežama EU-a, poboljšanjem sigurnosnih performansi cestovne infrastrukture. Amandman je usvojen u studenom 2019.

2.3. Budući izazovi i ciljevi prometne politike

Cilj politike kopnenog prometa Europske unije je promicanje mobilnosti koja je učinkovita, sigurna, sigurna i ekološki prihvatljiva [9].

Ciljevi politike EU-a za cestovni promet stoga su promicanje učinkovitih usluga cestovnog teretnog i putničkog prijevoza, stvaranje poštenih uvjeta za tržišno natjecanje, promicanje i usklađivanje sigurnijih i ekološki prihvatljivijih tehničkih standarda, osiguravanje određenog stupnja fiskalne i socijalne usklađenosti te jamče da se pravila cestovnog prijevoza primjenjuju učinkovito i bez diskriminacije.

Postojeće zakonodavstvo koje se primjenjuje na usluge cestovnog prijevoza uspostavlja zajednička pravila o pristupu struci i tržištu, postavlja minimalne standarde za radno vrijeme, vrijeme vožnje i razdoblja odmora (uključujući primjenu i upotrebu tahografa (uređaja) za profesionalni cestovni prijevoz, i utvrđuje minimalne godišnje poreze na vozila, kao i zajednička pravila o naplati cestarine i korisničkim naknadama za teška teretna vozila.

Štoviše, usklađuje maksimalne težine i dimenzije cestovnih vozila. Komisija također promovira povećanje broja sigurnih parkirališnih mjesta duž transeuropskog cestovna mreža.

Cestovni prijevoz tereta čini 73% svih aktivnosti unutarnjeg teretnog prometa u EU u 2010. godini. Cilj je EU osigurati učinkovit, siguran, siguran i ekološki prihvatljiv kopneni prijevoz [17].

Prema smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, visokokvalitetne ceste moraju se posebno dizajnirati i graditi za motorni promet, a to će biti autoceste, brze ceste ili konvencionalne strateške ceste.

Zakoni EU uključuju [17]:

- pristup profesiji: Uredba (EZ) br. 1071/2009. U 2011. godini 138.454 milijuna tona kilometara prevezeno je kao međunarodna trgovina.
- radno vrijeme vožnje: Direktiva 2002/15 / EZ i Uredba (EZ) 561/2006: 9 sati dnevno razdoblje vožnje; tjedno vrijeme vožnje ne smije biti duže od 56 sati; Dnevni odmor mora biti najmanje 11 sati,
- pametni tahograf: Uredba (EU) br. 165/2014: izbjegava nepotrebna zaustavljanja radi provjere zajednička pravila o cestarinama vezanim za udaljenost i vremenskim naknadama (vinjete) za teška teretna vozila (iznad 3,5 tone) za upotrebu određene infrastrukture definirana su u Direktivi 2011/76 / EU.

Za neke se teme zakon koji se primjenjuje na cestama temelji na europskim direktivama i nekim međunarodnim ugovorima poput Europskog sporazuma o glavnim međunarodnim prometnim žilama od 15. studenog 1975.

U Europskoj uniji cesta se može smatrati "autocestom" ili također "brzom cestom". U Europskoj uniji pojam brze ceste nešto je manje strog od pojma autoceste; prema definiciji, "brza cesta je cesta dizajnirana za motorni promet, kojoj je pristupna prvenstveno s čvorišta ili kontroliranih čvorova i koja zabranjuje zaustavljanje i parkiranje na prometnom kolniku; i ne prelazi na stupnju s bilo kojom željezničkom ili tramvajskom prugom. "

Prema Europskom sudu pravde, procjenu utjecaja na okoliš treba izvršiti na autocestama, brzim cestama i «izgradnji nove ceste od četiri ili više traka, ili preuređivanju i / ili proširenju postojeće ceste od dvije trake ili manje kako bi se osigurale četiri ili više trakova, gdje bi takva nova cesta, ili preuređeni i / ili prošireni dio ceste bio neprekidno dulji od 10 km ili više » [17].

Drugo stajalište CJEU-a potvrdilo je prvo i smatra da se urbana cesta oko grada može smatrati ekspresnom cestom čak i ako te ceste nisu dio mreže glavnih međunarodnih prometnih žila ili se nalaze u urbanim područjima kada se poklapa sa svojom definicijom navedenom u točki II.3 Priloga II Europskom sporazumu o glavnim međunarodnim prometnim žilama (AGR), potpisanom u Ženevi 15. studenog 1975.

Autori procjenjuju sadašnje i buduće trendove u sektoru cestovnog prometa i identificiraju dva ključna čimbenika uspjeha [17]:

- Poboľšano upravljanje multimodalnim prometnim sustavom gdje odgovorna javna tijela definiraju i koordiniraju ulogu svih aktera;
- Uspostava mreže europskih 'živih laboratorija' u kojima se uvode i testiraju inovativna rješenja za mobilnost uz izravno sudjelovanje građana.

Između 1995. i 2015. godine, ukupan broj putničkih kilometara (pkm) u EU-28 povećao se za 23,8% na 6 602 milijarde. Veliku većinu pokrivali su osobni automobili (oko 4 700 milijardi pkm). Očekuje se da će prometna djelatnost EU-a nastaviti rasti u narednim desetljećima, a cestovni promet će zadržati svoju dominantnu ulogu. Rast cestovnog prijevoza putnika procjenjuje se na 16% tijekom 2010-2030 i na 30% za 2010-2050. Predviđa se da će se cestovni prijevoz tereta povećati za 33% do 2030. i 55% do 2050. godine [17].

Stoljetni pogled na osobni prijevoz usmjeren na automobile teško utječe na gospodarstvo, društvo i okoliš. Primjerice, 2015. godine u EU se dogodilo više od milijun prometnih nesreća koje su prouzročile osobne ozljede i 26 000 smrtnih slučajeva.

U nekim urbanim područjima, poput Londona, putnici dnevno gube i do 100 sati u zagušenju. Gubici produktivnosti zbog zagušenja cesta čine 1% bruto domaćeg proizvoda EU-a.

Cestovni prijevoz također značajno doprinosi zagađivanju zraka i klimatskim promjenama, odgovoran je za do 30% emisija malih čestica u europskim gradovima, kao i za preko 70% emisija CO₂ u EU iz svih vrsta prijevoza. Ukupno se u EU godišnje procijeni više od pola milijuna prerane smrti.

Transportni sustavi izuzetno su složeni i njihovi elementi često utječu jedni na druge na neočekivane načine: dobra i primjerena povezanost i automatizacija vožnje. Nove tehnologije same po sebi mogu pogoršati promet smanjenjem troškova i povećanjem potražnje, istovremeno povećavajući ukupnu upotrebu energije.

Brze promjene u prometnom sustavu mogu imati negativne učinke daleko dalje od samog prometa. Na primjer, utječu na potražnju i ponudu radnika i vještina, potražnju za kritičnim sirovinama, način na koji se postupa s našim podacima ili tko ima pristup kakvim vrstama prijevoza. Ako se njima ne upravlja, takve promjene mogu proširiti praznine u našim društvima.

Nedostatak predvidljivog dugoročnog okvira od strane kreatora politike može dovesti do investicijskih odluka koje se temelje na strahu od propuštanja sljedeće inovativne ideje ili hirova tržišta, stvarajući prekomjernu mogućnost na jednom mjestu, a nedostatak na drugima.

Cilj Komisije je osigurati da svi građani mogu iskoristiti sve prednosti ovih tehnologija, na primjer u pogledu sigurnosti i lakoće putovanja. Jednako je važno osigurati da ove tehnologije mogu biti pokretač rasta i otvaranja novih radnih mjesta za europsko gospodarstvo.

U nizu nedavnih inicijativa, najavljenih u strategiji EU-a za mobilnost budućnosti, Komisija želi oblikovati cestu i sustave mobilnosti u budućnosti, povećati svoju konkurentnost, ojačati svoju socijalnu pravednost i čvrsto je staviti na put prema nula emisija.

3. Kretanje robe i dobara cestovnim prometom

3.1. Ekonomski čimbenik

S razvojem trgovine razvio se i cestovni transport, odnosno cestovni promet. Cestovni se transport naglo razvija i dobiva na značenju tridesetih godina, poslije velike ekonomske krize. Počinju se graditi i osuvremenjivati putovi, ceste, odnosno autoceste. Poslije II. svjetskog rata razvoj cestovnog transporta se nastavlja.

Cestovni transport ima svoje pozitivne i negativne strane. Veoma pozitivna strana je njegova komunikativnost, tj. mogućnost pristupa do svakog mjesta, prilagođavanje svakom položaju, mogućnost prijevoza i specijalnih tereta i sl. Loše strane su nedostatak i sve skuplje pogonsko gorivo – nafta i benzin, što ga čini veoma skupim prijevoznim sredstvom, što je vezan za manju tovarnu površinu, što izaziva velike troškove po jedinici prevezene robe i što je u izvjesnom smislu uvjetovan skupim prometnicama – autoceste i slično [10].

Cestovni transport omogućava direktan transport „od vrata do vrata“, bez usputnih pretovara robe koji često nepovoljno utječu na kvalitetu robe, te na taj način sve više konkurira željezničkom transportu.

Cestovni transport je izgradio više vrsta prijevoznih sredstava: kamioni, kamioni s prikolicama, poluprikoličari, kiperi, cisterne, hladnjače, furgoni, kamioni za prijevoz kontejnera i sl.

3.2. Uloga međunarodne špedicije

Razvoj međunarodnog cestovnog prometa ne bi bio moguć bez sudjelovanja međunarodne špedicije. Međunarodna špedicija kao gospodarska aktivnost jedna je od karika u lancu razvoja društvene reprodukcije koja povezuje proizvodnju, razmjenu i potrošnju.

Špedicija je profesionalna organizacija prijevoza robe špediterima u svoje ime i za račun klijenata, uz naknadu. Špediter svojim aktivnostima profesionalno štiti interese kupaca u transportnoj industriji. Špediter u pravilu ne prevozi robu, on unajmljuje prijevoznike i sve ostale potrebne uslužne organizacije kako bi prodao robu kupca u svoje ime i za račun kupca [5].

Međunarodna špedicija posrednik je između domaćih i stranih uvoznika, odnosno izvoznika - proizvođača i krajnjih korisnika s jedne strane i prijevoznika, ostalih sudionika u prijevozu robe s druge strane.

Drugim riječima, međunarodna špedicija je posrednik između osobe koja raspolaže robom (nalogodavca) i prijevoznika i drugih sudionika u prijevozu (željeznice, pomorski promet, riječni otpremnici, tvrtke za utovar i istovar itd.) Koji sastavljaju i izvršava u svoje ime, u ime nalogodavca, prijevozne i druge ugovore s tim u vezi, uzimajući u obzir da se roba otprema ili isporučuje u međunarodnom prometu pod najpovoljnijim uvjetima.

Međunarodna špedicija neovisna je djelatnost unutar grane vanjske trgovine, čiji su zadaci i sadržaj aktivnosti poistovječeni sa savjetodavnom, informativnom, organizacijskom i izvršnom funkcijom u organizaciji prijevoza i carinskog posredovanja u međunarodnoj trgovini između kupaca i prodavača.

Osim pojma "špediter", u špediterskom poslu susrećemo i pojmove "posrednički špediter" i "špediter". Posrednički špediter je pravna ili fizička osoba na koju je (glavni) špediter prenio djelomično obavljanje špediterske djelatnosti. Špediter često ne može obavljati sve potrebne poslove na cijelom prijevoznom putu za organizaciju prijevoza robe, pa neke radnje prepušta drugom špediteru, tj. špediteru [10].

Špediter je osoba na koju je (glavni) špediter prenio cjelokupno obavljanje špediterske djelatnosti. Glavni špediter angažira podšpeditera kada na određenim mjestima nema organizirane usluge. Špediter nije odgovoran za rad špeditera, ali je odgovoran za njegov izbor. Međutim, špediter je odgovoran za rad špeditera, osim ako špediter izabere klijent špeditera.

Međunarodna špedicija neovisna je djelatnost unutar grane vanjske trgovine, čiji su zadaci i sadržaj poistovječeni sa savjetodavnim, informacijskim, organizacijskim i izvršnim funkcijama u organizaciji prijevoza i carinskog posredovanja u međunarodnoj poslovnoj razmjeni između kupaca i prodavača zemalja [5].

Osnovna djelatnost špediterskih tvrtki je pružanje usluga u području transporta i izvoza robe. U obavljanju svojih dužnosti međunarodni špediter koristi ustaljenu tehnologiju međunarodne špedicije koja se razlikuje samo u beznačajnim detaljima u odnosu na špeditere iz različitih zemalja, ovisno o razvoju ove grane u organizacijskom i tehničkom smislu. „Špediteri su profesionalna usluga.

4. Dokumentacija u cestovnom prometu

Dokumentacija u cestovnom prometu je skup dokumenata koji spajaju određene podatke kojem je dokument namijenjen. Cestovna dokumentacija ima također informativnu ulogu pojedinih nadležnih tijela, određenih manipulativnih radnika, kupaca u prijevozu tereta, početne i krajnje nalogodavce i mnoge druge ljude koji su povezani s transportnim procesom.

4.1. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)

Konvencija o cestovnom prometu propisana je 19. rujna 1949., a revidirana 8. studenog 1968. u Ženevi.

Konvencijom CMR reguliran je obim njezine primjene, odgovornosti vozara za njegove radnje i propuste, radnje i propuste njegovih predstavnika i službenika kao i njegovih punomoćnika. Prema konvenciji CMR, ugovor o prijevozu potvrđuje se ispostavljanjem tovarnog lista, koji služi kao dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu, uvjetima ugovora i prijmu robe od strane vozara [7].

Vozar odgovara za primljenu robu, za njezin potpun ili djelomičan gubitak i oštećenje, od kada je preuzeo robu do časa predaje, kao i za zakašnjenja u isporuci.

Kada je riječ o međunarodnim sporazumima u domeni cestovnog transporta, treba još spomenuti i Carinsku konvenciju o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR, donesenu 1959. godine. Ona je donesena radi olakšanja i ubrzanja međunarodnoga cestovnog prijevoza između dviju ili više zemalja članica i u tranzitu preko njihovih teritorija. To je omogućeno oslobađanjem prijevoznika od plaćanja uvoznih pristojba i taksa u carinarnicama prijelaza za robu koja se prevozi i, po pravilu, oslobađanja od pregleda robe u tim carinarnicama, kao i prihvaćanjem međunarodnih carinskih isprava.

Međunarodni cestovni tovarni list ispostavlja se u tri originalna primjerka, koje potpisuju pošiljalac i vozar. Prvi primjerak se predaje pošiljaocu, drugi prati robu, a treći zadržava vozar.

Tovarni list sadrži sljedeće elemente [7]:

- datum i mjesto ispostavljanja
- ime i adresu pošiljaoca
- ime i adresu prijevoznika
- mjesto i datum utovara robe, kao i mjesto odredišta
- mjesto i adresu primaoca
- uobičajeni opis robe, vrstu i način pakiranja
- broj kola, njihove posebne oznake i brojeve
- bruto težinu robe ili količinu izraženu na drugi način
- troškove prijevoza
- potrebne upute za carinske i druge formalnosti
- izjavu o međunarodnom transportu da prijevoz podliježe odredbama konvencije.“

Osim spomenutih, u tovarni list se mogu unijeti i drugi podaci, kao: zabrana pretovara, naznaka vrijednosti robe, iznos osiguranja, ugovoreni rok prijevoza itd.

U slučaju da pošiljatelj u teretnom listu ili fakturi ne unese ispravne podatke, mora odgovarati za svu štetu prouzročenu prijevozniku koji bi mogla nastat zbog toga.[10]

Tijekom preuzimanja robe, prijevoznik je dužan potvrditi ispravnost podataka u teretnom listu. Osim toga, vozač mora obavezno objasniti svaku opasku u teretnom listu u pogledu stanja robe i pakiranja. [6]

Prijevoznik ne kreće na put prije nego što pošiljatelj potpiše CMR teretni list. Ukoliko on to odbije, dužan je obratiti se disponentu za daljnje upute. Bez kontaktiranja i praćenja disponentovih uputa ne smije krenuti dalje na put. Također sve dokumente mora ovjeriti špediter, carinarnica i pošiljatelj. Preporuča se također da prijevoznik osigura otpremničku garanciju ili da s određenim otpremnikom sklopi ugovor o usluzi na graničnim prijelazima, kako bi se izbjegli nesporazumi koji nastaju kada niti jedan špediter ne želi vozaču ispisati prijevozne dokumente ili kad za to naplati izuzetno visoku cijenu. [6]

1 Primjerak za pošiljatelja
Exemplaire du l'expéditeur

<p>1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays)</p>		<p>MEĐUNARODNI TOVARNI LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE</p> <p>CMR V</p> <p>Na ovaj prijevoz će se primjeniti Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom, bez obzira na bilo koje suprotne propise.</p> <p>Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).</p>																									
<p>2 Primatej (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays)</p>		<p>16 Prjevoznik (ime, adresa, zemlja) Transporteur (nom, adresse, pays)</p>																									
<p>3 Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays, date)</p>		<p>17 Ostali prijevoznici (ime, adresa, zemlja) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)</p>																									
<p>4 Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz (mjesto, zemlja) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays)</p>		<p>18 Primjedbe i ograničenja prijevoznika Réserves et observations du transporteur</p>																									
<p>5 Popratne liste Documents annexés</p>																											
<p>6 Oznaka i broj Margues et numéros</p>	<p>7 Broj koleta Nombre des colis</p>	<p>8 Vrsta ambalaže Nature de l'emballage</p>	<p>9 Vrsta robe Désignation des marchandises</p>																								
		<p>10 Statistički broj No. statistique</p>	<p>11 Bruto težina, kg Poids brut, kg</p>																								
		<p>12 Zapremnina m³ Volume m³</p>																									
<p>Razred Classe</p>		<p>Broj Chiffre</p>	<p>Slovo Lettre</p>																								
<p>13 Uputstva pošiljatelja (za carinske i druge radnje) Instructions de l'expéditeur</p>		<p>19 Posebni dogovori Conventions particulières</p>																									
<p>14 Odredbe o plaćanju vozarine Prescriptions d'affranchissement</p> <p><input type="checkbox"/> Plaća pošiljatelj/Franco</p> <p><input type="checkbox"/> Plaća primatelj/Non Franco</p>		<p>20 Plaća A payer par</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prijevozni troškovi Prix de transport</th> <th>Pošiljatelj Expéditeur</th> <th>Valuta Monnaie</th> <th>Primatej Le destinataire</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snižavanje Réductions</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ostatak Solde</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dodatak Suppléments</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ostali troškovi + Frais accessoires</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>UKUPNO TOTAL</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Prijevozni troškovi Prix de transport	Pošiljatelj Expéditeur	Valuta Monnaie	Primatej Le destinataire	Snižavanje Réductions				Ostatak Solde				Dodatak Suppléments				Ostali troškovi + Frais accessoires				UKUPNO TOTAL			
Prijevozni troškovi Prix de transport	Pošiljatelj Expéditeur	Valuta Monnaie	Primatej Le destinataire																								
Snižavanje Réductions																											
Ostatak Solde																											
Dodatak Suppléments																											
Ostali troškovi + Frais accessoires																											
UKUPNO TOTAL																											
<p>21 Ispostavljeno u Etablie à</p>		<p>15 Poduzeće Remboursement</p>																									
<p>22</p>		<p>23</p>																									
<p>Potpis i pečat pošiljatelja Signature et timbre de l'expéditeur</p>		<p>Potpis i pečat prijevoznika Signature et timbre du transporteur</p>																									
		<p>24 Potpisku preuzeo: Marchandises reçues:</p> <p>Mjesto Lieu</p> <p>dana le</p> <p>20</p> <p>Potpis i pečat primatelja Signature et timbre du destinataire</p>																									

Se detaljno odnema uslužitelj do mon odgovoril prijevaznik.
Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le transporteur.

19 + 21 + 22
uljučeno i
y compris les

1 - 15

Pozivanje na odgovornost pošiljatelja od
A renvoi sous la responsabilité de l'expéditeur

* U slučaju opasne robe, upitajte ponud eventualne pohrane u zadržani red u zadržani razred, uključujući broj, a ako se traži i slovo ADR.
* En cas de marchandises dangereuses indiquées, a la dernière ligne du cadre: la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre, ADR.

Moji unosi d.o.o.
MJI-XIII-29

Slika 4.1. CMR teretni list

Izvor: <https://mojured.hr/shop/tiskanice-i-obrasci-obrasci/xiii-29-cmr-medunarodni-tovarni-list-7-listova-s100p600-ncr/>, dostupno 21.9. 2021.

4.2. Konvencija TIR

Karnet TIR (franc. *Transport International par la Rout*) jest carinski dokument kojim se pojednostavnjuju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom u režimu karneta TIR određen je Carinskom konvencijom o međunarodnom prijevozu robe uz primjenu karneta TIR.

Sustav TIR napravljen je kako bi maksimalno olakšao međunarodno kretanje roba pod carinskim pečatom. Sustav tranzitnim državama jamči pokrivanje carina i poreza u slučaju zlouporabe (krijumčarenja). [13]

1959. godine u Ženevi donijeta je Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR, a korigirana je 1975. godine. Konvencija TIR sadrži sve potrebne propise o kontroli cestovnih vozila te carinske postupke. Republika Hrvatska ratificirala je ovu konvenciju te ona regulira carinski sadržaj i proces postupanja carinskih organa prema cestovnim vozilima i prijevoznicima čija vozila prelaze preko državne granice koristeći TIR oznaku. Obrazac karneta TIR vrlo je jednostavan ali i jedinstven za sve zemlje te sadrži popis robe koja se prevozi sa istoimenom oznakom. Konvencija TIR pojednostavljuje carinski postupak na graničnim prijelazima vozila s oznakom i karnetom TIR. [7]

Izdavatelj i jamac TIR karneta u Republici Hrvatskoj je tvrtka Transportkomerc, sa sjedištem u Zagrebu, član IRU-a. Izdavatelj-jamac izdaje karnet temeljem pisanog zahtjeva prijevoznika uz naplatu naknade te preuzima obvezu plaćanja uvoznih i izvoznih pristojbi i davanja ukoliko dođe do nepravilnosti u svezi s primjenom karneta. Najveći iznos koji se može potraživati od izdavatelja-jamca određuje svaka ugovorna zemlja zasebno. Prednosti prijevoza robe u režimu TIR karneta sastoje se u tomu da roba ne podliježe plaćanju carine ili jamstva na ime carine na usputnim carinarnicama i ne podliježe carinskom pregledu na usputnim carinarnicama (osim u iznimnim slučajevima, na zahtjev carinarnice). [8]

Vozila za prijevoz prema konvenciji TIR moraju biti izgrađena i opremljena tako [7]:

- da se bez vidljivih tragova ili lomljenja plomba ne može izvaditi niti staviti roba u plombirani dio vozila, odnosno kontejner,
- da je prostor za smještaj robe pristupačan za carinski pregled i

- da se na vozilo, odnosno kontejneru, ne nalaze skrivena mjesta koja bi mogla biti korištena za krijumčarenje robe.

Pregled vozila i izdavanje uvjerenja u Republici Hrvatskoj obavlja carinarnica najbliža sjedištu vlasnika vozila.

Obrazac TIR karneta određen je TIR konvencijom. Obrazac je tiskan na francuskom jeziku. Korice obrasca osim što su tiskane na francuskom jeziku, imaju i prijevod na engleski. Svaki TIR karnet ima svoj identifikacijski broj koji je otisnut na koricama i svim listovima. TIR karnet se sastoji od korica, talona 1/2, odgovarajućeg broja listića 1 i 2 te obrasca zapisnika o očevidu. Svaki iskorišten karnet i karnet kojemu je istekao rok trajanja prijevoznik mora vratiti izdavatelju, koji ga vraća IRU-u. Karnet može vrijedit godinu dana nakon izdavanja karneta od strane IRU-a. Rok korištenja karneta koji je izdan određuje jamac-izdavatelj (Transportkomerc). Karnet se koristi samo za jedno putovanje, a može se izdati za zasebno vozilo ili kontejner ili za skup vozila ili kontejnera. [11]

Ako se prijevoz obavlja samo preko jedne otpremne carinarnice i samo preko jedne odredišne carinarnice, karnet TIR treba sadržavati najmanje dva listića za zemlju polaska, dva listića za zemlju odredišta te dva listića za svaku drugu zemlju preko čijeg se teritorija prelazi. Za svaku dodatnu otpremnu ili odredišnu carinarnicu potrebna su dva dodatna listića. [2]

Koriste se dvije vrste TIR karneta:

- TIR karnet sa šest listića koji služi za prijevoz između samo dvije zemlje
- TIR karnet sa četrnaest listića koji služi za prijevoz koji se odvija preko više tranzitnih zemalja, a ne samo zemlje otpreme i dopreme. [8]

Temeljni podaci o izdavatelju-jamcu karneta, korisniku karneta i vozilu (kontejneru) nalaze se na prvoj strani korica TIR karneta. Pravila za upotrebu karneta nalaze se na poledini, a napisana su na francuskom jeziku. Također na prvoj strani zadnjeg lista nalazi se engleski prijevod pravila. [8].

Talon ½ sadrži popis robe i rubrike koje su predviđene za službenu uporabu i ovjeru otpreme (ulazne usputne carinarnice i odredišne, odnosno izlazne usputne carinarnice). Spomenuti talon ½ trajno ostaje u karnetu.[8]

Prije početka prijevoza. Korisnik ispunjava žuti robni manifest i čitko prepisuje sve podatke na sve stranice TIR karneta.

Na priloženoj slici je primjer kupona i talona 1 na stranici broj 1. Polazna carinarnica kontrolira robu, provjerava valjanost TIR karneta. Provjerava ima li vozilu TIR tablicu te plombira vozilo. Zatim se ovjeravaju dokumenti u prilogu i pričvršćuju uz TIR karnet. Kupon 1 se popunjava, otkida i arhivira te carinarnica vraća karnet vozaču.[8]

VOLET N° 1		CARNET TIR DX00000000	
1. Lieu de départ de départ Istanbul		3. Numéro de carnet TIR international RU International Road Transport Union	
2. Nom de l'opérateur		4. Nom de l'opérateur international TIR International Transport Operators B. Temistaya Str. LIA - 65007, Odessa, Ukraine UKR/091/822	
5. Numéro de carnet de transport international UA AA 9339 AC		6. Pays de départ TURKEY (TUR)	
		7. Pays de destination UKRAINE (UKR)	
		8. Documents joints au carnet CMR : 172496 Invoice : 4376-1005-016	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. A. Comptabilité de l'expédition ou du transport 10. Numéro de carnet de transport international 11. Poids brut en kg	12. Description des marchandises	13. Poids brut en kg	14. Numéro de l'expédition ou du transport
8969700	Household goods - 62 packages	4200,0	005010
8697431	Textiles - 20 packages	280,0	
		5080,0	
15. Lieu de départ 1. Numéro de carnet Kiev	16. Date de départ 26/03/2012	17. Signature de l'opérateur international Kaya	
18. Lieu de destination Istanbul	19. Date de destination 26/03/2012	20. Signature de l'opérateur international Kaya	
21. Description des marchandises Kapicula		22. Signature de l'opérateur international Kaya	
SOUCHE N° 1		DX00000000	
1. Lieu de départ de départ Istanbul SR		3. Numéro de carnet TIR international DX00000000	
2. Nom de l'opérateur TIR 432		4. Nom de l'opérateur international 005010	
5. Numéro de carnet de transport international UA AA 9339 AC		6. Pays de départ KAPICULA SR	
		7. Pays de destination UKRAINE (UKR)	
		8. Documents joints au carnet CMR : 172496 Invoice : 4376-1005-016	

Slika 4.2 TIR karnet list 1

Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno, 21.9.2021.

Na sljedećoj slici se nalazi kupon i talon 2 na stranici broj 2. Izlazna carinarnica provjerava ispravnost plombe te mogućnost nasilnog ulaska. Također provjeravaju talon 1 da li je ovjeren pečatom. Nakon toga se popunjava kupon 2 te ga otkidaju i arhiviraju, a certifikat okončenja šalju u polaznu carinarnicu. [8]

VOLET N° 2		CARNET TIR DX00000000	
1. Bureau de douane de départ Istanbul		3. N° de l'opérateur international RU International Road Transport Union	
2. Pays expéditeur		4. Titulaire du carnet (nom, adresse et pays) TIR International Transport Operators 9, Tenistaya Str. UA - 05007, Odessa, Ukraine UKR091/822	
6. N° de transit (ou de 2004 révisé) du bordereau UA AA 8889 AC		5. Pays de destination TURKEY (TUR) UKRAINE (UKR)	
7. N° de transit (ou de 2004 révisé) du bordereau UA AA 8889 AC		8. Documents joints au carnet CMR : 172496 Invoice : 4276-1005-014	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
10. N° de déclaration des marchandises	11. Description des marchandises	12. Poids net en kg	13. Valeur en USD
2962700	Household goods - 62 packages	4200,0	005010
2697421	Textiles - 20 packages	220,0	
		4420,0	
14. Lieu de destination Istanbul			
15. Date de départ 26/03/2012			
16. Signature du titulaire Kaya			
17. Bureau de douane de départ Kapikule 64			
18. Date de départ 26/03/2012			
19. Signature du titulaire Gublat			
20. Bureau de douane de destination Kapikule 64			
21. Date de départ 26/03/2012			
22. Signature du titulaire Gublat			

Slika 4.2. TIR carnet list 2

Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno 21.9.2021.

Karnet TIR se također sastoji od posebnog obrasca koji služi u slučaju oštećenja/propadanja robe, bilo kakvih nedostataka carinskih obilježja ili situacija kod kojih se zahtijeva prekrcaj tereta na neko drugo prijevozno sredstvo. Takozvani obrazac zapisnika o očevidu. U slučaju da se prijevoznik pronade u nekoj od navedenih situacija mora odmah kontaktirati carinsku službu ili neki drugi nadležni organ koji će se pobrinuti o sastavljanju zapisnika o očevidu. Naravno u nekom slučaju opasnosti kod koje je potreban trenutni iskrcaj tereta, prijevoznik je slobodan poduzeti odgovarajuće mjere bez čekanja dolazaka nadležnih organa. No u svakom slučaju prijevoznik je i dalje dužan u najkraćem mogućem roku prijaviti događaj i opravdati svoj postupak dokazima.

Slika 1.2. Obrazac za zapisnik o očevidu

Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno 22.9.2021

Što se tiče TIR karneta, ništa se ne smije dopisivati ni brisati. Podaci koji su pogrešno unijeti moraju se precrtavati, a nakon toga se upisuju ispravni ukoliko je potrebno. Bilo kakvu izmjenu treba potpisati sama osoba koja ju je i unijela te je potrebna ovjera carinske uprave. Nečitljivi listići neće biti prihvaćeni od strane carinskih uprava. Ako nema dovoljno prostora da se u manifestu unesu pošiljke robe koje se prevoze, mogu se dodati dodatni listići stog modela kao manifest, ili komercijalni dokumente pričvrstiti za listiće. [2]

4.3. Konvencija ATA

Carinska konvencija o ATA karnetu donesena je u Bruxellesu, 6. prosinca 1961. godine. Republika Hrvatska je pristupila konvenciji 29. rujna 1994. godine. [8]

Karnet ATA (eng. Temporary Admission) je carinski dokument koji zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za uvoz i provoz robe, privremeni izvoz. Navedenim se pojednostavljuje carinski postupak, olakšava i ubrzava promet određenih kategorija roba. Nacionalna gospodarska komora u zemlji potpisnici konvencije je udruženje izdavatelja ATA karneta i udruženje jamaca. Za Republiku Hrvatsku to je Hrvatska gospodarska komora. Rok važenja ATA karneta je najviše godinu dana, ali nadležna carinarnica može na zahtjev dati i kraći rok za povrat robe. [8]

ATA karnet pokriva tri glavne kategorije:

- privremeni uvoz uzoraka
- privremeni uvoz stručne opreme
- privremeni uvoz robe namijenjene izložbama, sajmovima, kongresima i sličnim manifestacijama. [15]

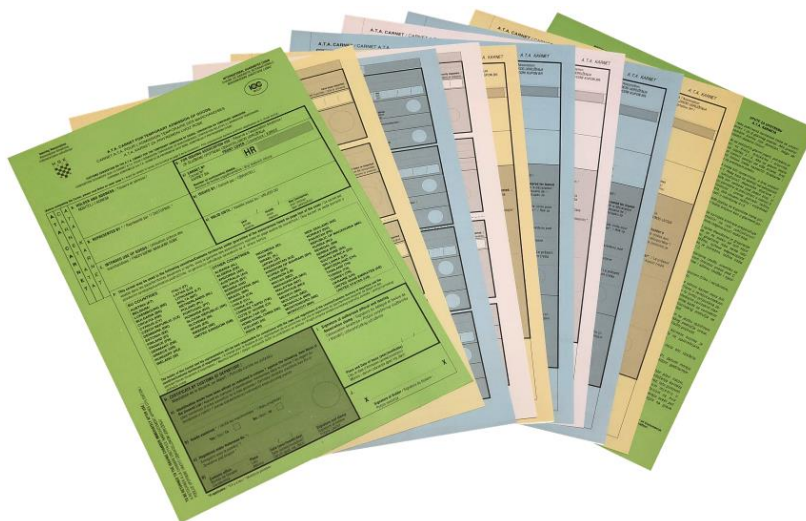
Temeljem ATA karneta ne smiju se uvoziti prehrambeni proizvodi, kvarljiva roba te roba namijenjena preradi, obradi ili popravku. ATA karnet se ne izdaje za izložbe organizirane u privatne svrhe u trgovinama ili poslovnim prostorima radi prodaje strane robe. [15]

Roba pomoću ATA karneta prelazi granicu brzo i jednostavno (bez angažiranja špeditera), ali pri tome se moraju poštivati određena pravila:

- da će roba biti ponovno izvezena/uvezena u istom obliku, odnosno u stanju u kojem je bila privremeno uvezena/izvezena,
- da će roba ostati u vlasništvu osobe sa sjedištem izvan države privremenog uvoza i
- da će robu upotrebljavati isključivo osoba koja posjećuje područje privremenog uvoza (nije namijenjena za iznajmljivanje).

ATA karnet sastoji se od korica koje su zelene boje. Sadrži prednje i stražnje korice. Unutar korica nalaze se žuti, bijeli i plavi listovi koju su A4 format. Boja lista ovisi o predviđenom putovanju. [15]

Zelena prednja i zadnja korica karneta vrijedi godinu dana, tijekom koje se karnet može koristiti onoliko puta koliko je potrebno. Uvjet je da se putuje s istom robom čiji se popis upisuje na poledinu korica. [15]



Slika 4.3. ATA karnet (korica i listovi)

Izvor: Hrvatska gospodarska komora (hgk.hr), dostupno, 22.9.2021.

Taloni:

- Žutu tiskanicu (talon: uvoz/ponovni izvoz) popunjava izlazna carinarnica i ne odvaja se od karneta te vrijedi za četiri putovanja.
- Bijelu tiskanicu (talon: uvoz/ponovni izvoz) ovjerava ulazna carinarnica u zemlji privremenog uvoza i ne odvaja se od karneta te vrijedi za četiri privremena boravka u zemlji koja prihvaća ATA karnete.
- Plavu tiskanicu (talon: provoz) ovjerava carina na ulazu i izlazu iz zemlje provoza, ne odvaja se od karneta te vrijedi za osam provoza. [15]

Kuponi:

- Bijele tiskanice – kupone UVOZ i PONOJNI IZVOZ ovjerava i zadržava carinik pri ulazu, odnosno na izlazu iz zemlje privremenog uvoza.
- Žute tiskanice – kupone IZVOZ i PONOJNI UVOZ ovjerava i zadržava carinik prilikom izlaza iz države izvoza, odnosno ponovnog povratka u državu izvoza.
- Plave tiskanice – kupone PROVOZ ovjerava i zadržava carinik pri ulazu, odnosno izlazu iz zemlje provoza. [15]

5. Međunarodni cestovni promet i tarife

5.1. Pojam tarife

Tarifa je dokument (akt, bilježnica) prijevozničkog poduzeća, koji propisuje cijene prijevoznih usluga (tarife i popratne usluge) koje prijevoznik naplaćuje ili može naplatiti od korisnika prijevoza [5].

Razni pojmovi povezani su s procesom formiranja i primjene transportnih i špediterskih tarifa, kao što su [10]:

- Tarifni sustav (sistemski uređen skup propisa i cijena određenih usluga),
- Tarifna politika (namjeran i organiziran utjecaj nositelja tarifa na korištenje usluga i razinu njihovih cijena),
- Tarifna tehnika (način građenja proizvodnje i primjene određenih cijena usluga),
- Tarifna udaljenost (udaljenost na kojoj se ostvaruje određena usluga prijevoza),
- Tarifna klasa (razvrstavanje / razvrstavanje svih vrsta robe, koje se očekuju u prijevozu u skupine, koje prema karakteristikama robe predstavljaju osnovu za naplatu cestarine.)

Tarife se mogu podijeliti u dvije grupe [10]:

1. Tarife od pravnog značaja koje primjenjuju državna ili druga javna tijela. Ove beneficije nisu povezane s obavljanjem određenih usluga, već se utvrđuju u okvirima fiskalne politike. Tijela koja određuju ove tarife imaju tarifni suverenitet. To su carinske tarife, tarife za naplatu poreza, tarife za naplatu poreza.
2. Tarife od pravnog značaja za obavljanje određenih usluga koje su propisane i objavljene u cjeniku.

Najčešće su to tarife u primarnim, sekundarnim i tercijarnim djelatnostima.

Takve tarife mogu propisati državna tijela, proizvođači i pružatelji određenih usluga i plaćaju se samo za pružene usluge.

To uključuje sljedeće tarife [18]:

- tarife cestovnog prometa,
- tarife špedicije,
- lučke i priključne tarife,
- skladištenje, agencijske, odvjetničke i bilježničke naknade.

Prijevoz (transportne tarife) cijene su usluga prijevoza, odnose se na prijevoz, odnosno prijenos objekata prijevoza s jednog mjesta na drugo.

Ove tarife također uključuju posebna zakonska pravila, kriterije i uvjete na temelju kojih se utvrđuju cijene prijevoza, kao i zakonska izvedba prijevoza koja se odnosi na određene tarifne stavke izražene vrijednosti.

5.2. Prijevozne tarife

Prijevozne tarife integralni su pregled cijena transportnih usluga i manipulacija u vezi s prijevozom ili komunikacijama.

Osim cijena prometnih usluga, uključuju kriterije i uvjete na temelju kojih se određuju ili mogu odrediti cijene prijevoza ili transportne usluge.

Operacije i komunikacije povezane s prijevozom koje su pravno organizacijski tehnološki povezane s procesom proizvodnje prometnih usluga Najvažnije vrste tarifnih i prometnih usluga su [10]:

- pomorske tarife,
- željeznice,

- cestovne,
- poštanske,
- telekomunikacije,
- riječni,
- jezerski
- kanalski,
- cjevovodi,
- tarife za žičani i gradski prijevoz, taksi prijevoz i prijevoz lebdjelicom,
- tarife za kombinirani, konvencionalni i multimodalni prijevoz,
- arife u logistici (špedicija, skladištenje, carina, roba - transport, logistički centri i tarife ugovorene kontrole itd.).

5.3. Načela prijevoznih tarifa

Osnovna načela transportnih tarifa su [5]:

- javni (moraju se objaviti tarife koje uključuju željeznički, lučki i javni gradski prijevoz),
- jasnoća (jasna i razumljiva za sve transportne i manipulativne operacije),
- jednakost,
- identitet i trajnost usluga,
- trajnost (stalne i privremene tarife).

U pravilu tarife samostalno određuju uslužne tvrtke prema uobičajenim procedurama. U slučaju željeznice i javnog gradskog prijevoza putnika, tvrtke same predlažu tarife te ih usvajaju i / ili odobravaju nadležna državna tijela.

Manji proizvođači transportnih usluga koji obavljaju jednu djelatnost obično imaju jednostavnije tarife. Velike tvrtke obavljaju nekoliko prometnih aktivnosti u 10-ak zemalja [10].

Međutim, u procesu deregulacije, liberalizacije i privatizacije prijevozničkih poduzeća, mnoga transportna poduzeća samostalno kreiraju svoju poslovnu i financijsku politiku, a unutar nje i tarifnu politiku, te u skladu s tim samostalno usvajaju svoje tarife.

Vrste transportnih objekata mogu značajno utjecati na formiranje transportnih tarifa.

Takve tarife mogu biti jednostavne, složene i vrlo složene te ovise o tome je li teret pakiran, nezapakiran, standardan, nestandardan, duboko smrznut i drugo.

Cijene pruženih usluga određuju se na temelju određenih stavova jedinica: težina, volumen, udaljenost, vrijeme, broj komada (jedno pakiranje, jedna bala, vreća, jedno pakiranje, jedan spremnik, jedna paleta itd.), Kao i sljedeće komponente [5]:

- Vrijednost usluge prijevoza - način obavljanja usluge, brz, spor ekspres, ručni paket, bimodalni prijevoz, manipulacije i drugo.
- Prometna i ekonomska politika
- Tarifni modeli - progresivne, degresivne, diferencijalne i protekcionističke tarife

Osnove tarife načina prijevoza: cestovni, željeznički, pomorski prijevoz polazište su za cijene konvencionalnog, kombiniranog i multimodalnog prijevoza zbog sljedećeg [10]:

- Koje su osnovne tarife za rad i proizvodnju prometnih usluga, kao i za politike u tvrtkama (poslovanje, proizvodnja, tržište, osoblje, okoliš, financije i razvoj) svih vrsta prijevoza,
- Stavovi su osnova za profitabilno poslovanje prijevozničkih poduzeća u svim vrstama prijevoza, kao i za formiranje kombiniranog i multimodalnog prijevoza,
- Doprinosi optimizaciji logističkih i transportnih lanaca i mreža na svim razinama (mikro, makro i globalna razina),

- Osnovne tarife imaju značajnu ulogu u ostvarivanju prometa, sigurnosti, brzini i racionalizaciji prijevoza općenito.

5.4. Tarife u međunarodnom cestovnom prometu

Tarife u cestovnom prijevozu su cijene prijevoznih usluga koje osim prijevoza uključuju i manipulacijske usluge vezane za prijevoz.

Tarife u cestovnom prometu uključuju posebna pravila, kriterije i uvjete na temelju kojih se određuju ili mogu utvrditi cijene prijevoza, odnosno cijene transportnih manipulacija i komunikacija određenog objekta prijevoza u svim vrstama i načinima cestovnog prijevoza.

Tarife u međunarodnom cestovnom prometu uključuju [18]:

- Važnija pravila iz općih uvjeta poslovanja cestovnih prijevoznika,
- Strukovna udruženja cestovnih prijevoznika donose pravila i tarife za javni prijevoz tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu (cijena prijevoza, redovna cijena tereta, tarifna stavka, naknada za posebne usluge, najniže cijene prijevoza i cijene ispod kojih se najniža cijena ne može dogovoriti, osnovna cijena prijevoza),
- Cijena prijevoza robe u međunarodnom cestovnom prijevozu (cestarine, međunarodne dozvole, karnet TIR, tranzitna taksa i drugi troškovi),
- Cijene u teretnom prijevozu prema broju sati koje vozilo zauzima, odnosno ako 50 km dnevno nije pokriveno za istu stranku;
- Najviša cijena prijevoza je za prijevoz u nuždi, prijevoz opasnih tvari i povratni prijevoz;
- Tarifa za prijevoz robe cestovnim vozilima u daljini, težini i obujmu pošiljke;
- Tarife za prijevoz robe cestovnim vozilima prema vrsti objekta prijevoza;

- Cjenik za prijevoz tereta klasičnim vozilima u međunarodnom i nacionalnom cestovnom prometu (po razredima tonažnih udaljenosti u km, nosivosti, zapremini vozila i prema pravilima degresivnih transportnih tarifa);
- Postoji i tarifa za cestovni prijevoz;
- Tarifa za prijevoz zbirnih pošiljki cestovnim vozilima;
- Cjenik prijevoza zbirnih pošiljki u nacionalnom cestovnom prometu;
- Cjenik prijevoza zbirnih pošiljki u međunarodnom cestovnom prometu;
- Tarifa za prijevoz izvanrednih prijevoza cestovnim vozilima;
- Izvanredni prijevoz, (takav prijevoz mora biti posebno organiziran i pod posebnim režimom).
- Tarife za iznajmljivanje cestovnih vozila za prijevoz tereta (obično u paušalnom iznosu za određenu vremensku jedinicu);
- Tarife za lokalni teretni promet obično se određuju prema razredima nosivosti cestovnih vozila u tonama prema broju zauzetih sati korištenja vozila;
- Cjenik dana automobila cestovnih i teretnih vozila (u nacionalnim i međunarodnim zemljama, prema razredima opterećenja vozila);
- Cjenik prijevoza prevelike pošiljke cestovnih vozila, vozila u pratnji posebne namjene, cestovnih vozila;
- Najniža cijena je osnovna cijena iz cjenika prijevoza klasičnim vozilima u nacionalnom i međunarodnom prijevozu;
- Cjenik prijevoza opasnih materija cestovnim vozilima;
- Najniže cijene su osnovne cijene iz cjenika tereta s klasičnim vozilima u nacionalnom i međunarodnom cestovnom prometu;
- Cjenik prijevoza živih životinja cestovnim vozilima;

- Najniže cijene su osnovne cijene iz cjenika prijevoza klasičnim vozilima u nacionalnom i međunarodnom prijevozu.
- Cjenik prijevoza kvarljivih prehrambenih proizvoda cestovnim vozilima;
- Najniža cijena je osnovna cijena iz cjenika za klasična vozila.

5.5. Tarife u cestovnom prijevozu putnika

Tarife u cestovnom prijevozu putnika su [10]:

- Tarife u nacionalnom cestovnom prijevozu putnika,
- Tarife za međunarodni prijevoz putnika i
- Tarife za javni gradski prijevoz putnika.

U pravilu se cijena prijevoza putnika u domaćem cestovnom prijevozu određuje na temelju udaljenosti između polaska i dolaska putnika, odnosno između polaznih i dolaznih stanica, od polaznog do konačnog autobusnog kolodvora.

Prilikom formiranja tarifa za nacionalni cestovni prijevoz putnika nositelji tarifne politike moraju imati na umu važeća zakonska pravila, ne samo u cestovnom prometu već i pravila u poslovanju gospodarskih subjekata.

Tarife za međunarodni cestovni prijevoz putnika moraju se temeljiti na načelima ekonomije, u skladu s domaćim i međunarodnim pravnim pravilima.

Tarifne stope formiraju se slično tarifnim stopama u nacionalnom cestovnom prijevozu putnika (udaljenosti).

6. Zaključak

U ovom radu obrađena je problematika međunarodnog cestovnog prometa, odnosno tarifa u međunarodnom cestovnom prometu kao i potrebnih dokumentacija. Dokumentacija u cestovnom prometu predstavlja skup podataka koji spajaju određene podatke kojem je dokument namijenjen. U samu dokumentaciju pripadaju Konvencija CMR, TIR karnet i Karnet ATA.

Zaključno možemo reći da Konvencija CMR služi za najefikasniji i najsigurniji prijevoz robe. Na tome možemo zahvaliti izrazito dobroj organizaciji, budući da je u navedenom dokumentu zapisana svaki detalj prijevoza robe.

Za sustav TIR možemo zaključiti da služi za što lakše međunarodno kretanje robe pod carinskim pečatom. Pomoću ATA karneta izrazito je olakšan i ubrzan promet određene kategorije robe. Budući da navedeni dokument zamjenjuje carinske dokumente.

Tarife u cestovnom prijevozu predstavljaju zajedničku cijenu prijevoza i manipulacijskih usluga. Sve tarife se baziraju na posebnim kriterijima prema kojima se određuju cijene prijevoza.

Na kraju možemo zaključiti da dokumentacija i tarife uvelike poboljšavaju sam rad i učinkovitost u međunarodnom cestovnom prijevozu

7. Literatura

Knjige:

- [1] Baričević, H. (2001). Tehnologija kopnenog prometa, Rijeka: Pomorski fakultet
- [2] Bannelli, M., Kolak, A., Vukadinović, D.: Priručnik za međunarodni cestovni prijevoz, Impressum, Zagreb, 2009
- [3] Cerovac, V. (2001). Tehnika i sigurnost prometa, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti
- [4] Čavrak, V., Smojver Ž. (2005.) Ekonomski aspekti energetske djelotvornosti prometa u Republici Hrvatskoj, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, 3(1), str. 109-132.
- [5] Čavrak, V. (2009). Ekonomika prometa, Zagreb: Škola za cestovni promet
- [6] Golubić, J. (2006). Promet i okoliš, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti
- [7] Hlača, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.
- [8] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010
- Doktorski, magistarski, diplomski radovi:
- [9] Armanda, J. (2017.) Analiza utjecaja razvoja prometne infrastrukture EU na prometnu infrastrukturu RH., Diplomski rad, Ekonomski fakultet, Split, 2017.
- [10] Bošnjak, I., Županović, I. Analiza tržišta cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj, Diplomski rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2006.
- [11] Hernest, M. (2016). Utjecaj cestovnog motornog prometa na klimatske promjene i mjere zaštite. Diplomski rad, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti
- [12] Sofilić, T. (2016). Onečišćenje i zaštita tla, Sveučilište u Zagrebu, Legac, I.: Cestovne prometnice 1, Diplomski rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2017.
- [13] Šilić, Đ., Stojković, V., Mikulić, D. (2012). Goriva i maziva, Velika Gorica: Veleučilište Velika Gorica

Internetski izvori:

- [14] <https://www.hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/tir-karnet>
- [15] <https://www.hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/sto-je-ata-karnet>
- [16] <https://ec.europa.eu/jrc/en/news/future-road-transport-what-we-will-drive-if-we-still-drive-all>, dostupno 12.9.2021.
- [17] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4425009>, dostupno 10.9.2021.
- [18] <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-final-energy-consumption-by-mode/assessment-10>, dostupno 11.9.2021.
- [19] http://publications.europa.eu/resource/cellar/3c5ac945-7198-46e1-a543-63b709abb5e9.0012.02/DOC_1, dostupno 11.9.2021.

Popis slika

Slika 4.1. CMR teretni list Izvor: https://mojured.hr/shop/tiskanice-i-obrasci/obrasci/xiii-29-cmr-medunarodni-tovarni-list-7-listova-s100p600-ncr/ , dostupno 21.9. 2021.17	17
Slika 4.2. TIR karnet list 1 Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno 21.9.2021.20	20
Slika 4.2. TIR karnet list 2 Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno 21.9.2021.21	21
Slika 4.2. Obrazac za zapisnik o očevidu Izvor: How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_HR.pdf (iru.org), dostupno 21.9.2021.22	22
Slika 4.3. ATA karnet (korica i listovi) Izvor: Hrvatska gospodarska komora (hgk.hr), dostupno, 22.9.2021.24	24

SVEUČILIŠTE
SJEVERIZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, LUKA ŠESTANJ (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom DOKUMENTACIJA I TARIFE U MEĐUNARODNOM ČESTOVILKOM PROMETU (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Luka Šestanj
(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, LUKA ŠESTANJ (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom DOKUMENTACIJA I TARIFE U MEĐUNARODNOM ČESTOVILKOM PROMETU (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Luka Šestanj
(vlastoručni potpis)