Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza

Pišković, Josip Luka

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:549664

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Josip Luka Pišković

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI INTERMODALNOG PRIJEVOZA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, srpanj 2018

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 21. ožujka 2018.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Špedicija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4528

Pristupnik: **Josip Luka Pišković (0135242767)**
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti specifičnosti, prednosti i nedostatke tehnologija intermodalnog prijevoza. Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera kao operatera intermodalnog prijevoza. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera iz prakse.

Mentor:

izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Josip Luka Pišković

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI INTERMODALNOG PRIJEVOZA

FREIGHT FORWARDING OPERATIONS IN ORGANIZING INTERMODAL TRANSPORT

ZAVRŠNI RAD

Mentor: izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Student : Josip Luka Pišković

JMBAG: 0135242767

Zagreb, srpanj 2018

SAŽETAK

Intermodalni transport zahtjeva potpunu posvećenost operatera koji vrši organizaciju intermodalnog transporta od pošiljatelja do primatelja. Intermodalni transport omogućuje isporuku rube od vrata do vrata, te niže cijene prijevoza kombiniranjem različitih modova prijevoza.

U radu je prikazana djelatnost špedicije, zatim prednosti i nedostaci intermodalnog prijevoza, te posebno uloga špeditera u organizaciji intermodalnog prijevoza, uz ilustraciju na hipotetskome primjeru dopreme robe kontejnerom.

KLJUČNE RIJEČI: intermodalni transport, špedicija, organizacija transporta

SUMMARY

Intermodal transport requires the full commitment of the operator who carries out the organization of intermodal transport from the consignor to the consignee. Intermodal transport enables door-to-door delivery, and lower transport costs by combining different modes of transport.

The paper presents the activity of forwarding, the advantages and disadvantages of intermodal transportation, and in particular the role of freight forwarder in the organization of intermodal transportation, illustrating the hypothetical example of delivering goods to the container.

KEY WORDS: intermodal transport, freight forwarding, transport organization

SADRŽAJ

1. Uvod 1
2. Djelatnost špedicije 3
2.1. Međunarodna špedicija 4
2.2. Osnovna podjela špediterskih poslova 5
3. Prednosti i nedostaci intermodalnog prijevoza 7
3.1. Pokazatelji unaprjeđenja intermodalnog prijevoza 7
3.1.1. Prometna ponuda i potražnja 8
3.1.2. Zajednička transportna politika Europske unije 9
3.2. Nedostaci intermodalnog prijevoza 10
4. Uloga špeditera kao organizatora intermodalnog prijevoza 12
4.1. FIATA dokumenti 12
4.2. INCOTERMS 17
4.3. Carinjenje robe 21
4.4. Podjela i detaljni opis poslova špeditera 27
4.4.1. Operativni poslovi špedicije 28
4.4.2. Specijalni poslovi špedicije 39
5. Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza na hipotetskomu primjeru 43
5.1. Organizacija uvoza motocikla 43
5.2. Potrebna dokumentacija 45
5.2.1. Kupoprodajni ugovor 46
5.2.2. COC document 46
5.2.3. Zaključanica brodskog prostora 47
5.2.4. Špediterska teretnica FBL 47
5.2.5. Homologacija 48
5.3. Prikaz rute 49
5.4. Proračun transportnog troška kod uvoza motocikla 50
5.5. Dijagram toka uvoza 54
6. Zaključak 56
Literatura 58

Popis tablica 59
Popis slika 60
Popis kratica 61
Popis priloga: 63

1. Uvod

Intermodalni prijevoz, a posebno primjena cestovno – željezničkih tehnologija, predstavlja se kao perspektivno sredstvo da se ublaži sve veći pritisak cestovnoga teretnog prijevoza i zagušenje mreže, kao i smanjenje eksternih troškova. Intermodalni prijevoz uključuje kompleksni prijevozni lanac koji može rezultirati vremenskim uštedama ali i nekim dodatnim troškovima na terminalu.

Razvoj međunarodne trgovine, kroz porast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima istodobno je utjecao na razvoj prijevozničke djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tijekom vremena nametnula se potreba za posebnom specijaliziranom djelatnosti koja će isto tako naraslu ponudu i potražnju efikasno povećati odnosno omogoćiti da korisnici prijevoza pravodobno osiguraju odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz svojih roba, odnosno da prijevoznici osiguraju odgovarajući supstrat za popunjavanje svojih prijevoznih kapaciteta. Djelatnost čiji je ovo osnovni smisao i svrha naziva se špedicija. Odredivanje optimalnog prijevoznog rješenja te organizacija I provedba prijevoza robe glavna su zadaća špeditera koja uključuje i obavljanje drugih poslova s tim u svezi kao sto su primjerice zastupanje u carinskom postupku, osiguranje robe u prijevozu, ishođenje odobrenja i dozvola potrebnih u međunarodnom prometu i trgovini, te kontrola elemenata.

Ova rad podijeljen je u šest cjelina:

1. Uvod
2. Djelatnost špedicije
3. Prednosti i nedostaci intermodalnog prijevoza
4. Uloga špeditera kao organizatora intermodalnog prijevoza
5. Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza na praktičnom primjeru
6. Zaključak

U drugom poglavlju je definirana špedicija, karakteristike međunarodne špedicije, vrste špeditera, opće podjele i procesi koje špediteri obavljaju da bi kvalitetno mogli obaviti špediterski posao.

U trećem poglavlju se prikazuju prednosti i nedostaci intermodalnog prijevoza te smjernice intermodalnog prijevoza u budućnosti.

U četvrtom poglavlju se opisuje uloga špeditera odnosno opis njegovog posla koji je nužan izvršiti kod ugovorenog posla o kupnji/prodaji, a oni su: carinjenje, osiguranje, organizacija prijevoznog puta, prijevozni dokumenti i isprave, na koji način se radi instradacija što je odabir prijevoznog puta i prijevoznog sredstva.

U petom poglavlju hipotetskim primjerom se podupire sve što je navedeno u preostala četiri poglavlja odnosno temeljni procesi koji se obavljaju da bi optimalno mogli organizirati i provesti transport, koordinacija sa sudionicima u transportnom lancu potrebni dokumenti i isprave za prijevoz, odabir prijevoznog puta, odabir transportnog moda, odabir prijevoznog sredstva, carinjenje te osiguranja.

2. Djelatnost špedicije

Špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja sklapa ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoću vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe:[1]

- u svoje ime i za tudi račun (kao komisionar)
- u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent ili zastupnik)
- u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik)

Smjernice za špediterske logističke operatore:

- Proširiti i produbiti špediterske aktivnosti na području raznih vrsta logistike (proizvodne, trgovinske, transportne/prometne, skladišne, menadžment, marketing logistike)
- Proširiti i produbiti znanja zaposlenika, špediterskih i logističkih eksperata (intelektualni kapital)
- Definirati poslovnu politiku i podpolitike poduzeća
- Izgraditi novi odnos sa svim sudionicima logističkih lanaca
- Prodavati usluge izvan svojih sjedišta, na svjetskom tržištu
- Uključiti se u određene segmente logističkog tržišta
- Biti na izvoru informacija - IT, informacijski sustavi kompatibilni i komplementarni sa sustavima svih sudionika u logističkom lancu [1]

Aktivnosti klasične špedicije i logističke aktivnosti:

- specifične uslužne djelatnosti u proizvodnji, preradi, doradi, obradi sredstava za rad, pakiranju, signiranju, slaganju, vaganju, mjerenju tereta,

ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, osiguranje, carinjenje, kupoprodaja, distribucija, marketing, menadžment, kalkulacije

2.1. Međunarodna špedicija

Podrazumijevaju se gospodarske (privredne) usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi: [1]

- Otpreme robe iz vlastite zemlje u strane zemlje (izvozna špedicija)
- Dopreme robe iz stranih zemalja u vlastitu (uvozna špedicija)
- Provoza robe između stranih preko vlastite zemlje (provozna ili tranzitna špedicija)

Vrste međunarodne špedicije prema obilježju poslovanja tvrtki: [1]

- Pomorska (lučka) – na refrakcijskim točkama dviju ili više prometnih grana (morskim i riječnim lukama, zračnim lukama)
- Kopnena (kontinentalna) – organizira prijevoz robe i obavlja ostale poslove u svezi s prijevozom robe u kopnenom prometu (željeznički prijevoz, cestovni prijevoz i unutarnja plovidba)
- Granična – locirana na graničnim prijelazima otvorenim za međunarodni promet robe i glavni dio njihovog poslovanja vezan je za obavljanje carinskih i drugih formalnosti pri ulasku robe u nacionalno carinsko područje

Kategorija međunarodnih špeditera:[1]

- Podšpediter
- Međušpediter

Podšpediter - Prijenos izvršenja špediterskog posla u cjelini

Razlozi: preopterećenost (glavnog) špeditera poslom, nepostojanje zastupne jedinice u nekom mjestu, i sl.

Međušpediter - Prijenos djelomičnog izvršenja špediterskog posla

U interkontinentalnom prijevozu treba obaviti posao tamo gdje špeditersko poduzeće nema svojih zastupnika. Zastupnik u inozemstvu je treća osoba za obavljanje tog dijela posla. Koristi se više međušpeditera (kod složenih otprema i doprema) te se nalaže dio posla za koji je najstručniji.

2.2. Osnovna podjela špediterskih poslova

Osnovni špediterski poslovi – poslovi koje špediter redovito obavlja i koji su neophodni za funkcioniranje špediterske djelatnosti: [1]

- Operativni poslovi – strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta
- Tarifno – konjukturni poslovi – sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća, poduzima radi: unaprjeđenja tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke
- Specijalni špediterski poslovi – ove poslove špediter povremeno obavlja pri organiziranju otpreme/dopreme/provoza

Operativni poslovi: [1]

- prijam dispozicije i pozicioniranje
- disponiranje
- zaključivanje prijevoznih kapaciteta
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
- ugovaranje prekrcaja i skladištenja
- osiguranje robe u prijevozu
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj

- prihvat robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih službi
- zastupanje u carinskom postupku
- aviziranje
- poslovi uvoza
- poslovi izvoza
- poslovi provoza (tranzita)
- sajamski poslovi

Tarifno konjukturni poslovi: [1]

- istraživanje tržišta
- akvizicija
- reklamacije
- refrakcije, stimulacije i agencijske provizije
- instradacija
- stručni savjeti i informacije
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge

Specijalni poslovi: [1]

- kontrola kakvoće i količine robe
- uzimanje uzoraka
- praćenje transporta
- doleđivanje
- izdavanje garantnih pisama
- zastupanje u slučaju havarije
- naplata robe
- leasing poslovi

3. Prednosti i nedostaci intermodalnog prijevoza

Intermodalni transport je kretanje tereta (u jednoj, istoj ukrcajnoj jedinici ili vozilu) nizom različitih načina prijevoza bez rukovanja teretom kad se mijenjaju načini prijevoza.[2]

Svaki mod prijevoza ima svoje prednosti i mane, tako je prednost intermodalnog transporta ta što omogućuje u jednom putovanju kombinaciju specifičnih prednosti svake transportne grane: fleksibilnost cestovnog prijevoza, veliki kapacitet željeznice i niske troškove prijevoza unutarnjim plovnim putevima i morem, na najbolji mogući način. Odnosno, koristi prednosti pojedinih modova transporta i minimizira nedostatke pojedinačnog moda. Na primjer, prijevoz željeznicom je u većini slučajeva energetski učinkovitiji od ostalih, a time su i manji troškovi jer je više ekološki nastrojen oblik prijevoza. Također, neka područja nisu spojena rijekom ili morem, a i teško su prohodna za željeznički promet, stoga se teret može na tom dijelu prebaciti na prijevoz cestom, čije se prometnice mogu sagraditi na teško pristupačnim mjestima, kako bi se ubrzao proces dostave i smanjili ostali troškovi manipulacije, itd. Intermodalni transport u odnosu na postojeće tehnologije transporta ima prednosti brzine, dostupnosti, pristupnosti, pouzdanosti, zaštite, održivosti, transparentnosti i orijentiranosti prema krajnjem korisniku. Također omogućuje učinkovitije korištenje postojeće infrastrukture sa smanjenim negativnim utjecajima na okoliš. [3]

3.1. Pokazatelji unaprjeđenja intermodalnog prijevoza

Intermodalni prijevoz, a posebno primjena cestovno željezničkih tehnologija, često se predstavlja kao perspektivno sredstvo da se ublaži sve veći pritisak cestovnoga teretnog prijevoza i zagušenje mreže.

Intermodalni prijevoz uključuje kompleksni prijevozni lanac koji može rezultirati vremenskim uštedama u nekim aspektima ali i nekim dodatnim troškovima na terminalu. Prednosti budućeg razvoja intermodalnog prijevoza u Republici Hrvatskoj koje proizlaze iz njezina geografskog položaja mogu se iskoristiti jedino sustavnim istraživanjem obilježja koja generiraju svojstva i konkurentnost intermodalnog terminala. [2]

Konkurentnost intermodalnog prijevoza ima ograničavajuće čimbenike, kao što su:[2]

- trošak prekrcaja između modova prijevoza
- gubitak vremena i pouzdanosti zbog aktivnosti
- povećani rizik od gubitka kontrole nad pošiljkom koja prelazi od operatora do operatora.

3.1.1. Prometna ponuda i potražnja

Prometna ponuda je ukupna prometna infrastruktura, prijevozna sredstva, prekrcajana mehanizacija i oprema terminala koja stoji na raspolaganju za obavljanje prometnih usluga.

Prometna potražnja je ukupnost zahtjeva za prijevoznim uslugama koje korisnici usluga žele i mogu ostvariti uz određenu cijenu i u određenom razdoblju. S obzirom na definiciju prometa, prometna potražnja ne uključuje samo zahtjeve za prijevoznim uslugama već i radnje u vezi s robom te komunikacije. Zbog toga se pojam prijevozne potražnje može razdvojiti na potražnju za putničkim prijevozom, potražnju za robnim prijevozom, potražnju za radnjama u vezi s prijevozom robe te potražnju za komunikacijama.[2]

Korištenjem intermodalnog transporta omogućava se veća prometna ponuda odnosno veća ponuda prijevoznih sredstava što nam daje optimalno ispunjenje kapaciteta prijevoznog sredstva. Korištenje raznih modova prijevoza (zrak – željeznica – upp – pomorski) smanjuje troškove prijevoza kao i smanjenje opterećenja cestovnog moda prijevoza te zagušenja u prometu i moguća kašnjenja. Nužna je opremljenost terminala sa prekrcajnom mehanizacijom kao što su transporteri, viličari, dizalice i slično kako bi mogli udovoljiti uvjetima intermodalnog transporta. prijenos jednog prijevoznog

sredstva koji predstavlja teret zajedno sa teretom koji je okrupljen u njega u drugo prijevozno sredstvo.

3.1.2. Zajednička transportna politika Europske unije

Zemlje članice Europske unije naznačile su važnost razvoja zajedničke transportne politike na transportni sektor da bi se postigao slobodni protok transportnih usluga. Europski parlament je dao osnovne principe zajedničke transportne politike kao što su:

„Zajedno s ekonomskim i socijalnim regulativama zajednička transportna politika trebala bi u suradnji sa sustavom promicati realizaciju zajedničkoga transportnog tržišta, biti u suradnji s regionalnom politikom, ujedinjavati europske autoceste u jednu mrežu i omogućiti korisnicima izbor različitih transportnih oblika putem natjecanja između različitih ili istih oblika transporta na tržištu koje se regulira tamo gdje je to potrebno˝.[2]

Glavni cilj zajedničke transportne politike je stvaranje funkcionalnoga i efikasnoga europskoga transportnog tržišta koje bi omogućilo dugoročnu mobilnost za europske stanovnike. Cestovni promet je najuspješniji transportni oblik. Kako zahtjevi za transportom postaju sve veći, tako cestovni promet omogućuje kvalitetna cestovna rješenja po vrlo pristupačnim cijenama. Iako telematika nudi neka rješenja za europske transportne probleme u budućnosti, omogućavajući što efikasnije korištenje cestovnih prometnica, očekivani porast i potražnja će brzo iscrpiti svaki višak. Pojavljuju se i eksterni troškovi (nesreće i zagađenja okoline) kao rezultat rasta cestovnog prometa.

Kao rezultat toga mnogi dijelovi transportne politike rješavaju te probleme promovirajući korištenje ostalih transportnih oblika, osobito na većim udaljenostima. Europska transportna politika fokusira se na tri točke: [2]

- bolje iskorištavanje već postojećeg sustava optimizirajući ih individualno i njihovim spajanjem

- produživanjem i poboljšanjem transportne infrastrukture gdje je to troškovno opravdano.

Prema bijeloj knjizi (smjernice razvoja prometnog sustava članica EU) željeznički promet, unutarnja plovidba i kratka obalna plovidba imat će važnu ulogu u postizanju ciljeva koji su predstavljeni u sveobuhvatnoj prometnoj strategiji Europske komisije (Promet 2050), kako bi se izgradio konkurentan prometni sustav, strategija cilja prema povećanju mobilnosti te otklanjanju glavnih prepreka u ključnim područjima kao što su gorivo i zapošljavanje.[2]

3.2. Nedostaci intermodalnog prijevoza

Danas, ljudi sve više shvaćaju da nije uvijek najbolje rješenje prijevoz samo jednom prometnom granom, već da je puno pristupačnije upotrebljavanje intermodalnog prijevoza. Međutim, u nekim slučajevima, odnosno u nekim zemljama, intermodalni transport nije uvijek najisplativije rješenje. Ti nedostaci se očituju u: [4]

- **Cijena prijevoza** - na primjer, korištenje intermodalnog prijevoza u RH je neisplativo iz razloga što je željeznička infrastruktura u izrazito lošem stanju, a većina morskih luka (osim luke Rijeka) i unutarnji plovni putevi su slabo razvijeni, stoga je cijena istih puno veća nego prijevoz isključivo cestom. Drugi razlog je što se stvaraju dodatni troškovi na terminalima kod prekrcaja tereta.
- **Brzina** - kao što je navedeno iznad, ponekad sama infrastruktura pojedine grane nije u najboljem stanju, stoga se prijevozno sredstvo mora voziti sporije, no istovremeno nudi neke druge prednosti. Na primjer, željeznice neće uvijek imati direktnu rutu kao autoceste, već će ići zaobilaznim, pristupačnijim putevima, ali će nuditi manju cijenu i veću ekološku učinkovitost. Također, jedan od nedostataka je faktor manipulacije na terminalima koji bitno utječe na brzinu i čini sam proces prijevoza dugotrajnijim. [4]

- **Pouzdanost** predstavlja još jedan problem, iz razloga što se intermodalni prijevoz oslanja na više modova prijevoza. Neki modovi su više skloniji kašnjenju i kvarovima, utjecaju loših vremenskih uvjeta, itd., što može produljiti vremena prijevoza, a time povećati troškove i smanjiti pouzdanost. [4]
- **Opasnost od štete** - s obzirom da se radi o intermodalnom prijevozu, sam teret se ne prekrcava često. Prekrcavaju se vozila iz jednog moda u drugi, gdje mogu nastati ozbiljne štete. Srećom, te opasnosti se mogu izbjeći dodatnom zaštitom pri pakiranju tereta, no to stvara dodatni teret a time i veću cijenu.[4]

4. Uloga špeditera kao organizatora intermodalnog prijevoza

Bitna značajka intermodalnosti je zapravo u odgovornosti operatera intermodalnog prijevoza, koji na temelju konvencije, UNCTAD/ICC pravila ili nekih drugih sličnih autonomnih kodifikacija u intermodalnog prijevozu (FIATA standardni uvjeti iz 1992. godine) na sebe preuzima odgovornost za robu, od trenutka njenog preuzimanja od isporučitelja ili opunomoćene treće osobe do trenutka isporuke primatelju ili propisanoj trećoj osobi. [5]

Špediter kao operator intermodalnog prijevoza je osoba koja djeluje u svoje ime i za svoj račun, ali istovremeno djeluje putem druge osobe, koja u njegovo ime ugovara tijek intermodalnog prijevoza. U tom slučaju, špediter djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent ili posrednik. Potpisivanjem ugovora o intermodalnom prijevozu špediter na sebe sve funkcije (organizatora, koordinatora i poduzetnika cijele palete usluga) unutar procesa intermodalnog prijevoza. Kod takvog načina prijevoza pojavljuje se više sudionika, a svi odgovornosti snosi špediter. Svrha je, prije svega, zaštiti interese korisnika takve vrste prijevoza. Špediter preuzima svu odgovornost za prijevoz robe od trenutka njenog preuzimanja od isporučitelja do isporuke primatelju. U tom slučaju moglo bi se reći da špediter odgovara za robu “door to door”. S izdanom FIATA FBL teretnicom za intermodalni prijevoz špediter preuzima odgovornost da će izvršiti ili omogućiti izvršenje intermodalnog prijevoza. Prema uvjetima FIATA FBL teretnice, špediter odgovara za usluge svih sudionika u procesu intermodalnog prijevoza. U slučaju gubitka robe, njezinog oštećenja ili kašnjenja pri isporuci, ako želi biti oslobođen odgovornosti špediter kao operator intermodalnog prijevoza mora dokazati da nije kriv. [5]

4.1. FIATA dokumenti

Na međunarodnoj razini, špeditersku djelatnost u najvećem opsegu regulira Međunarodni savez špediterskih udruženja – FIATA (franc. Federation Internationale

des Associations de Transitaires et Assimilies, eng. International Federation of Freight Forwarders Associations).

FIATA je je osnovana 1926. Godine u Beču, a njezina uloga je unapređenje špediterske djelatnosti u svijetu i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga kao što su UIC, IRU, IATA, IMO, Međunarodne trgovačke komore, kao i u drugim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju različitih međunarodnih i drugih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga.

FIATA-om upravlja njeno predsjedništvo. FIATA djeluje putem skupštine (koje predsjedništvo organizira u određenim vremenskim periodima), kroz različita stalna i povremena povjerenstva, kao što su povjerenstvo za ekonomske, pravne poslove, povjerenstva za dokumentaciju i sl. [5]

FIATA dokumenti: [5]

- FIATA FCR – Forwarders Certificate of Receipt (FIATA špediterska potvrda)
- FIATA FCT – Forwarders Certificate of Transport (FIATA špediterska transportna potvrda)
- FWR – FIATA Warehouse Receipt (FIATA skladišna potvrda)
- FBL – negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz)
- FWB – non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill (neprenosivi FIATA teretni list za intermodalni prijevoz)
- FIATA SDT – Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods (potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe)
- FIATA SIC – Shippers Intermodal Weight Certificate (potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu
- FFI – FIATA Forwarding Instructions (FIATA špediterske usluge)

FIATA FCR – Forwarders Certificate of Receipt (FIATA špediterska potvrda)

FIATA-ina špediterska potvrda (prikazana u prilogu 1) kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljne otpreme. Ne sadrži ugovor o prijevozu i nije prenosiva. Na licu FCR dokumenta ne mora biti navedena luka ukrcaja, luka iskrcaja i datum ukrcaja. Izdaje se i koristi u slučajevima kašnjenja originalnih prijevoznih isprava ili za potrebe naplate potraživanja od kupca putem dokumentiranog akreditiva. Komplet dokumenta FIATA FCR ima pet listova (original i četiri kopije), a na poleđini svih listova tiskani su nacionalni uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera, kao samostalni izvor prava. [6]

FIATA FCT – Forwarders Certificate of Transport (FIATA špediterska transportna potvrda)

FIATA-ina transportna potvrda (prikazana u prilogu 2) kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u prividno ispravnom stanju primio robu radi daljnje otpreme. Ne sadrži ugovor o prijevozu. Ova potvrda još se naziva pravom transportnom ispravom što znači da može zamijeniti svaku originalnu prijevoznu ispravu u bilo kojoj grani prometa, s tim da u pomorskom prometu zamjenjuje originalnu teretnicu, ali ne može biti prenosiva (odnosno utrživa). Komplet dokumenta FIATA FCT ima pet listova (original i četiri kopije), a na poleđini svih listova tiskani su nacionalni uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera, kao samostalni izvor prava. [6]

FWR – FIATA Warehouse Receipt (FIATA skladišna potvrda)

FIATA-ina skladišna potvrda (prikazana u prilogu 3) je vrijednosni, prenosivi dokument, osim ako na njoj nije izričito navedeno da je neprenosiva (tada na njoj piše “not negotiable” ili “non negociabile”).

Ovom potvrdom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u određenom skladištu uskladištio robu u prividno ispravnom stanju. Roba se može isporučiti samo na temelju originalnog dokumenta. Ako je potvrda neprenosiva, onda služi kao obična skladišna potvrda. Komplet dokumenta FWR ima dva lista. Na prvom

listu sadrži važnije podatke i informacije, na drugoj stranici su odjeljci o dodjeli robe i prijenosa vlasništva. [6]

FBL – negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz)

FIATA-ina teretnica za intermodalni prijevoz (prikazana u prilogu 4) koja služi kako bi se izbjeglo uspostavljanje više prijevoznih isprava bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana. FBL je utrživa (negocijabila) teretnica, osim ako nije označena kao neutrživa (nenegocijabilna). Utrživa FBL daje pravo vlasništva nad robom i posjednik takve teretnice indosiranjem stječe pravo prijema robe ili izvršenje prijenosa vlasništva nad robom. Uključuje ugovor o prijevozu. Prilikom upotrebe FBL-a postoje dva načina obračuna prevoznine. Jedan je da izdavatelj isprave izračuna prevozninu u cijelosti, a drugi da svaki prijevoznik obračunava i upisuje u ispravu svoj dio prevoznine. Komplet dokumenata FBL ima šest listova, od toga dva plava i četiri bijela lista. Na poleđini svakog lista nalaze se standardni uvjeti za intermodalni transport (na prva dva lista na engleskom, na ostalima na nacionalnom jeziku). [6]

FWB – non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill (neprenosivi FIATA teretni list za intermodalni prijevoz)

- Neprenosivi (neutrživi) FIATA teretni list za intermodalni prijevoz
- Po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici
- Uključuje ugovor o prijevozu
- FWB se također može koristiti i kao pomorski teretni list list

Špediter koji djeluje kao prijevoznik u intermodalnom transportu ili kao brodski prijevoznik, a izdaje FBL ili FWB teretnicu (prikazana u prilogu 5), odgovoran je za realizaciju prijevoza. Špediter ne samo da snosi odgovornost da isporuči robu na

odredište, već i za sve prijevoznike i treća lica koja su bila uključena radi realizacije ukupnog prijevoza.[6]

FIATA SDT – Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods (potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe)

FIATA-ina potvrda za prijevoz opasnog tereta (prikazana u prilogu 6) kojom špediter potvrđuje da je roba koja spada u kategoriju opasnog tereta sukladno međunarodnim konvencijama i normama za prijevoz opasnog tereta pravilno pakirana te da se može miješati i prevoziti s drugim vrstama robe bez opasnosti za ljude i okolinu. Na poleđini svih SDT listova je naznačena klasifikacija opasne robe po rezredima u skladu s propisima o prijevozu opasnih tvari.[6]

- ADR (cestovni prijevoz),
- RID (željeznički prijevoz),
- IMDG (pomorski prijevoz),
- DGR (zračni prijevoz)

FIATA SIC – Shippers Intermodal Weight Certificate (potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu (prikazana u prilogu 7) koja se izdaje kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća od 29.000 funti ili 13.154 kg. Ispunjava krcatelj u slučaju kada je u kontejneru roba samo jednog pošiljatelja. Ovaj dokument pošiljatelj predaje špediteru tako da može prenijeti podatke iz dokumenta svim uključenim prijevoznicima. SIC dokument je popunjen i potpisan od strane špeditera u slučajevima kada se radi o zbirnom prometu (kada špediter odnosno operator prijevoza sastavlja zbirnu pošiljku). Informacije također dostavlja svim angažiranim vršiteljima prijevoza.[6]

FFI – FIATA Forwarding Instructions (FIATA špediterske usluge)

Obrazac s 21 rubrikom (prikazan u prilogu 8) u koji špediterov komitent, odnosno nalogodavac, upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla. Rubrike su: pošiljatelj robe (adresa), primatelj (adresa), špediter (adresa), količina i težina robe (bruto i neto), opseg i način pakiranja, označavanje pošiljke, prijevozna sredstva (prometne grane), uvjeti predaje robe, uvjeti plaćanja, transportno osiguranje te osiguranje rizika. [6]

4.2. INCOTERMS

INCOTERMS, eng. *International Commercial Terms* su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina eng*. International rules for the interpretation of trade terms* koja uređuju pravno-ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu. Cilj INCOTERMS-a je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja.[7]

INCOTERMS predstavlja: [7]

- Dio ugovora o kupoprodaji
- Izvor autonomnog trgovačkog prava
- Uređuju odnos isključivo između prodavatelja i kupca, osobito:
    - Mjesto predaje robe na raspolaganje kupcu
    - Carinske formalnosti
    - Osiguranje robe
    - Pribavljanje prijevoznog sredstva i organiziranje prijevoza
    - Pribavljanje isprava
    - Pakiranje robe

INCOTERMS obuhvaća:

- Obveze vezane za predaju robe (u skladištu - prvom prijevozniku - na odredištu itd.)

- Obveze vezane za obavljanje carinskih formalnosti
- Obveze vezane za osiguranje robe u prijevozu
- Obveze vezane za pribavljanje prijevoznog sredstva
- Obveze vezane za pribavljanje posebnih isprava koje prate robu (uvjerenje o porijeklu proizvoda, fitosanitarni certifikati, certifikati o obavljenoj kontroli robe)
- Obveze vezane uz pakiranje robe
- Podjela troškova između prodavatelja i kupca i sl.

INCOTERMS 2010 se dijele na 4 skupine: [7]

- "E" skupina – prodavatelj isporučuje robu na mjestu koje on imenuje ili stavlja robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama
- "F" skupina – prodavatelj isporučuje robu na mjestu koje odredi kupac
- "C" skupina – Prodavatelj je odgovoran za sve troškove ali ne i rizike , oštećenja ili dodatne troškove nastale nakon isporuke povezane s isporukom robe na imenovano mjesto u zemlji destinacije
- "D" skupina – Prodavatelj je odgovoran za sve troškove i rizike povezane s isporukom robe na imenovano mjesto u zemlji destinacije

Zajedno čine 11 pariteta od kojih su:

- Pomorski prijevoz i unutarnja plovidba: FAS, FOB, CFR, CIF
- Bilo koji oblik prijevoza: EXV, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP

Prva (E) skupina – EXW [7]

U prvoj skupni nalazi se samo jedna klauzula – EXW.
EXW – "ex works" (iz tvornice, "franko" tvornica)

- Prodavatelj se oslobađa svoje obveze da isporuči robu onog trenutka kada stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama (tzv. izdvajanje stvari)
- Ne postoji obveza ukrcaja i obavljanja izvoznog carinjenja
- Ne postoji obveza osiguranja robe
- Trošak i rizik ukrcaja snosi kupac

- Kupac sam pribavlja prijevozno sredstvo

Druga (F) skupina - FCA, FAS, FOB [7]

FCA – (franco carrier - franko prijevoznik uz imenovano mjesto)

- Prodavatelj se oslobađa svoje obveze kada robu isporuči na mjestu koje je imenovao kupac
- Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje
- Prijevoznika određuje kupac
- Ako se isporuka zbiva u prostorijama prodavatelja on odgovara za rizik oštećenja tijekom utovara (nadogradnja klauzule EXW)
- Ako se isporuka zbiva na nekom drugom mjestu prodavatelj ne snosi rizik utovara
- Ne postoji obveza osiguranja robe od strane prodavatelja

FAS - (free alongside ship – slobodno uz bok broda) uz imenovanje luke ukrcaja

- Primjenjuje se samo u slučaju kada se radi o pomorskom prijevozu
- Prodavatelj se oslobađa svoje obveze kada isporuči robu uz bok broda
- Prodavatelj mora obaviti izvozno carinjenje (novo – 2000) pribaviti sve dozvole i isprave o svom trošku
- Kupac snosi sve rizike i troškove od postavljanja robe uz bok broda
- Prodavatelj nema obvezu osigurati robu

FOB – free on board (franko brod) uz imenovanu luku ukrcaja/otpreme

- Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu, a to znači kada roba bude ukrcana na brod u luci ukrcaja
- Zamišljena linija brodske oplate (Incoterms 2000)
- Svi troškovi i rizik od tog momenta prelaze na kupca
- Ako brodski teret padne prije nego što je prešao brodsku oplatu rizik je na prodavatelju
- Trošak ravnanja tereta na palubi broda je na kupcu
- Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje

Treća (C) skupina CFR, CIF, CPT, CIP [7]

CFR – cost and freight – troškovi i vozarina uz imenovanje luke odredišta

- Npr. CFR Bombay
- Rizik prelazi u trenutku ukrcaja robe u polaznoj luci (npr. Rijeka), kao i kod FOB-a
- Troškove i vozarinu prodavatelj snosi do Bombaya
- Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje robe
- Prodavatelj ne osigurava robu

CIF – cost, insurance, freight – trošak osiguranje i vozarina uz naznaku mjesta/luke odredišta

- Rizik na robi prelazi u trenutku ukrcaja (isto kao kod FOB-a)
- Prijevoz do luke ukrcaja – također prodavatelj
- Troškovi prijevoza do luke iskrcaja – također prodavatelj (Incotermsâ2000)
- Izvozno carinjenje – također prodavatelj
- Vozarina do mjesta opredjeljenja
- Prodavatelj sklapa ugovor i sa osiguratelјem s minimalnim pokrićem rizika
- Često se ugovara kod dokumentarnog akreditiva

CPT - Carriage paid to – vozarina plaćena do

- Kao klauzula CFR samo uobičajena za nepomorske grane prijevoza
- Rizik u trenutku ukrcaja u to prijevozno sredstvo (kamion, avion)
- Izvozno carinjenje na prodavatelju
- Nema obveze osiguranja od strane prodavatelja

CIP – carriage, insurance paid to – vozarina i osiguranje plaćeni do uz naznaku mjesta odredišta

- Slična klauzuli CIF
- Obveze su iste kao i kod CPT, samo je još pridodana obveza osiguranja robe od minimalnih rizika

- Često se ugovara kod dokumentarnog akreditiva

Četvrta (D) skupina DAT, DAP, DDP [7]

DAT - delivered at terminal (isporučeno na terminal)

- Prodavatelj snosi trošak prijevoza do naznačenog terminala u luci odredišta
- Prodavatelj mora iskrcati robu i isporučiti je stavljanjem na raspolaganje kupcu u imenovanom terminalu u dogovoreno vrijeme
- Rizik i trošak na prodavatelju do isporuke robe

DAP – delivered at place (isporučeno na mjestu)

- Prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj na odredištu
- Prodavatelj snosi trošak i rizik dok roba nije isporučena

DDP – delivered duty paid (isporučeno ocarinjeno uz naznaku mjesta odredišta)

- Sve troškove i rizike snosi prodavatelj
- Roba je uvozno ocarinjena
- Neistovarena na prijevoznom sredstvu na imenovanom mjestu odredišta

4.3. Carinjenje robe

Ustroj Carinske uprave Republike Hrvatske:[8]

- Područni carinski uredi osnovani su u gospodarskim i prometnim središtima gdje je to opravdano prometom roba i putnika ili drugim gospodarskim interesima.
- Za obavljanje operativnih poslova osnivaju se carinski uredi, kao unutarnje ustrojstvene jedinice područnih carinskih ureda.
- Središnji ured ima sjedište u Zagrebu.

U Carinskom zakonu, dane su definicije pojmova koji se rabe u službenoj carinskoj terminologiji, od kojih su ovdje izdvojeni sljedeći:[8]

- **Carinski status**: određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe.
- **Carinski dug**: obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine (uvozni carinski dug) ili izvozne carine (izvozni carinski dug). Carinski dug uključuje i PDV.
- **Carinski nadzor**: opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora.
- **Carinska provjera**: radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava, provjera vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku i slično.
- **Carinska deklaracija**: radnja ili isprava kojom osoba u propisanu obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka.
- **Podnošenje robe**: prijavljivanje carinarnici na propisan način da se roba nalazi u njezinoj određenoj ustrojstvenoj jedinici ili drugome mjestu koje je carinarnica odredila ili odobrila.
- **Puštanje robe**: radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenoga postupka

Carinska tarifa je sustav nazivlja i brojčanog označavanja robe u carinskom postupku, te pravila o raspoređivanju pojedine robe u tom sustavu. Izrađena je u skladu s Međunarodnom konvencijom o usklađenom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe (harmonizirani sustav - HS). [8]

Radi lakšeg snalaženja pri razvrstavanju roba i određivanju odgovarajućeg tarifnog broja, Carinska tarifa je podijeljena na određeni broj: -

- odsjeka (primjerice Odsjek II – Biljni proizvodi)
- poglavlja (primjerice Poglavlje 7 – Jestivo povrće, neko korijenje i gomolji)
- u okviru kojih su dani: - tarifni brojevi (primjerice 0701 – krumpir, svjež ili rashlađen)

- tarifne oznake (primjerice 0701 10 00 – sjemenski). Uz tarifnu oznaku dana je jedinica mjere (primjerice kg) i stopa carine (primjerice 5%).

Od pristupanja EU primjenjuje se **Kombinirana nomenklatura** (eng. Combined nomenclature, CN), koja istodobno pokriva zahtjeve Zajedničke carinske tarife EU, vanjskotrgovinske statistike i drugih politika koje se primjenjuju u trgovini s trećim zemljama.

TARIC - tarif Integre Communautaire, zajednička EU tarifa, je baza podataka koja sadrži Kombiniranu nomenklaturu (zajedničku carinsku tarifu EU-a). TARIC je višejezična zajednička baza podataka koja osigurava ujednačenu primjenu u svim državama članicama i daje gospodarskim subjektima pregled svih mjera potrebnih prilikom uvoza odnosno izvoza robe. Pretraživanje nomenklature omogućeno je preko portala CURH-a.[8]

Carinska vrijednost robe (carinska osnovica) određuje se radi primjene carinske tarife i predstavlja osnovicu za obračun carine koja se plaća pri uvozu, odnosno izvozu određene robe. Svota carine utvrđuje se primjenom carinske stope propisane carinskom tarifom na carinsku vrijednost robe. Carinska vrijednost uvezene robe je njezina transakcijska vrijednost, tj. stvarno plaćena cijena robe, uvećana za sve troškove koje snosi kupac, a koji nisu uključeni u stvarno plaćenu cijenu, kao što su:[8]

- provizija i naknade posredovanja, osim kupovne provizije,
- troškovi ambalaže koja se u svrhu carinjenja smatra jedinstvenim dijelom određene robe,
- troškovi pakiranja bilo da se radi o radnoj snazi ili materijalu,
- troškovi prijevoza uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u carinsko područje EU
- troškovi ukrcaja, iskrcaja i troškove rukovanja povezane s prijevozom uvezene robe do luke ili mjesta ulaska u carinsko područje EU,
- troškovi osiguranja do ulaska u carinsko područje EU

Sva roba koja se uvozi u carinsko područje EU, mora se na propisan način prijaviti graničnoj (ulaznoj) carinarnici. Taj se postupak naziva podnošenje robe, a

uključuje podnošenje carinske deklaracije, carinsku provjeru robe odnosno provjeru carinskih obilježja, te zaprimanje deklaracije. Carinska deklaracija podnosi se elektronski, preko portala CURH-a. Za potrebe dokumentarne kontrole, prilažu se prijevozni dokumenti i fakture, a ovisno o vrsti i namjeni robe i drugi dokumenti koji prate robu, primjerice veterinarski, sanitarni i fitosanitetski certifikat. Podnošenjem carinarnici, roba se stavlja pod carinski nadzor i njome se ne može slobodno raspolagati sve do okončanja carinskog postupka i naplate uvozne carine. Ukoliko se uvozno carinjenje ne obavlja kod ulazne carinarnice, roba se stavlja u provozni postupak, tj. pod carinskim nadzorom upućuje se odredišnoj carinarnici radi uvoznog carinjenja.[8]

Postupak carinjenja robe uključuje sljedeće osnovne radnje:

- Provjera dokumentacije potrebne za obavljanje carinskog postupka
- Svrstavanje robe po carinskoj tarifi u svrhu carinjenja.
- Određivanje carinske vrijednosti robe i obračun carine
- Podnošenje carinske deklaracije i drugih isprava u carinskom postupku
- Carinska provjera (pregled) robe
- Plaćanje carine odnosno polaganje carinske garancije.

Carinska deklaracija podnosi se elektronski, preko portala CURH-a. U obrazac carinske deklaracije upisuju se podaci potrebni za provedbu određenoga carinskog postupka: [8]

- naziv i šifra carinarnice kojoj se roba prijavljuje za carinjenje,
- podaci o pošiljatelju, primatelju i deklarantu/zastupniku,
- podaci o prijevoznom sredstvu,
- podaci o vanjskotrgovinskom poslu: šifra vanjskotrgovinskog posla, zemlja podrijetla, paritet isporuke prema INCOTERMS-u, ukupna vrijednost robe po fakturi, valuta,
- šifra carinskog postupka,

- podaci o robi svrstanoj u tarifne stavke prema carinskoj tarifi, za svaki stavak posebno: trgovački naziv, šifra tarifnog stavka, količina u mjernoj jedinici, vrijednost, obračun carinskih davanja.

Za potrebe dokumentarne kontrole, u provedbi carinskog postupka prilažu se dokumenti potrebni za carinjenje robe: dispozicija, fakture, prijevozne isprave i drugi dokumenti, ovisno o vrsti carinskog postupka, te vrsti i podrijetlu robe.

Danom pristupa Republike Hrvatske Europskoj uniji, CURH započinje s nacionalnom primjenom sustava **HRAIS**, odnosno nacionalnog sustava za obradu uvoznih carinskih deklaracija. **AIS** je opće prihvaćeni akronim engleskog naziva sustava *Automated Import System*, koji predstavlja sustav obrade uvoznih carinskih deklaracija utemeljen na elektroničkoj razmjeni podataka s gospodarskim subjektima, dok HRAIS predstavlja nacionalni sustav za obradu uvoznih carinskih deklaracija. Kako bi gospodarski subjekti mogli ostvariti sve prednosti takvog sustava moraju razviti vlastite aplikacije i IT sustave kompatibilne s HRAIS-om, te se povezati s Informacijskim sustavom CURH-a na način koji omogućuje razmjenu elektroničkih poruka propisanog oblika i sadržaja.[8]

Postupak **uvoznog carinjenja robe** uz primjenu HRAIS-a:[8]

Postupak uvoza započinje špediter slanjem elektroničke deklaracije IT sustavu carine, a postupak je okončan kada je roba pregledana i izvršen obračun davanja, a špediter je obaviješten o tome elektroničkom porukom, kako je pojednostavljeno opisano u nastavku:

- Špediter predaje elektroničku deklaraciju preko portala CURH-a;
- Ukoliko je deklaracija neispravna, carina šalje poruku o greškama;
- Ukoliko je deklaracija ispravna, carina dodijeljuje MRN (eng. Movement Reference Number) i šalje elektroničku poruku 428 nema pregleda ili 460 pregled robe uz podnošenje dokumenata (osnovni podaci o deklaraciji s bar-kodom, dispozicija, faktura, dokaz o podrijetlu, prijevozna isprava, dozvole);

- U slučaju da se ne obavlja pregled robe, u roku od 15 minuta carina šalje poruku 429 roba puštena.
- U slučaju da se obavlja pregled robe, carina pušta robu nakon pregleda (primjenjuje se ista poruka).
- Špediter ispisuje papirnati primjerak deklaracije, jedan za komitenta i jedan za sebe.

Informatizacijom izvoznih postupaka svojih članica, EU je razvila sustav kontrole izvoza Export Control System (ECS) u okviru kojeg su sve carinske službe zemalja članica međusobno povezane u zajedničku mrežu s ciljem elektroničke razmjene informacija.

ECS, izvozni sustav bez papirnatih dokumenata, omogućuje:[8]

- automatizaciju izvoznog postupka,
- povećanje učinkovitosti carinskog nadzora,
- ubrzanje protoka roba,
- povećanu sigurnosti opskrbnih lanaca.

Kako bi gospodarski subjekti ostvarili sve navedene prednosti takvog izvoznog sustava, moraju razviti vlastite aplikacije i IT sustave kompatibilne s ECS-om, te se povezati s Informacijskim sustavom CURH-a na način koji omogućuje slanje elektroničkih poruka propisanog oblika i sadržaja.

Postupak **izvoznog carinjenja** uz primjenu ECS-a

Postupak izvoza započinje špediter slanjem elektroničke deklaracije IT sustavu Carine, a postupak je okončan kada je roba puštena i špediter obaviješten o tome elektroničkom porukom, kako je pojednostavljeno opisano u nastavku: [8]

- Špediter predaje elektroničku deklaraciju preko portala CURH-a
- Ukoliko je deklaracija neispravna, carina šalje poruku o greškama
- Carina dodijeljuje MRN i šalje elektroničku poruku o namjeri izvozne kontrole nad robom (eng. Export control decision notification) ili o puštanju robe u postupak izvoza (eng. Release for export);

- U slučaju da se roba stavlja pod izvoznu kontrolu (za sada još uvijek obvezno u Hrvatskoj), carina može ali ne mora tražiti pregled robe
- Nakon što primi potvrdu izlazne carinarnice u obliku elektronske poruke o rezultatima kontrole (rezultati kontrole na izlazu), izvozna će carinarnica, putem elektronske poruke (obavijest o izvozu, eng. Export notification), potvrditi špediteru stvaran istup robe iz carinskog područja EU
- Špediter ispisuje papirnati primjerak deklaracije, jedan za komitenta i jedan za sebe
- Osim elektroničke deklaracije, izvoznoj carinarnici obvezatno se podnose i prateći dokumenti (fakture, prijevozna isprava, potvrda o podrijetlu).

4.4. Podjela i detaljni opis poslova špeditera

Glavni poslovi špedicije se djele na:[8]

- Tarifno konjukturni poslove
- Operativne poslove

Tarifno konjukturni poslovi su oni koji se vežu na prodaju špediterskih usluga dok se operativni poslovi fokusiraju na kreiranje špediterske usluge koja će se kasnije prodati korisnicima.

Podjela tarifno konjukturnih poslova špeditera:[8]

- Istraživnje tržišta
- Akvizicija
- Ugovori i ponude
- Stručni savjeti i informacije
- Instradacija
- Refrakcije, agentske provizije

Podjela operativnih poslova špeditera:[8]

- Otprema robe u inozemstvo
- Poslovi izvoza
- Doprema robe iz inozemstva
- Poslovi uvoza
- Poslovi tranzita (provoza robe)
- Sajamski poslovi
- Zbirni promet

4.4.1. Operativni poslovi špedicije

Operativni poslovi koje špediter obavlja kod otpreme i dopreme roba sastoje se od niza funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja transporta. [8]

Otprema i doprema roba iz trećih zemalja (izvan EU) uključuje i obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, te se u tom slučaju radi o: poslovima izvoza, odnosno poslovima uvoza.

Kao organizator transporta, špediter angažira i treće osobe - sudionike transportnog pothvata, te koordinira njihov rad:[8]

- Pošiljatelj robe,
- Primatelj robe,
- Prijevoznik,
- Luka, robni terminali,
- Osiguratelj,
- Kontrolna tvrtka,
- Carina,
- Inspekcijske službe.

Operativne poslove otpreme i dopreme roba čine sljedeće glavne funkcionalne skupine radnji:[8]

1. Dispozicija
2. Disponiranje
3. Zaključivanje teretnog prostora
4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja
6. Transportno osiguranje
7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj
8. Prihvat robe i iskrcaj
9. Angažiranje inspekcijskih službi
10. Carinjenje robe
11. Aviziranje

Dispozicija (prikazana u prilogu 9) je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe iz inozemstva, kao i za carinsko zastupanje (trgovina s trećim zemljama). Dispozicija treba sadržati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje (podaci o pošiljatelju i primatelju, paritet isporuke, podaci o robi, transportu, osiguranju, carinskom postupku). [8]

Većina špeditera omogućuje predaju naloga preko svojeg internetskog portala, u vidu tipiziranog sučelja preko kojega komitent može unijeti sve podatke koji su špediteru potrebni za izvršenje naloga ili putem elektroničkog obrasca koji komitent može preuzeti sa špediterovog internetskog portala, popuniti i predati opet preko istog portala ili elektroničkom poštom. [8]

Pod pojmom **disponiranje** podrazumijeva se davanje naloga i uputa neophodnih za provedbu transporta, subjektima koji su u to neposredno uključeni (transportne instrukcije). Dok se pri instradaciji pošiljke određuju prijevozni put i prijevozno sredstvo, disponiranje prije svega znači koordinaciju uključenih subjekata radi pravodobnog postupanja. Svrha disponiranja je da relevantni sudionici transporta dobiju odgovarajuće instrukcije u skladu s instradacijom, kako bi se transport odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima.[8]

Zaključivanje teretnog prostora u svezi s prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti (rezervirati) potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe.[8]

Pomorski prijevoz:[8]

- U **linijskoj plovidbi** prostor se zaključuje (rezervira) zaključnicom brodskog prostora, (eng. *Cargo Booking Note)* preko preko internetske stranice brodara ili elektroničkom poštom. Potvrda zaključenja – rezervacije (eng. Booking Confirmation) dobiva se na isti način.
- **U slobodnoj plovidbi**, brodski prostor se zaključuje brodarskim ugovorom koji se može odnositi na cijeli brod, razmjerni dio (pola broda, trećina broda…) ili određeni brodski prostor (skladište). Ugovor s brodarom zaključuje naručitelj prijevoza.

Unutarnja plovidba: [8]

- Komadne pošiljke brodar preuzima u lučkom skladištu bez prethodne narudžbe, odnosno rezervacije, a pošiljke se ukrcavaju prema raspoloživim kapacitetima i u skladu s redom plovidbe (linijska plovidba).
- Prijevoz robe u slobodnoj plovidbi zaključuje se isto kao i u pomorskom prijevozu

Zrakoplovni promet: [8]

- Špediter najavljuje aviopošiljku (eng. Air Shipment) službi robnog prometa zrakoplovnog prijevoznika (aviokompanije) u zračnoj luci otpreme i traži potvrdu rezervacije (eng. Booking) teretnog prostora za određeni let.
- Pošiljka se može predati na prijevoz i bez prethodne rezervacije, no u tom slučaju nema jamstva ukrcaja za određeni let, nego prijevoznik uvrštava pošiljku prema raspoloživim kapacitetima.
- U slučaju prijevoza većih količina roba ili prijevoza posebnih vrsta roba (oružje, streljivo, gotov novac...) često se ugovara zakup čitavog kapaciteta zrakoplova

(eng. Charter), pod posebnim uvjetima koji se reguliraju ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza

Željeznički promet:[8]

- Vagonske pošiljke se otpremaju uz prethodnu narudžbu vagona. Prema vrsti i količini robe koja se ima otpremiti, špediter će izabrati i naručiti odgovarajuće vagone, vodeći pritom računa o tehnologiji ukrcaja i iskrcaja. Vagoni se naručuju vagonskom narudžbenicom, koju pošiljatelj treba predati otpremnom kolodvoru. Primljenu narudžbu vagona željeznica pismeno potvrđuje i izviješćuje pošiljatelja o vremenu kada će vagon biti postavljen na ukrcajno mjesto.
- Komadne pošiljke pošiljatelj predaje željezničkom skladištu bez prethodne narudžbe, odnosno rezervacije. Željeznica također organizira i lokalno preuzimanje i dostavu pošiljaka od vrata do vrata (eng. Door Delivery), tj. cestovnim dostavnim vozilima preuzima pošiljke kod pošiljatelja.

Cestovni promet:[8]

- Uobičajeno je da špediter prvo uputi prijevozniku upit za prijevoz robe u kojemu navodi termin ukrcaja, mjesto ukrcaja i iskrcaja, opis robe (vrsta, količina, posebna svojstva, način pakiranja...).
- Na upit špeditera, prijevoznik daje svoju ponudu s cijenom i uvjetima plaćanja. Ukoliko ponuda odgovara, špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza.
- Narudžba se u pravilu daje najmanje dva dana unaprijed, a može se odnositi na puni kapacitet vozila ili samo na dio kapaciteta (određeni broj paletnih mjesta ili dužnih metara teretnog prostora).
- Prijevoznik je obvezan postaviti odgovarajuće vozilo na ukrcaj, u skladu s primljenom narudžbom.

Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava - ugovori o linijskom prijevozu robe spadaju u kategoriju pristupnih ugovora, što znači da ugovorni uvjeti nisu

predmet pregovaranja već su unaprijed određeni i poznati (propisani objavljenom tarifom), a stranke ih zaključenjem ugovora prihvaćaju. [8]

Ukoliko se radi o slobodnoj plovidbi ili o zakupu prijevoznog sredstva odnosno razmjernog dijela prijevoznog kapaciteta (eng. Charter), uvjeti se posebno ugovaraju između prijevoznika i naručitelja prijevoza.

Ispunjena i ovjerena prijevozna isprava potvrđuje da je ugovor o prijevozu zaključen, dokaz da je prijevoznik preuzeo robu na prijevoz, te obvezu prijevoznika da na ugovorenom odredištu preda robu primatelju. Forma obrasca i osnovni fond podataka koje treba sadržavati prijevozna isprava određeni su odgovarajućim konvencijama i tarifama kojima je regulirano odvijanje međunarodnog prijevoza robe u pojedinim prometnim granama. U skladu s tim, prijevoznici tiskaju obrasce prijevoznih isprava koje izravno ili preko agenata distribuiraju korisnicima prijevoza odnosno špediterima.

Ovisno o prometnoj grani, postoje određene posebnosti u smislu zaključivanja ugovora o prijevozu i odnosnih prijevoznih isprava, no osnovna pravila glede prava, obveza i odgovornosti prijevoznika i naručitelja prijevoza, odnosno pošiljatelja i primatelja robe, vrijede za sve prometne grane.

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme roba. U tehnološkom i organizacijskom smislu, uloga ovih poslova sastoje se u sljedećem: [8]

- Obavljanje početno-završnih operacija obuhvaća pakiranje robe u transportnu ambalažu odnosno pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo u mjestu otpreme, te iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu.
- Organizacija intermodalnog i kombiniranog prijevoza zbog prelaska robe odnosno transportno – manipulacijskih jedinica (kontejnera, paleta) s prijevoza u jednoj na prijevoz u drugoj prometnoj grani uvjetuje usputni prekrcaj robe u mjestima koja su za to tehničko – tehnološki i organizacijski osposobljena (luke, robni terminali, logistički centri…).

- Terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza u određenim slučajevima zahtijeva usputno skladištenje robe, primjerice kod prekomorskog tranzita kada nije moguće obaviti izravan prekrcaj robe iz sredstava kopnenog prijevoza u brod, već se roba prvo smješta u lučko skladište gdje čeka spremnost broda za ukrcaj.
- Organizacija zbirnog prometa uključuje skladištenje i prekrcaj robe radi okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata (formiranja zbirnih pošiljaka), odnosno radi rastavljanja zbirnih pošiljaka u fazi distribucije.

Transportno osiguranje je uobičajeni način sklapanja ugovora o osiguranju, sastoji se u tomu da osiguranik, odnosno njegov punomoćnik (špediter), podnese osiguratelju prijavu osiguranja. Ukoliko prihvaća osiguranje robe temeljem primljene prijave, osiguratelj izdaje policu osiguranja, čime potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen.[8]

Iznos osiguranja (osigurana vrijednost) je najveći iznos odštete koji je osiguratelj dužan isplatiti osiguraniku ukoliko do štete dođe uslijed nastupa osiguranog slučaja. Osigurani rizici se s obzirom na uzroke nastanka štete mogu svrstati u tri glavne skupine:

- Osnovni transportni rizici su usko vezani uz prijevoz i opasnosti koje iz toga proizlaze (prometna nezgoda odnosno nesreća, elementarne nepogode, vlaga, lom robe i ambalaže, krađa ili neisporuka...).
- Svi rizici (eng. AAR - Against All Risks) uključuju štete koje ne pokriva osiguranje transportnih rizika, kao što su: lom unutarnjih dijelova, uginuće i lom nogu živih životinja, smrzavanje ili povišenje temperature i drugi rizici koji proizlaze iz specifičnih svojstava pojedinih vrsta roba.
- Ratni i politički rizici se pokrivaju u osiguranju pomorskog i zračnog prijevoza, dok su u osiguranju kopnenog prijevoza isključeni. U skupinu ratnih rizika spadaju štete zbog zarobljavanja, zapljene, zadržavanja, ratnih operacija i drugih

uzroka vezanih uz ratna djelovanja. U skupinu političkih rizika spadaju neredi, građanski nemiri, štrajkovi, terorizam.

Premija osiguranja je naknada koju osiguratelj naplaćuje na ime svoje obveze plaćanja odštete osiguraniku, ukoliko dođe do štete na osiguranoj robi. Zaključenjem ugovora o osiguranju, osiguranik preuzima obvezu plaćanja premije osiguratelju. Ukoliko dođe do nastanka štete, osiguranik je dužan odmah o tomu izvijestiti osiguratelja, odnosno njegovog zastupnika u mjestu gdje je šteta nastala, te poduzeti mjere radi sprečavanja daljnjeg oštećivanja osiguranog predmeta. Ukoliko se sumnja na krađu, događaj treba prijaviti policiji. Pri podnošenju odštetnog zahtjeva, osiguranik je dužan prezentirati osiguratelju sve podatke i dokumentaciju temeljem kojih se mogu utvrditi sve relevantne okolnosti štetnog događaja, kao i veličina štete.

Predaja robe na prijevoz i ukrcaj - roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, tj. mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi i uzance odnosne prometne grane. [8]

Dokumenti i radnje koje se pritom obavljaju ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima i carinskom statusu robe.

Pomorski promet i unutarnja polovidba:

- Krcatelj je obvezan predati robu brodaru ispod čekrka (ispod vitla, na dohvat brodskih dizalica, odnosno uz bok broda, eng. Alongside Ship), tj. snositi troškove i rizike manipulacija koje se pritom obavljaju: vozilo – skladište / skladište - čekrk, odnosno vozilo – čekrk ako se roba ne smješta u skladište. Ove manipulacije obavlja lučka operativa, prema nalozima krcatelja danim lučkom dispozicijom.
- Brodar je obvezan preuzeti robu ispod čekrka, tj. snositi troškove i rizike ukrcaja robe u brod (obavljanja manipulacije čekrk – brod), kao i slaganja i poravnavanja robe u brodu. Manipulaciju čekrk – brod fizički obavlja brod, ako raspolaže vlastitim manipulacijskim sredstvima, ili lučka operativa o trošku broda.

- Iako u linijskoj plovidbi (linijski uvjeti, eng. Liner Terms) brodar preuzima robu u lučkom skladištu (terminalu), troškovi manipulacija na terminalu (THC, eng. Terminal Handling Charges), sukladno gore navedenom pravilu terete robu (obračunavaju se pošiljatelju, odnosno primatelju).

Budući da u postupku predaje robe na prijevoz aktivno sudjeluju krcatelj, luka, brodar (agent brodara u njegovo ime) i carinska služba, dokumenti koji se pritom primjenjuju prilagođeni su službenim potrebama ovih subjekata. U tom smislu, krcatelj treba popuniti komplet dokumenata koji se sastoji od sljedećih dokumenata: [8]

1. lučka dispozicija,
2. nalog ukrcaja za carinu i
3. triptih isprava koju čine:

- Prijava ukrcaja (eng. Shipper's Note), kojom krcatelj prijavljuje agentu brodara robu za ukrcaj;
- Nalog ukrcaja (eng. Shipping Order), koji agent brodara daje zapovjedniku broda, odnosno brodskom časniku zaduženom za ukrcaj;
- Časnička potvrda (eng. Mate's Receipt), kojom zapovjednik broda potvrđuje da je roba ukrcana u brod. Na temelju ovjerene časničke potvrde agent brodara krcatelju izdaje teretnicu. Time je postupak predaje robe na prijevoz završen.

Vrijeme koje krcatelju robe stoji na raspolaganju za obavljanje ukrcaja određeno je trajanjem stojnica. U linijskoj plovidbi nema stojnica ni prekostojnica jer je zadržavanje broda u luci unaprijed određeno plovidbenim redom, a brodar preuzima robu u svojem skladištu u luci ili u za to određenom lučkom skladištu.

Zrakoplovni promet:[8]

- Pošiljku namijenjenu za zračni prijevoz pošiljatelj predaje službi robnog prometa zračne luke u za to određenom skladištu (domaće odnosno izvozno skladište, zavisno o carinskom statusu robe).

- Dobivenu potvrdu uskladištenja pošiljatelj zatim predaje špediteru radi obavljanja daljnjeg postupka u svezi s otpremom robe: vaganje, kontrola (skeniranje) pošiljke, ispostavljanje teretnog lista, lijepljenje identifikacijskih naljepnica.
- Nakon obavljanja carinskih formalnosti (ukoliko se pošiljka otprema u treće zemlje) špediter predaje ispunjen teretni list ovjeren carinskim žigom agentu prijevoznika (eng. Handling Agent).
- Ovjerom teretnog lista agent potvrđuje preuzimanje robe na prijevoz, vraća špediteru primjerak teretnog lista za pošiljatelja, te daje nalog službi robnog prometa za iskladištenje robe i ukrcaj u zrakoplov. Time je postupak predaje robe na prijevoz završen.

Željeznički promet:[8]

- Pošiljke koje krca željeznica (komadne pošiljke), pošiljatelj zajedno s teretnim listom predaje skladištaru u otpremnom kolodvoru.
- Pošiljke koje krca pošiljatelj (vagonske pošiljke), pošiljatelj je dužan predati zajedno s teretnim listom u propisanom roku ukrcaja, u uredovnom vremenu kolodvora.
- Ukrcaj robe obavlja se na industrijskom kolosijeku pošiljatelja ili na za to određenom kolosijeku u otpremnom kolodvoru. Ukrcaj robe u vagon, kao i osiguravanje i učvršćivanje tereta u vagonu dužan je obaviti pošiljatelj.
- Rok ukrcaja za robu koju krca pošiljatelj teče od trenutka kada je pošiljatelj izviješten da je vagon postavljen za ukrcaj odnosno od vremena za koje je vagon naručen, a iznosi:
    - šest uredovnih sati za vagonske pošiljke,
    - deset uredovnih sati za pošiljke pošiljateljevih kompletnih vlakova i pošiljke čiji je ukrcaj otežan radi vremenskih uvjeta.

Cestovni promet:[8]

- Ukrcaj robe u kamion dužan je obaviti pošiljatelj, u propisanom roku. Rok ukrcaja, odnosno iskrcaja kamiona propisuje tarifa za cestovni prijevoz robe

poslovne udruge transportkomerc iz Zagreba, međutim taj se rok može odrediti posebnim dogovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza.

- U praksi se taj rok kreće od jednog sata za kamione do pet tona nosivosti, do dva i pola sata za kamione preko 20 tona nosivosti.
- Nakon obavljenog ukrcaja, prijevoznik potvrđuje preuzimanje robe na prijevoz ovjerom teretnog lista

Prihvat robe i iskrcaj:[8]

Pomorski promet i unutarnja plovidba:[8]

U slobodnoj plovidbi, nakon prispijeća broda u luku, agent brodara izvješćuje primatelja o spremnosti broda za iskrcaj robe upućivanjem pisma spremnosti (eng. Notice of Readiness).

U linijskoj plovidbi pismo spremnosti se ne primjenjuje, jer je termin prispijeća broda unaprijed određen plovidbenim redom, a brodar predaje robu primateljima iz lučkog skladišta, odnosno na lučkom terminalu. Agent brodara avizira primatelje o prispijeću njihovih pošiljaka, kako bi se ovi javili radi preuzimanja istih.

Primatelj ima bezuvjetno pravo preuzimanja robe od brodara na temelju isprave Bez zapreke (eng. Delivery Order). Ovu ispravu primatelju izdaje agent brodara u zamjenu za original teretnice, nakon što primatelj podmiri sve obveze prema brodaru (naplate prevoznine i svih drugih troškova vezanih za izvršenje ugovora o prijevozu).

Zrakoplovni prijevoz:[8]

O prispijeću pošiljke u zračnu luku primatelja avizira služba robnog prometa zračne luke. Nakon primitka obavijesti o prispijeću, primatelj treba kod službe robnog prometa iskupiti prijevoznu ispravu – zrakoplovni teretni list (AWB, eng. Air Waybill) i nakon toga može preuzeti robu, osim ako prethodno treba obaviti carinske formalnosti. Iskrcaj robe iz zrakoplova, uskladištenje/iskladištenje, te ukrcaj u vozilo primatelja obavlja služba robnog prometa zračne luke.

Željeznički promet:[8]

Nakon što je obaviješten o prispijeću pošiljke, primatelj treba na blagajni prispijeća iskupiti prijevoznu ispravu - željeznički teretni list za međunarodni promet (CIM teretni list), te preuzeti robu. Ukoliko se radi o carinskoj robi, pošiljatelj ne može preuzeti robu prije nego što se obavi carinski postupak. Za iskrcaj robe vrijede ista pravila kao i kod ukrcaja.

Cestovni promet:[8]

U cestovnom prijevozu se ne primjenjuju posebne obavijesti o prispijeću, nego se primopredaja robe obavlja putem prijevozne isprave (teretnog lista, dostavnice). Ukoliko se radi o carinskoj robi, pošiljatelj ne smije iskrcati robu prije nego što se obavi carinski postupak. Za iskrcaj robe vrijede ista pravila kao i kod ukrcaja.

Angažiranje inspekcijskih službi - Za uvoz i provoz roba iz trećih zemalja (izvan EU), određene vrste i namjene, potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe.[8]

Prijevoz pošiljaka takvih roba usmjerava se preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe:

- Sanitarna inspekcija (pri Ministarstvu zdravstva) kontrolira pošiljke namirnica i predmeta opće uporabe koji pri uporabi dolaze u neposredan dodir s kožom ili sluznicom, te ambalaže i opreme za njihovu proizvodnju.
- Veterinarska inspekcija (pri Ministarstvu poljoprivrede) kontrolira pošiljke životinja, životinjskih proizvoda i drugih pošiljaka koje sadrže sastojke životinjskog podrijetla, životinjske hrane i drugih predmeta kojima se može prenositi zarazna bolest ili ugroziti zdravlje ljudi i životinja.
- Fitosanitarna inspekcija (pri Ministarstvu poljoprivrede) kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, te drva i proizvoda šumarstva i drvne industrije.

Carinjenje robe – ovi se poslovi obavljaju ukoliko se radi o prometu s trećim zemljama (izvan EU), kako je prethodno opisano u poglavlju carinjenje robe.

Aviziranje - Pod pojmom aviziranje podrazumijeva se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme odnosno otpreme robe. Uobičajeno je da špediter izvješćuje komitenta o izvršenju pojedinih radnji, značajnih za određene karakteristične točke na prijevoznom putu, kao što su primjerice: [8]

- predaja robe na prijevoz,
- prelazak granice,
- prispijeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal,
- prispijeće u krug carinarnice i carinjenje robe,
- prekrcaj i daljnja otprema,
- termin iskrcaja

Špediter avizira komitenta o kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Osim samog izvješćivanja komitenta o kretanju pošiljke, aviziranje je bitno radi pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje transporta, te za prihvat robe.

4.4.2. Specijalni poslovi špedicije

U specijalne poslove špeditera spadaju: [9]

- Kontrola kakvoće i količine robe •
- Uzimanje uzorka • Praćenje transporta
- Doleđivanje
- Izdavanje garantnih pisama
- Zastupanje u slučaju havarije
- Naplata robe
- Leasing poslovi

Kontrola kakvoće i količine robe - Provodi se kod sirovine i poluproizvoda. Može ju provoditi samo ovlaštena institucija ili tvrtka koja ima odgovarajući prostor i laboratorije, stručne kadrove i opremu. Provodi se temeljem ugovora između zainteresiranih stranaka i kontrolne organizacije (ugovorena kontrola). Kontrolna organizacija izdaje certifikat o kakvoći robe. Neugovorenu kontrolu propisuje država radi zaštite svojih proizvođača i kupaca.[9]

Kontrola količine robe provodi se:

- Brojenjem
- Vaganjem
- Mjerenjem

Uzimanje uzoraka - Mogu obavljati samo stručne osobe i ovlaštene za takvu vrstu poslova, te se o postupku uzimanja uzorka vodi zapisnik.

Uzorak- manja količina robe uzeta iz veće količine, ne smije se uzimati tijekom putovanja nego samo na početnim ili završnim točkama. Iz jedne pošiljke može se uzeti do 3 kg uzorka tj. maksimalno 10 komada.

Postupku uzimanja uzorka moraju biti nazočni:

- Osoba koja je ovlaštena za uzimanje uzoraka
- Predstavnik prijevoznika
- Carinik
- I druge zainteresirane osobe

Praćenje transporta - Organizira se na zahtjev komitenta.[9]

Provodi se za:

- Visokovrijedne terete
- Specijalne terete

- Opasne terete
- Za prijevoz živih životinja (ako prijevoz traje dulje od 8h)
- Kod željezničkih vagona (jedan pratitelj može pratiti najviše 3 vagona)
- Za cestovni promet može biti jedan ili više pratitelja u posebnim automobilima, ovisno o dužini kolone

Doleđivanje robe - Vrijedi za lakopokvarljivu robu koja se prevozi interfrigo vagonima.

Postupak se može provoditi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za dolađivanje i carinsku ispostavu. Uz osobu koja provodi postupak obvezno mora biti nazočan carinski radnik, predstavnik špeditera ili druga zainteresirana stranka.[9]

Izdavanje garantnih pisama - Špediter izdaje garantno pismo u dva slučaja: [9]

- U pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret bez bitnog utjecaja na kakvoću i količinu robe, a izdaje se radi čiste teretnice, a ne smije se izdati ako postoje oštećenja ili gubitka dijela pošiljke,
- Ako roba stigne na odredište prije dokumentacije, da bi se mogla obaviti primopredaje između prijevoznika i primatelja.

Zastupanje u slučaju havarije - Postoje dvije vrste havarija:[9]

- Generalna (zajednička)- šteta ili trošak koji je zapovjednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu u cilju spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti,
- Pojedinačna- svako oštećenje ili gubitak (djelomični ili potpun) koji se dogodio brodu ili teretu nastupom događaja, koji je imao štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar nastupom događaja oštećen.

Naplata robe - Realizacija posla kod otpošiljanja mali pošiljaka pri čemu špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe.

Glavnom špediteru za realizaciju i ustupanje dijela posla korespondent isplaćuje proviziju. Na željeznici postoji mogućnost otpremanja robe i dogovora s prijevoznikom da se pošiljka dostavi na adresu i naplati fakturirani iznos.[9]

Leasing poslovi - Podrazumijeva se sklapanje ugovora o leasingu, tj. o uporabi sredstava uz plaćanje naknade za najam.[9]

Najčešće se u leasing daju prijevozna sredstva i kontejneri. Najamnina se sastoji od:

- Troškova leasinga
- Amortizacije troškova prijevoznog sredstva
- Dobiti leasing kompanije

Preko 60% svih transportnih sredstava i kontejnera nalazi se u vlasništvu leasnig kompanije.Špediter u ovom slučaju obavlja prijevoz robe u svoje ime i na svoj račun.

5. Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza na hipotetskomu primjeru

U ovom hipotetskom primjeru prikazan je uvoz rabljenog motocikla Harley Davidson 883 iz Sjedinjenih Američkih Država u Republiku Hrvatsku do grada Karlovca. Postupak je potrebno potkrijepiti pratećom dokumentacijom, opisom posla špeditera kao operatora intermodalnog transporta, te aktivnostima svih sudionika u transportnom lancu. Uvoz motocikla započinje iz grada Boston, preko luke Rijeka u Republici Hrvatskoj, zatim cestovnim prijevozom do Karlovca. Glavnu ulogu u ovom zadatku ima špediter koji mora prikupiti svu potrebnu dokumentaciju i organizirati cijeli proces puta. Cjelokupan postupak uvoza rabljenog motocikla objašnjen je potrebnom dokumentacijom kako bi se saznalo čemu služi pojedini dokument i kako se koristi te koja je uloga pojedinog sudionika u procesu uvoza. Također, na kraju rada, cijeli postupak uvoza prikazan je dijagramom toka.

5.1. Organizacija uvoza motocikla

Harley Davidson je američki proizvođač motocikla za vožnju autocestama, osnovan 1903. godine. Ovo je prikaz Harley Davidsona koji predstavlja teret koji je potrebno iz SAD-a uvesti u RH.



Slika 1 Motocikl Harley Davidson

Izvor: https://www.google.com/search?q=harley+davidson+883&client=firefox-b-ab&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj7nabYzfPaAhVFWsAKHdcwC78Q_AUICigB&biw=1920&bih=966#imgrc=D6GNYLWwfbZLxM: (srpanj 2018.)

Za uvoz motocikla u ovom primjeru bitna je skupina F koju čine klauzule FAS, FCA i FOB koje ukazuju na to da glavni prijevoz i osiguranje nisu plaćeni, odnosno da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu samo do luke, odnosno do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac (uvoznik) na naznačenom mjestu. Za prijevoz motocikla odabran je paritet FOB (Free on board- Franko brod).

Doprema motocikla iz Amerike, luka Boston do Hrvatske, luka Rijeka:

1. Mjesto otpreme: Boston
2. Paritet isporuke(INCOTERMS): FOB luka Boston
3. Odredište: grad Karlovac
4. Roba: motocikl, Harley Davidson 883
5. Način prijevoza: Intermodalni, 20` kontejner
6. Izvozno carinjenje: prodavatelj/špediter u carinarnici Boston (Boston customs department)

7. Uzvozno carinjenje: kupac/špediter u luci Rijeka (Euro Star Rijeka)
8. Transportno osiguranje: ne
9. Prijevozni put sa uključenim aktivnostima (Skladište prodavatelja u Bostonu – ukrcaj u kamion – prijevoz do carinarnice Boston – iskrcaj – izvozni carinski pregled - ukrcaj – prijevoz do luke Boston - iskrcaj iz kamiona – ukrcaj u brod – prijevoz brodom od luke Boston do luke Rijeka – iskrcaj iz broda – uvozni carinski pregled u luci Rijeka – ukrcaj u kamion – prijevoz do Karlovca)
10. Aktivni sudionici u ugovaranju i provedbi transporta (prodavatelj, kupac, špediter, agent/brodar, carinarnica, prijevoznik, luka).

Aktivnosti sudionika:

Špediter – organizator intermodalnog transporta od luke Boston do grada Karlovca (kontaktiranje između agenta/brodara, cestovnog prijevoznika, kupca, prodavatelja, biranje prijevoznog puta, izrada prijevozne dokumentacije, biranje optimalnog prijevoznog sredstva, carinski postupci)

Agent/brodara - rezervacija prostora u brodu kao i kontejnera u kojemu se prijevozi motocikl

Luka/ pomorski prijevoznik – pomorski prijevoz od luke Boston do Luke Rijeka

Cestovni prijevoznik – cestovni prijevoz od luke Rijeka do Karlovca

Carinarnica (uvozna/izvozna) – obrađuje carinske deklaracije kao i provjeru drugih prijevoznih dokumenata te pregled robe ako procijene da je nužno

5.2. Potrebna dokumentacija

Prilikom uvoza motocikla iz Amerike u Republiku Hrvatsku potrebno je imati sljedeću dokumentaciju:

1. dokaz o vlasništvu vozila:

    1.1. kupoprodajni ugovor (ukoliko je vozilo kupljeno od fizičke osobe) ili

    1.2. račun o kupnji vozila (ukoliko je vozilo kupljeno u trgovini) i

1.3. prometnu dozvolu (ukoliko se uvozi vlastito vozilo)

2. dokument za postupak utvrđivanja sukladnosti

2.1. Potvrda proizvođača (izdaje ovlašteni zastupnik u RH)

2.2. COC dokument (Certificate of conformity)

3. Prometni dokument vozila (original prometne dozvole)

4. Prijevozna isprava (intermodalna teretnica ili špediterska teretnica FBL)

5. Zaključanica brodskog prostora

6. Holomogacija

5.2.1. Kupoprodajni ugovor

Kupoprodajni ugovor (prikazan u prilogu 10) je dokument čiji je predmet kupovina ili prodaja robe. Ovim ugovorom se obavezuje prodavač da će određenu vrstu i količinu robe predati kupcu, a kupac se obavezuje da će preuzeti ovu robu i platiti za nju ugovorenu cijenu utvrđenu kupoprodajnim ugovorom. Kupoprodajni ugovor možemo smatrati zaključenim kada su dvije ugovorne strane (kupac i prodavač) postigle suglasnost u odnosu na bitne elemente ugovora, a to su: vrsta, količina i cijena robe.

5.2.2. COC document

COC je kratica za *Certificate of conformity*, tj. Potvrdu o sukladnosti vozila. COC dokument (prikazan u prilogu 11.) je potreban prilikom podnošenja zahtjeva za homologaciju.

Ako je rabljeno vozilo kupljeno u EU ili uvezeno iz trećih zemalja obvezno je prije podnošenja porezne prijave za obračun i plaćanje posebnog poreza na motorna vozila nadležnom carinskom uredu, obaviti postupak utvrđivanja sukladnosti vozila koji provodi

Državni zavod za mjeriteljstvo. Prije samog postupka ako uz vozilo nije dobiven izvornik COC dokumenta (Certificate of Conformity) od predstavnika proizvođača u RH, treba zatražiti potvrdu proizvođača. Ako vozilo ima COC dokument ne trebate potvrdu proizvođača.

Provedbu postupka, provjeru dokumentacije i pregled vozila temeljem ovlasti Državnog zavoda za mjeriteljstvo, obavljaju Centar za vozila Hrvatske i Hrvatski autoklub na ovlaštenim ispitnim mjestima.

5.2.3. Zaključanica brodskog prostora

U linijskoj plovidbi prostor se rezervira zaključnicom brodskog prostora, eng. Cargo Booking Note. Booking Note je potvrda o predbilježbi brodskog prostora koji izdaje agent. Predbilježba može biti samo informativnog karaktera i tada nije obavezna, no ako brodar i naručitelj prihvate rezervaciju kao konačnu, onda ista obvezuje oba dvije strane.

Zaključnica sadrži podatke o krcatelju, podatke o brodaru i njegovom agentu, naziv broda, prijevozni put, ukrcajna i iskrcajna luka, termin ukrcaja, podaci o robi odnosno potrebnom teretnom prostoru. Danas se više ne primjenjuje papirnati obrazac zaključnice, već se zaključivanje obavlja elektronski preko internetske stranice brodara ili elektroničkom poštom. Potvrdu zaključenja-rezervacije (eng. Booking Confirmation) špediter dobiva elektroničkom poštom.[5]

5.2.4. Špediterska teretnica FBL

Špediterska teretnica FBL (forwarder bill of lading) je isprava kojom prijevoznik potvrđuje da je primio robu na prijevoz brodom, te se obvezuje da će nakon završetka putovanja teret predati ovlaštenom primatelju teretnice u stanju u kakvom je primio teret (lawful holder).

Služi kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu robe, formalna je priznanica prijevoznika da je teret prema količini i u stanju, kako je to naznačeno u

teretnici, ukrcan na brod radi prijevoza morem ili preuzet od strane prijevoznika radi prijevoza. Teretnica može biti predmet je za prijenos prava na treću osobu koja nije stranka ugovora o prijevozu (indosiranje).[10]

Prilikom upotrebe FBL-a (prikazana u prilogu 10.)postoje dva načina obračuna prevoznine. Jedan je da izdavatelj isprave izračuna prevozninu u cijelosti, a drugi da svaki prijevoznik obračunava i upisuje u ispravu svoj dio prevoznine. Komplet dokumenata FBL ima šest listova, od toga dva plava i četiri bijela lista. Na poleđini svakog lista nalaze se standardni uvjeti za intermodalni transport (na prva dva lista na engleskom, na ostalima na nacionalnom jeziku).

5.2.5. Homologacija

Od 15.09.1997. na snazi je zakon o homologaciji vozila, što znači da svako vozilo koje se uvozi u Republiku Hrvatsku mora udovoljavati uvjetima koji su propisani tim zakonom i to je jedino ograničenje uvoza vozila.

Prije uvoza vozila, bilo da su rabljena (vozila koja su bili barem jedanput registrirani) ili nova potrebno je kontaktirati Državni zavod za mjeriteljstvo, odjel za homologaciju vozila i Fakultet strojarstva i brodogradnje, tj. Katedru za motore i vozila u svrhu pregleda vozila i izrade elaborata. Upit mora sadržavati ove podatke:

- Fotografija pločice proizvođača (Certification Label)
- Fotografija pločice o razini štetne emisije vozila (Vehicle Emission Information, u morskom prostoru)

Ako je odgovor na upit pozitivan, vozilo prema dokumentaciji ispunjava homologacijske zahtjeve RH. Pošto vozilo nije registrirano unutar Europe, nedostaju mu neki bitni tehničko-homologacijski podaci koji se obično utvrđuju kad se vozilo registrira u EU, prema tome postoji mogućnost da se vozilo u kasnijem postupanju uputi na dodatna ispitivanja (proizvodnja buke, snage motora itd.).

Na temelju pregleda vozila i dostavljene dokumentacije u Laboratoriju za motore i vozila (Fakultet strojarstva i brodogradnje) izrađuje se dokument: Ocjena sukladnosti vozila za

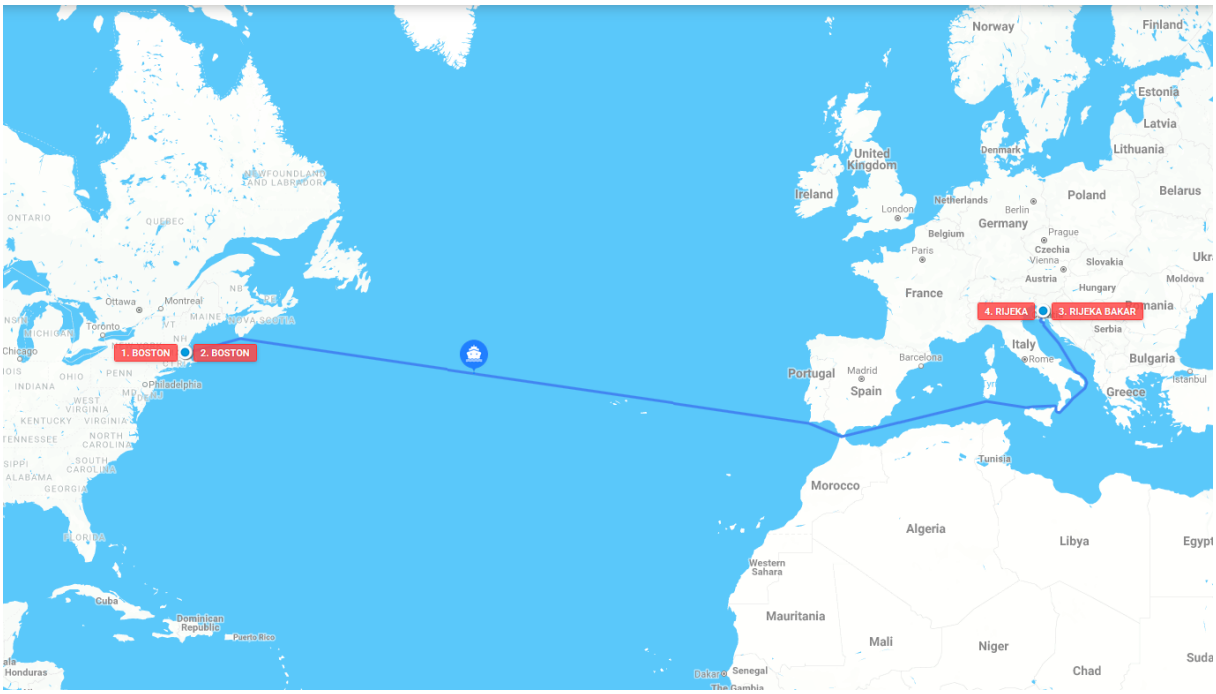
izvaneuropska tržišta s obzirom na Europske homologacijske propise. Taj dokument zamjenjuje potvrdu proizvođača ili COC dokument, a sadrži popis izvaneuropskih i odgovarajućih ECE/EU propisa koje je predmetno vozilo zadovoljavalo u trenutku proizvodnje.

Dakle, tek nakon izdavanja Potvrde o sukladnosti pojedinačnog vozila sigurno da se američko vozilo može ocariniti i uvesti, a zatim i registrirati.[11]

5.3. Prikaz rute

Motocikl se može prevesti kroz veći dio rute zračnim i pomorskim putem. U većini slučajeva puno isplativiji je pomorski put. Jedan od primjera je otprema motorcikla kontejnerom koji zajedno s motociklom čine teret kontejnerskom brodu, a drugi način je korištenje RO-RO brodova, tj. brodova dizajniranih za prijevoz kotrljajućeg tereta kao što su motocikli, prikolice, itd. Roll on – Roll off je po cijeni jeftinija varijanta, ali mogućnost oštećenja vozila je veća zbog prekrcaja vozila s jednog prijevoznog sredstva na drugo, a u tom procesu vozilo ne štiti nikakva ambalaža od nestručnog rukovanja. U kontejner može stati više od jednog vozila ovisno o veličini kontejnera. Najčešće se za transport vozila 20´, 40´ ili 40 high cube stopni kontejner.

Na slici 15. prikazana je izvozna (luka Boston) i uvozna luka (luka Rijeka). Transport traje oko 16 dana i dugačak je 8640 km. Utovar motocikla se vrši u 20´ kontejneru.



Slika 2 Ruta od Bostona do luke Rijeka

Izvor:https://www.searates.com/reference/portdistance/?K=ChIJLb6qFyWhZEcRcLbLPThvPDc&A=ChIJOwg_06VPwokRYv534QaPC8g&D=16771&G=8173&shipment=1&container=20st&weight=1&product=1203&request=0&weightcargo=1&ship=off&truck=off&mode=& (srpanj 2018.)

5.4. Proračun transportnog troška kod uvoza motocikla

Cijena jednog 20 stopnog kontejnera (slika 16) sa prijevozom od luke Boston do Rijeke iznosi 1090 USD, odnosno 8175 HRK.

Troškovi pomorskog prijevoza(troškovi prevoznine i dodaci na prevozninu):

1. Prevoznina luka Boston – luka Rijeka (1020 USD)
2. Izdavanje teretnice FBL (70 USD)

Lučki troškovi (manipulacije na terminalu Rijeka)

1. THC (terminal handling charge) prekrcajne manipulacije (140 USD)

Troškovi cestovnog prijevoza i iskrcaja

2. Troškovi cestovnog prijevoza od luke Rijeka do Karlovca (684 HRK – 3HRK/KM)
3. Troškovi iskrcaja (90 HRK/satu)

Tablica 1 Dimenzije motocikla i kontejnera

	HD 883	20' kontejner
Duljina[m]	2,245	6,058
Širina[m]	0,930	2,438
Visina[m]	1,520	2,591

Prema tablici 1 može se iščitati da dimenzije motocikla odgovaraju dimenzijama 20 stopnog kontejnera, tj. da motocikl stane u kontejner.



Slika 3 20` kontejner

Izvor: https://containerauction.com/auction/20ft-shipping-container-cargo-worthy-red-20-dry-box-container1 (srpanj 2018.)

Cijena Harley Davidson 883 je 8999 USD, tj. 54263 HRK. Nakon uvoza potrebno je obračunati poseban porez te obračunati iznos uplatiti najkasnije do 15. dana tekućeg mjeseca. [12]

Tablica 2 Prikaz obračuna posebnog poreza na uvoz motornih vozila

Osnovica		Posebni porez
Preko	Do	
0	50.000,00	13%
50.000,00	100.000,00	6.500,00 + 18% na iznos preko 50.000,00
100.000,00	150.000,00	15.500,00 + 23% na iznos preko 100.000,00
150.000,00	200.000,00	27.000,00 + 28% na iznos preko 150.000,00
200.000,00	250.000,00	41.000,00 + 33% na iznos preko 200.000,00
250.000,00	300.000,00	57.500,00 + 38% na iznos preko 250.000,00
300.000,00	350.000,00	76.500,00 + 43% na iznos preko 300.000,00
350.000,00	400.000,00	98.000,00 + 48% na iznos preko 350.000,00
400.000,00	450.000,00	122.000,00 + 53% na iznos preko 400.000,00
450.000,00	500.000,00	148.500,00 + 58% na iznos preko 450.000,00
500.000,00		177.500,00 + 63% na iznos preko 500.000,00

Izvor: https://www.zakon.hr/z/561/Zakon-o-posebnom-porezu-na-motorna-vozila (srpanj 2018.)

Prema tablici 2 kupac Harley Davidsona 883 mora platiti porez od 6500 HRK + 18% na iznos preko 50000 HRK, a to je 18 % od 4263 HRK što ukupno ispada 7267.34 HRK.

Homologacija motocikla koji se uvozi u Republiku Hrvatsku iznosi 625 HRK.[13]

Ukupna cijena uvoza rabljenog Harley Davidsona 883 iznosi:

Cijena motocikla + porez na uvoz motocikla + troškovi pomorskog prijevoza + homologacija + troškovi luke Rijeka + troškovi cestovnog prijevoza i iskrcaja = 54263 + 7267+8175 + 625 +1050 + 774= 72155 HRK

5.5. Dijagram toka uvoza

Kupac angažira špeditera koji organizira transport od pošiljatelja do primatelja, kao i sve što ide uz to (carinjenje, prijevozne isprave, osiguranje, određivanje pariteta).

Špediter angažira agenta/brodara u otpremnoj luci (u ovom slučaju Boston). Agent rezervira brodski prostor za kontejner te računa cijenu prevoznine.

Pošiljatelj doprema kontejner iz luke Boston preko cestovnog prijevoznika na punjenje do vlastitog skladišta, zatim šalje robu do izvozne carinarnice radi postupka izvoznog carinjenja (Boston customs department), zatim do luke Boston gdje se teret iskrcava te ponovno ukrcava na brod.

U trenutku ukrcaja robe na brod pošiljatelj je ispunio svoje obveze, slijedi prijevoz do luke Rijeka, iskrcaj kontejnera u luci Rijeka gdje se obavlja uvozno carinjenje (euro star Rijeka).

Kada je roba odobrena za daljnji transport, kontejner se ukrcava na kamion te cestovnim putem ide do skladišta primatelja u gradu Karlovcu.



Slika 4 Dijagram toka poslova uvoza motocikla

Uloga špeditera je:

- komunikacija sa svim sudionicima u transportnom procesu, kao i njihova koordinacija
- prikupljanje prijevoznih isprava i dokumenata,
- carinski postupci,
- osiguranje,
- Instradacija,
- Rezervacija brodskog prostora i kontejnera
- Proračun raznih vrsta prijevoza te njihovom kombinacijom ostvariti niže cijene prijevoza te kvalitetane i konkurentane intermodalne usluge.
-

6. Zaključak

Špediter intermodalnog transporta je vrlo zahtjevno i dinamično zanimanje. S obzirom da postoji više načina odabira prijevoznog puta kao i prijevoznog sredstva treba odabrati onaj optimalni, a taj je onaj pri kojemu su najniži troškovi prijevoza kao i što kraća vremena putovanja ovisno o zahtjevima onoga koga špediter zastupa (kupca /prodavatelja).

Da bi špediter mogao kvalitetno obaviti svoj posao potrebno mu je znanje svih prijevoznih isprava kao i FIATA dokumenata za određenu vrstu prijevoza i određenu vrstu robe koja se prevozi za nesputano odvijanje procesa prijevoza, INCOTERMS pariteta koji uređuju pravno-ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu, potrebno je znanje vezano za postupke carinjenja robe uvozno/izvozno (obrada carinskih deklaracija,TARIC baza podataka, HRAIS..), do koje vrijednosti se roba carini, po kojoj carinskoj tarifi se obračunava carinski dug, osiguranje robe te koordinacija svih sudionika u transportnom procesu. Da bi intermodalni transport bio konkurentan potrebno je vrlo dobro organizirati cijeli transport da određenim parametrima može konkurirati cestovnom prijevozu(cijene prijevoza, niži eksterni troškovi, smanjenje opterećenja cestovnih mreža, manja mogućnost oštećenja robe.

Perspektiva razvoja intermodalnog transporta u bućnosti se očituje u zagušenju cestovnog načina prijevoza, koji je pod velikim opterećenjem zbog efikasnosti koju pruža. U budućnosti razlozi prelaska drugih vrsta transporta na intermodalni su ti što nema direktnog rukovanja s teretom prilikom prekrcaja, prevozi se u jednoj transportnoj jedinici (kontejner/prijevozno sredstvo) koje se prilikom prijevoza ne rukuje, te se zato smanjuje mogućnost oštećenja tereta. Intermodalni transport generira puno manje eksterne troškove kombiniranjem različtih vrsta prijevoza što je bitno sa ekološkog aspekta.

Prometna ponuda i potražnja je indikator razvoja intermodalnog transporta. Potražnja je zahtjev za uslugom, a ponuda je kvaliteta i opcije te usluge koje nudimo. S obzirom da intermodalni transport podrazumjeva više modova transporta, podrazumjeva

se da nudi veću ponudu u odnosu na bilo koju drugu vrstu prijevoza, ta ponuda je opravdana većim izborom prijevoznih sredstava te time i puno više opcija biranja prijevoznog puta, većim izborom prekrcajne mehanizacije na terminalima gdje se vrši prekrcaj s jednog prijevoznog sredstva na drugo, te je olakšan prekrcaj zbog transportnih jedinica (kontejner/prijevozno sredstvo).

Literatura

[1] - URL:https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1652594/mod_resource/content/1/01_Osnovni%20pojmovi%20u%20spediterskom%20poslovanju.pdf (srpanj.2018)

[2] - Brnjac, N., Intermodalni transportni sustavi, Sveučilište u Zagrebu, FPZ, Zagreb, 2012.

[3] - URL: https://bib.irb.hr/datoteka/317981.DInternational_forum.pdf (srpanj.2018)

[4] - URL:https://bizfluent.com/info-8420695-disadvantages-intermodal-transportation.html (srpanj.2018)

[5] - Šafran M., Stanković R., Ivaković Č. Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, FPZ, Zagreb, 2010, str. (21, 17, 18, 25, 141)

[6] - URL:https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1652595/mod_resource/content/1/02_FIATA.pdf (srpanj.2018)

[7] - URL:https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1652596/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2010.pdf (srpanj.2018)

[8] - URL:https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1670301/mod_resource/content/1/R.S.%20Predavanja%202018.pdf (srpanj.2018)

[9] - URL:https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1687542/mod_resource/content/1/14_Specijalni%20poslovi%20speditera.pdf (srpanj.2018)

[10] - URL:http://www.pfri.uniri.hr/~biserka/documents/Prijevozneisprave_000.pdf (srpanj.2018)

[11] - URL: http://www.hak.hr/vozila/homologacija/uvoz-americkih-vozila (srpanj.2018)

[12] – URL :http://www.motorcycle-usa.com/34129/buyers-guide-specs/2015-harley-davidson-sportster-xl-883n-iron-883/ (srpanj.2018)

[13] - URL: http://www.hak.hr/vozila/homologacija/naknade/ (srpanj.2018)

Popis tablica

Tablica 1 Dimenzije motocikla i kontejnera 51
Tablica 2 Prikaz obračuna posebnog poreza na uvoz motornih vozila 53

Popis slika

Slika 1 Motocikl Harley Davidson 44
Slika 2 Ruta od Bostona do luke Rijeka 50
Slika 3 20` kontejner..... 52
Slika 4 Dijagram toka poslova uvoza motocikla 55

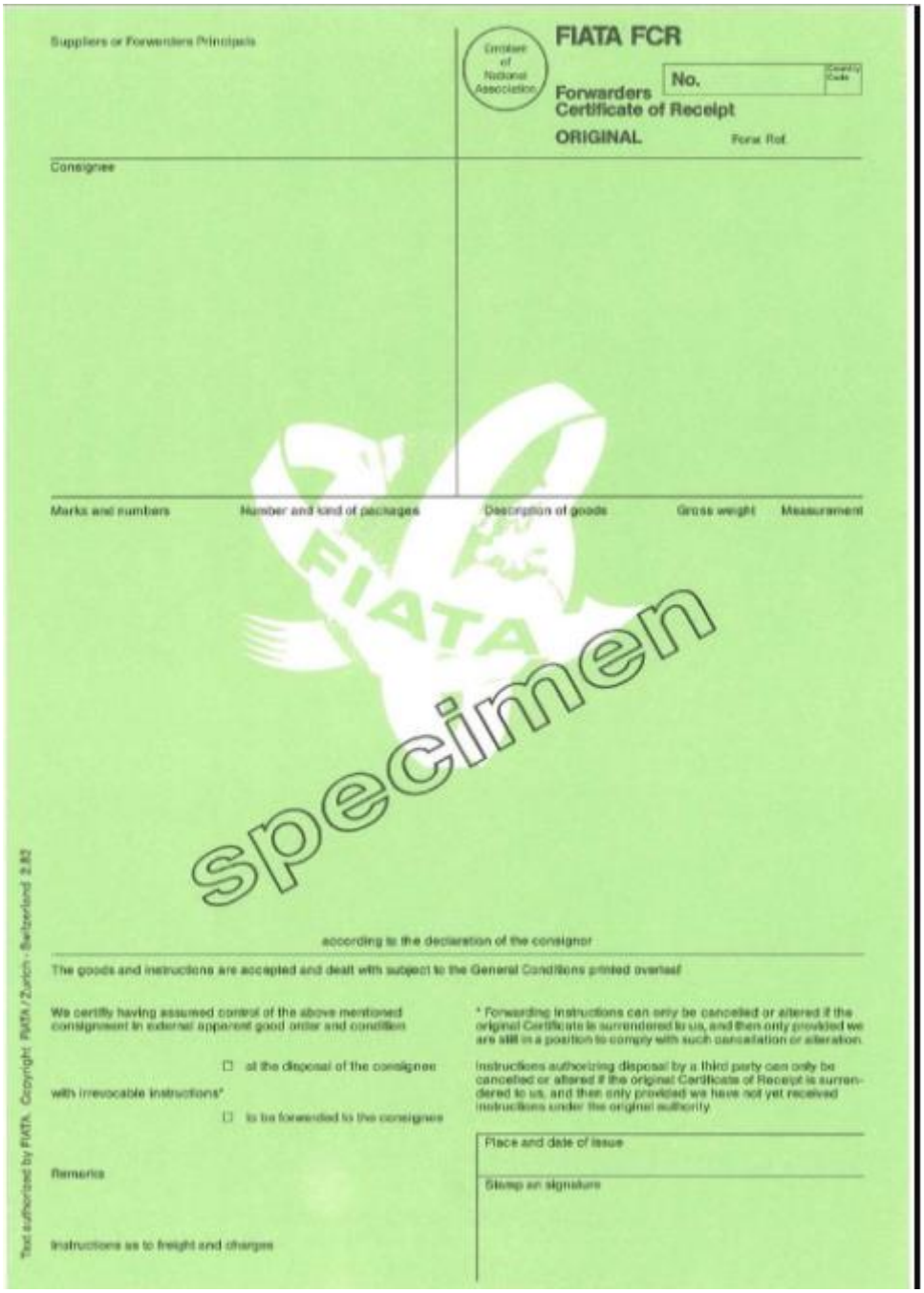
Popis kratica

1. FIATA - Međunarodni savez špediterskih udruženja (eng. International Federation of Freight Forwarders Associations)
2. FCR – FIATA špediterska potvrda (eng. FIATA Forwarders Certificate of Receipt)
3. FIATA FCT – FIATA špediterska transportna potvrda (eng. FIATA Forwarders Certificate of Transport)
4. FWR – FIATA skladišna potvrda (eng. FIATA Warehouse Receipt)
5. FBL – prenosiva FIATA teretnica za intermodalni prijevoz (eng. negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)
6. FWB – neprenosivi FIATA teretni list za intermodalni prijevoz (eng. non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill)
7. FIATA SDT – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (eng. Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods)
8. FIATA SIC – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu (eng. Shippers Intermodal Weight Certificate)
9. FFI – FIATA špediterske usluge (eng. FIATA Forwarding Instructions)
10. INCOTERMS – međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina (eng. *International Commercial Terms)*
11. EXW – iz tvornice, “franko” tvornica (eng. “ex works”)
12. FCA – franko prijevoznik uz imenovano mjesto (eng. franco)
13. FAS - slobodno uz bok broda uz imenovanje luke ukrcaja (eng. free alongside ship)
14. FOB – franko brod uz imenovanu luku ukrcaja/otpreme (eng. free on board)
15. CFR – troškovi i vozarina uz imenovanje luke odredišta (eng. cost and freight)
16. CIF – trošak osiguranje i vozarina uz naznaku mjesta/luke odredišta (eng. cost, insurance, freight)
17. CPT – vozarina plaćena do (eng. Carriage paid to)
18. CIP – vozarina i osiguranje plaćeni do uz naznaku mjesta odredišta (eng. carriage, insurance paid to)

19. DAT - isporučeno na terminal (eng. delivered at terminal)
20. DAP – isporučeno na mjestu (eng. delivered at place)
21. DDP – isporučeno ocarinjeno uz naznaku mjesta odredišta (eng. delivered duty paid)
22. AIS - sustav obrade uvoznih carinskih deklaracija *(*eng. Automated Import System)
23. HRAIS - predstavlja nacionalni sustav za obradu uvoznih carinskih deklaracija
24. COC - Potvrda o sukladnosti vozila (eng. Certificate of conformity)

Popis priloga:

Prilog 1. Špediterska potvrda



Izvor: http://www.letterofcredit.biz/images/FCR-Forwarders-Certificate-of-Receipt.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 2. Špediterska transportna potvrda



Suppliers or Forwarders Principals

Emblem of National Association

FIATA FCT

No. | Country Code

Forwarders Certificate of Transport

ORIGINAL

Forw. Ref.

Consigned to order of

Notify address

Conveyance | from /via

Destination

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

specimen

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1–6 below.

1. The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.
2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties.
4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing.
5. Unforeseen and /or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and /or method of transport.
6. Unforeseen and /or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders

☐ Not covered

☐ Covered according to the attached Insurance Policy / Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

thence for account of goods, lost or not lost.

We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at: .....

for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity. .....

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA / Zurich – Switzerland 5.96

Izvor:http://www.letterofcredit.biz/images/FCT-Forwarders-Certificate-of-Transport--.JPG (srpanj 2018.)

Prilog 3. Skladišna potvrda



Izvor:http://www.letterofcredit.biz/images/FWR-Fiata-Warehouse-receipt.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 4. FIATA intermodalna teretnica



Consignor

Emblem of National Association

FBL

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

specimen

according to the declaration of the consignor

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

20

Text authorized by FIATA Copyright reserved © FIATA/Zurich-Switzerland 6.92

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fbl.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 5. Teretni list (waybill)



Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fwb.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 6. Dokument za prijevoz opasnog tereta



Shipper (Name & Address) / Verlader (Name & Adresse)

SCHWEIZERISCHER SPEDITEUR-VERBAND SSV

FIATA SDT

No. CH

SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

(approved by FIATA)

Forwarder/Spediteur

Ref. nr.

In accordance with the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) with Annexes A+B of 30.9. 1957, or
the International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) as Annexe I of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 1.7.1977, or
in accordance with Chapter VII – Carriage of Dangerous Goods – of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 (or 1974) supplemented by the provision of the IMCO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 1965 as amended, or national official regulations when applicable giving the precise listing of relevant ADR/RID Class, and/or IMDG IMCO Class, and/or Marginal Reference No.,
the undersigned, as principal of the forwarder remits to him together with the order of shipment of Dangerous Goods the informations:

In Übereinstimmung mit dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) mit Anlagen A und B vom 30.9. 1957, oder
der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) als Anlage I des Internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Gütern mit der Bahn (CIM) vom 1. 7. 1977, oder
Kapitel VII – Beförderung gefährlicher Güter – der Internationalen Konvention über die Sicherheit des Lebens auf See, 1960 (oder 1974), ergänzt durch die Vorschriften des IMCO-Codes, Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter zur See (IMDG), Fassung 1965 mit Änderungen, oder den anwendbaren nationalen Bestimmungen, die eine genaue Liste der ADR/RID Klassen und/oder der IMDG IMCO-Klassen, und/oder marginale Referenznummern enthalten,
bestätigt der Unterzeichnete, als Auftraggeber des Spediteurs, gemeinsam mit dem Auftrag zur Verladung gefährlicher Güter, nachstehende Angaben:

Marks & Numbers, Number & Kind of Packages; Correct Technical Name of Substances. Indicate ADR/RID Class, IMDG/IMCO Class, UN-No. Flashpoint (in °C). Zeichen + Nummern; Anzahl + Art der Kolli; genaue technische Bezeichnung der Stoffe. Angaben der ADR/RID Klasse, IMDG IMCO Klasse, UN-Nummer, Flammpunkt (in °C).	Gross Weight (kg) Net quantity (when required) Bruttogewicht (Kg) Nettomenge (falls erforderlich)

Characteristics:	Kennzeichnende Merkmale
Special information is required for (a) dangerous goods in limited quantities, and (b) radioactive substances (class 7). In certain circumstances, (c) a wheathering certificate, or (d) a Container/Trailer packing certificate is required.	Besondere Angaben sind erforderlich für (a) gefährliche Güter in begrenzten Mengen, und (b) radioaktive Stoffe (Klasse 7). Unter Umständen ist (c) ein Witterungszertifikat, oder (d) ein Container/Trailer-Packzertifikat erforderlich.
ADR/RID and/or IMDG IMCO Declaration The undersigned declares that goods to be shipped are authorized for transport by road according to ADR or by rail according to RID and/or transport by sea and that their nature conditions, packing and labelling are in accordance with ADR/RID and/or IMDG IMCO prescriptions. If several dangerous substances are packed together in a collective package or in a single container it is furthermore declared that the mixed packing is not prohibited (ADR/RID). Instructions in case of accidents ☐ are joined ☐ will be given The packages ☐ have been labelled ☐ are not labelled	**ADR/RID und/oder IMDG IMCO Erklärung** Der Unterzeichnete erklärt, dass die zu verladenden Güter nach dem ADR zur Beförderung auf der Strasse, oder nach dem RID zur Beförderung auf der Eisenbahn und/oder zur Verladung auf See zugelassen sind, und dass ihr Zustand und ihre Beschaffenheit, ihre Verpackung und Kennzeichnung den Vorschriften nach ADR/RID und/oder IMDG IMCO entsprechen. Falls mehrere gefährliche Güter in einer Sammelverpackung oder in einem Container zusammengeladen sind, wird weiters bestätigt, dass dieser Zusammenlad nicht verboten ist (ADR/RID). Weisungen für den Unglücksfall ☐ liegen bei ☐ werden noch erteilt werden Die Kolli sind ☐ bezettelt ☐ nicht bezettelt
Special remarks Besondere Bemerkungen	Place and date of issue Ausstellungsort & -datum Shippers signature and stamp Unterschrift & Stempel des Verladers

Text authorized by FIATA, Copyright FIATA / Zurich-Switzerland 7.81

Izvor: http://www.spedlogswiss.com/media/1D98E66D-155D-C846-014ACE7806CA828B/Spedlogswiss_FIATA_STD_ed-p.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 7. Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu



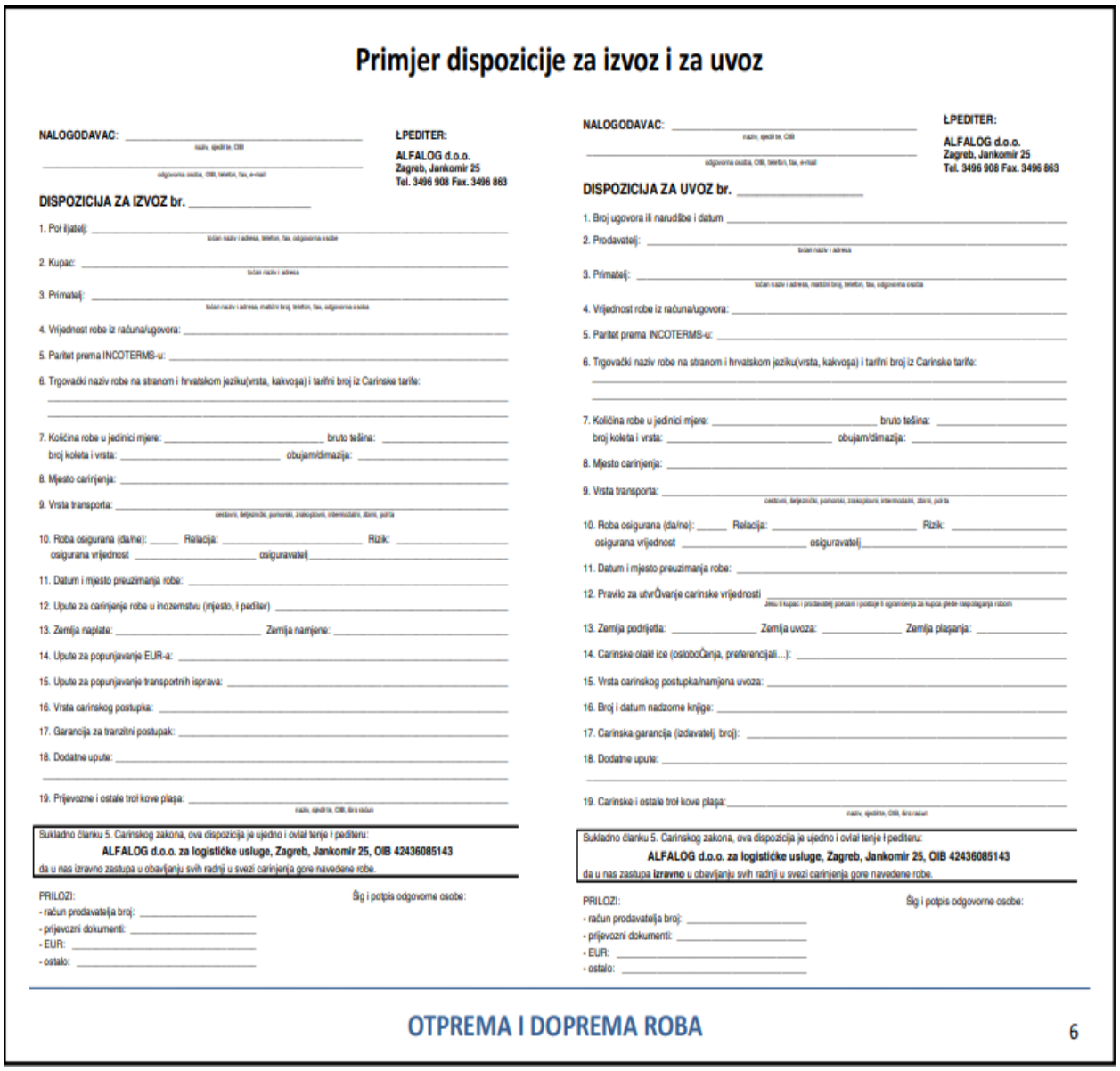
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_sic.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 8. Špediterske instrukcije



Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_ffi.jpg (srpanj 2018.)

Prilog 9 Dispozicija



Primjer dispozicije za izvoz i za uvoz

NALOGODAVAC: _____
naziv, sjedište, OIB

_____
odgovorna osoba, OIB, telefon, fax, e-mail

ŠPEDITER:
ALFALOG d.o.o.
Zagreb, Jankomir 25
Tel. 3496 908 Fax. 3496 863

DISPOZICIJA ZA IZVOZ br. _____

1. Pošiljatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba
2. Kupac: _____
točan naziv i adresa
3. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, matični broj, telefon, fax, odgovorna osoba
4. Vrijednost robe iz računa/ugovora: _____
5. Paritet prema INCOTERMS-u: _____
6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku(vrsta, kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:
_____
_____
7. Količina robe u jedinici mjere: _____ bruto težina: _____
broj koleta i vrsta: _____ obujam/dimazija: _____
8. Mjesto carinjenja: _____
9. Vrsta transporta: _____
cestovni, željeznički, pomorski, zračni/avio, intermodalni, zbirni, pošta
10. Roba osigurana (da/ne): _____ Relacija: _____ Rizik: _____
osigurana vrijednost _____ osiguravatelj _____
11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____
12. Upute za carinjenje robe u inozemstvu (mjesto, špediter) _____
13. Zemlja naplate: _____ Zemlja namjene: _____
14. Upute za popunjavanje EUR-a: _____
15. Upute za popunjavanje transportnih isprava: _____
16. Vrsta carinskog postupka: _____
17. Garancija za tranzitni postupak: _____
18. Dodatne upute: _____
_____
19. Prijevozne i ostale troškove plaća: _____
naziv, sjedište, OIB, žiro račun

Sukladno članku 5. Carinskog zakona, ova dispozicija je ujedno i ovlaštenje špediteru:
ALFALOG d.o.o. za logističke usluge, Zagreb, Jankomir 25, OIB 42436085143
da u naš izravno zastupa u obavljanju svih radnji u svezi carinjenja gore navedene robe.

PRILOZI:
- račun prodavatelja broj: _____
- prijevozni dokumenti: _____
- EUR: _____
- ostalo: _____

Žig i potpis odgovorne osobe:

NALOGODAVAC: _____
naziv, sjedište, OIB

_____
odgovorna osoba, OIB, telefon, fax, e-mail

ŠPEDITER:
ALFALOG d.o.o.
Zagreb, Jankomir 25
Tel. 3496 908 Fax. 3496 863

DISPOZICIJA ZA UVOZ br. _____

1. Broj ugovora ili narudžbe i datum _____
2. Prodavatelj: _____
točan naziv i adresa
3. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, matični broj, telefon, fax, odgovorna osoba
4. Vrijednost robe iz računa/ugovora: _____
5. Paritet prema INCOTERMS-u: _____
6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku(vrsta, kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:
_____
_____
7. Količina robe u jedinici mjere: _____ bruto težina: _____
broj koleta i vrsta: _____ obujam/dimazija: _____
8. Mjesto carinjenja: _____
9. Vrsta transporta: _____
cestovni, željeznički, pomorski, zračni/avio, intermodalni, zbirni, pošta
10. Roba osigurana (da/ne): _____ Relacija: _____ Rizik: _____
osigurana vrijednost _____ osiguravatelj _____
11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____
12. Pravilo za utvrĐivanje carinske vrijednosti _____
Jesu li kupac i prodavatelj povezani i postoje li ograničenja za kupca glede raspolaganja robom
13. Zemlja podrijetla: _____ Zemlja uvoza: _____ Zemlja plaćanja: _____
14. Carinske olakšice (oslobođenja, preferencijali...): _____
15. Vrsta carinskog postupka/namjena uvoza: _____
16. Broj i datum nadzorne knjige: _____
17. Carinska garancija (izdavatelj, broj): _____
18. Dodatne upute: _____
_____
19. Carinske i ostale troškove plaća: _____
naziv, sjedište, OIB, žiro račun

Sukladno članku 5. Carinskog zakona, ova dispozicija je ujedno i ovlaštenje špediteru:
ALFALOG d.o.o. za logističke usluge, Zagreb, Jankomir 25, OIB 42436085143
da u naš **izravno** u obavljanju svih radnji u svezi carinjenja gore navedene robe.

PRILOZI:
- račun prodavatelja broj: _____
- prijevozni dokumenti: _____
- EUR: _____
- ostalo: _____

Žig i potpis odgovorne osobe:

OTPREMA I DOPREMA ROBA 6

Izvor: https://moodle.srce.hr/2017-2018/pluginfile.php/1670301/mod_resource/content/1/R.S.%20Predavanja%202018.pdf (srpanj 2018.)

Prilog 10. Kupoprodajni ugovor



UGOVOR JE USAGLAŠEN SA ODREDBAMA ZAKONA O OBLIGACIONIM ODNOSIMA ("SLUŽBENI LIST SFRJ", br. 29/78, 39/85 i 57/89)

U G O V O R

O PRODAJI I KUPOVINI MOTORNOG VOZILA

KOJI ZAKLJUČUJU

PRODAVAC: .....

.....

KUPAC: .....

.....

I.

Prodavac prodaje kupcu motorno vozilo sledećih svojstava i obeležja: VRSTA .....

MARKA ..... , TIP ..... , GODINA PROIZVODNJE ..... , RADNA ZAPREMINA

MOTORA ..... cm^3, SNAGA MOTORA ..... kW (KS), BROJ MOTORA .....

BROJ ŠASIJE ..... , DOPUŠTENA NOSIVOST ..... kg, BROJ SEDIŠTA ..... BOJA

KAROSERIJE ..... , OZNAKA REG. PODRUČJA I REGISTARSKI BROJ .....

Prodavac se obavezuje da motorno vozilo sa odgovarajućim ispravama preda kupcu u državinu i prenese mu pravo raspolaganja, odnosno pravo svojine, na dan isplate prodajne cene.

II.

Kupac kupuje od prodavca motorno vozilo koje je predmet ovog ugovora po viđenju u nađenom stanju.

Kupac se obavezuje da isplati prodavcu prodajnu cenu motornog vozila u iznosu od dinara .....

(slovima : .....) na dan preuzimanja motornog vozila od prodavca.

III.

Do predaje motornog vozila kupcu rizik slučajne propasti ili oštećenja motornog vozila snosi prodavac, a sa predajom vozila rizik prelazi na kupca.

Prodavac odgovara ako na prodatom vozilu postoji neko pravo trećeg lica koje isključuje, umanjuje ili ograničava kupčevo pravo.

IV.

Troškovi, takse i javne dažbine u vezi zaključenja ovog ugovora i prenosa prava svojine vozila na kupca snosi (p r o d a v a c *) — k u p a c *) — snose z a j e d n i č k i po polovinu iznosa *) .

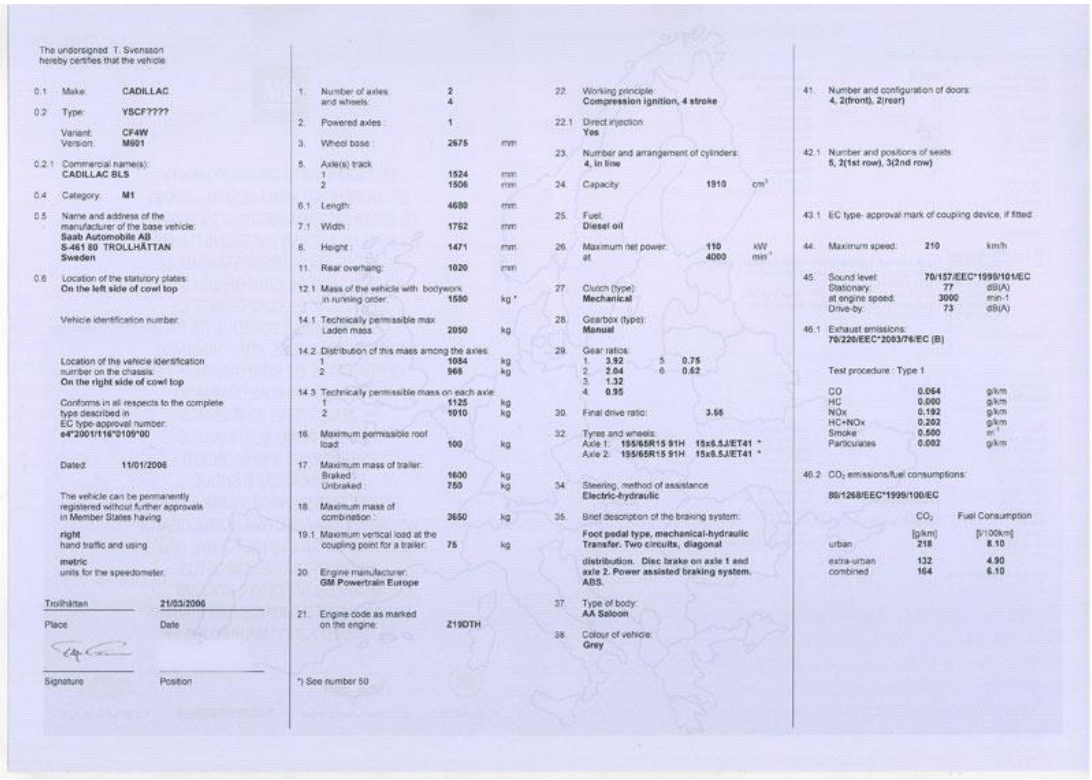
V.

U pogledu regulisanja ostalih odnosa po ovom ugovoru između prodavca i kupca primenjuju se odredbe Zakona o obligacionim odnosima ("SLUŽBENI LIST SFRJ", br. 29/78, 39/85 i 57/89) koje se odnose na ugovor o prodaji.

*) nepotrebno precrtati

Izvor: http://ilex.hr/products-page/tiskanice-i-obrasci/kupoprodajni-ugovor-za-motorna-vozila/ (srpanj 2018.)

Prilog 11. COC dokument



The undersigned T. Svensson
hereby certifies that the vehicle:

0.1 Make: **CADILLAC**

0.2 Type: **YSCF????**

Variant: **CF4W**
Version: **M901**

0.2.1 Commercial name(s):
CADILLAC BLS

0.4 Category: **M1**

0.5 Name and address of the manufacturer of the base vehicle:
Saab Automobile AB
S-461 80 TROLLHÄTTAN
Sweden

0.6 Location of the statutory plates:
On the left side of cowl top

Vehicle identification number:

Location of the vehicle identification number on the chassis:
On the right side of cowl top

Conforms in all respects to the complete type described in
EC type-approval number:
e4*2001/116*0109*00

Dated: **11/01/2006**

The vehicle can be permanently registered without further approvals in Member States having
right hand traffic and using
metric units for the speedometer.

Trollhättan — **21/03/2006**
Place — Date

Signature — Position

1. Number of axles: **2**
and wheels: **4**
2. Powered axles: **1**
3. Wheel base: **2675** mm
5. Axle(s) track:
1 **1524** mm
2 **1506** mm
6.1 Length: **4680** mm
7.1 Width: **1762** mm
8. Height: **1471** mm
11. Rear overhang: **1020** mm
12.1 Mass of the vehicle with bodywork in running order: **1580** kg *
14.1 Technically permissible max Laden mass: **2050** kg
14.2 Distribution of this mass among the axles:
1 **1084** kg
2 **966** kg
14.3 Technically permissible mass on each axle:
1 **1125** kg
2 **1010** kg
16. Maximum permissible roof load: **100** kg
17. Maximum mass of trailer:
Braked: **1600** kg
Unbraked: **750** kg
18. Maximum mass of combination: **3650** kg
19.1 Maximum vertical load at the coupling point for a trailer: **75** kg
20. Engine manufacturer:
GM Powertrain Europe
21. Engine code as marked on the engine: **Z19DTH**

*) See number 50

22. Working principle:
Compression ignition, 4 stroke
22.1 Direct injection:
Yes
23. Number and arrangement of cylinders:
4, in line
24. Capacity: **1910** cm³
25. Fuel:
Diesel oil
26. Maximum net power: **110** kW
at **4000** min⁻¹
27. Clutch (type):
Mechanical
28. Gearbox (type):
Manual
29. Gear ratios:
1. **3.92** 5. **0.75**
2. **2.04** 6. **0.62**
3. **1.32**
4. **0.95**
30. Final drive ratio: **3.65**
32. Tyres and wheels:
Axle 1: **195/65R15 91H** **15x6.5J/ET41** *
Axle 2: **195/65R15 91H** **15x6.5J/ET41** *
34. Steering, method of assistance
Electric-hydraulic
35. Brief description of the braking system:
Foot pedal type, mechanical-hydraulic Transfer. Two circuits, diagonal distribution. Disc brake on axle 1 and axle 2. Power assisted braking system. ABS.
37. Type of body:
AA Saloon
38. Colour of vehicle:
Grey

41. Number and configuration of doors:
4, 2(front), 2(rear)
42.1 Number and positions of seats:
5, 2(1st row), 3(2nd row)
43.1 EC type- approval mark of coupling device, if fitted:
44. Maximum speed: **210** km/h
45. Sound level: **70/157/EEC*1999/101/EC**
Stationary: **77** dB(A)
at engine speed: **3000** min-1
Drive-by: **73** dB(A)
46.1 Exhaust emissions:
70/220/EEC*2003/76/EC (B)
Test procedure : Type 1

CO	**0.064**	g/km
HC	**0.000**	g/km
NOx	**0.192**	g/km
HC+NOx	**0.202**	g/km
Smoke	**0.500**	m⁻¹
Particulates	**0.002**	g/km

46.2 CO_2 emissions/fuel consumptions:
80/1268/EEC*1999/100/EC

	CO_2 [g/km]	Fuel Consumption [l/100km]
urban	**218**	**8.10**
extra-urban	**132**	**4.90**
combined	**164**	**6.10**

Izvor: https://www.eurococ.eu/en/certificate-of-conformity (srpanj 2018.)

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Prikaz poslova špedicije u organizaciji intermodalnog prijevoza**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 5.9.2018

Josip Luka Pišković
(potpis)