

Analiza primjene TIR i ATA karneta u Republici Hrvatskoj

Skoko, Katarina

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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:119:861008>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-28**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Katarina Skoko

ANALIZA PRIMJENE TIR I ATA KARNETA U RH

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2022

Zagreb, 6. svibnja 2022.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 6671

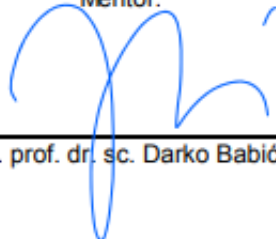
Pristupnik: **Katarina Skoko (0135254546)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Analiza primjene TIR i ATA karneta u RH**

Opis zadatka:

TIR kamet je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. ATA kamet je jednostavan međunarodni carinski dokument koji zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz, uvoz i provoz robe. Svrha TIR i ATA karneta je pojednostavljivanje carinskog postupka kako bi se olakšao i ubrzao promet određenih kategorija vozila. Napravljeni su kako bi maksimalno olakšali međunarodno kretanje robe pod carinskim pečatom. Cilj završnog rada je analizirati primjenu TIR i ATA karneta u Republici Hrvatskoj kroz studiju slučaja i ponuditi moguća poboljšanja ovog sustava.

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ANALIZA PRIMJENE TIR I ATA KARNETA U RH
ANALYSIS OF THE APPLICATION OF TIR AND ATA CARNETS IN
THE REPUBLIC OF CROATIA

Mentor: izv. Prof. dr. sc. Darko Babić

Student: Katarina Skoko

JMBAG: 0135254546

Zagreb, rujan 2022.

ANALIZA PRIMJENE TIR I ATA KARNETA U RH

SAŽETAK

Cilj istraživanja je analizirati primjenu TIR i ATA karneta u Republici Hrvatskoj i vidjeti kako su se mijenjali trendovi primjene karneta tijekom posljednjih godina. S tim u vezi rad je podijeljen na dva glavna dijela. U prvom, teorijskom dijelu, upoznajemo se sa špedicijom kao djelatnosti, pojmovima uvoza, izvoza, provoza, te glavnim poslovima špedicije i postupcima s carinskim dokumentima. U drugom, praktičnom dijelu, provedena je analiza primjene TIR i ATA karneta u periodu od 2001. do 2021. godine i prognoze za budući period.

KLJUČNE RIJEČI: TIR karnet; ATA karnet; špedicija; uvoz; izvoz; provoz; trendovi; prognoza

SUMMARY

The goal of the research is to analyze the use of TIR and ATA carnets in the Republic of Croatia and to see how the trends in the use of carnets have changed in recent years. In this regard, the work is divided into two main parts. In the first, theoretical part, we are introduced to forwarding as an activity, the concepts of import, export, transit, the main tasks of forwarding and procedures with customs documents. In the second, practical part, an analysis of the application of TIR and ATA carnets in the period from 2001 to 2021. and forecasts for the future period was carried out.

KEY WORDS: TIR carnet; ATA carnet; freight forwarding; import; export; transit; trends; prognosis

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. OPĆENITO O ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU.....	2
2.1. Vrste špedicije	3
2.1.1. Nacionalna špedicija	4
2.1.2. Međunarodna špedicija	4
2.2. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz.....	5
3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDIČIJE.....	6
3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi	6
3.2. Operativni poslovi.....	8
4. POSTUPCI S CARINSKIM DOKUMENTIMA	14
4.1. Carinski dokumenti	14
4.2. Carinski postupci u EU.....	19
4.2.1. Provoz Unije	19
4.2.2. Smještaj carinske robe	21
4.2.3. Posebna uporaba robe.....	21
4.2.4. Prerada	21
5. TIR I ATA KARNET U RH – ANALIZA	23
5.1. ATA karnet	23
5.2. TIR karnet.....	29
6. STUDIJA SLUČAJA - ANALIZA TRENDOVA PRODAJE TIR I ATA KARNETA	34
6.1. TIR KARNET – Trendovi u posljednjih 20 godina	34
6.2. ATA karnet	44
7. ZAKLJUČAK.....	48
LITERATURA	50
TABLICA SLIKA.....	52
TABLICA TABLICA	53
TABLICA GRAFOVA.....	53

1. UVOD

TIR i ATA karneti su carinski dokumenti koji se koriste za pojednostavljenje carinskih formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Sustav TIR napravljen je kako bi se maksimalno olakšalo kretanje roba pod carinskim pečatom, dok je ATA karnetom omogućen privremeni uvoz određenih kategorija robe u carinsko područje bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita. U proteklih desetak godina broj izdanih TIR i ATA karneta se konstantno smanjuje. TIR karnet najveći je pad imao 2013./2014. godine od kada kontinuirano pada. Također, jedan od razloga manjeg broja izdanih karneta je pandemija COVID-19 koja je Europu zahvatila početkom 2020.godine. Ipak, potrebno je razumjeti sve uzroke koji dovode do padajućeg trenda kako bi se razvio akcijski plan. Europska komisija Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) iznijela je problematiku pada prodaje TIR karneta koje je prema komisiji posljedica kašnjenja u implementaciji sustava eTIR kao i povećana konkurencija drugih sustava carinskog provoza.

Ovaj završni rad se sastoji od teorijskog i praktičnog dijela te je podijeljen na sedam poglavlja (uvod, pet glavnih cjelina i zaključak). U drugom poglavlju nalaze se opći pojmovi o špediterskom poslovanju, kao što su podjela špedicije na nacionalnu i međunarodnu ili definiranje pojmova uvoz, izvoz i provoz. Nakon uvoda u špeditersku djelatnost, u trećem poglavlju su opisani glavni poslovi špedicije, koji se dijele na tarifno-konjunkturane i operativne poslove. Sljedeće, četvrto poglavlje, predstavlja carinske dokumente i postupke u EU. Peto poglavlje objašnjava način i svrhu uvođenja TIR i ATA karneta, za što su namijenjeni i koje države su članice TIR i ATA saveza. Nadalje, dolazimo do praktičnog dijela rada gdje je napravljena analiza uporabe TIR i ATA karneta u proteklih 20-ak godina. Proučavaju se trendovi pada i rasta potražnje unazad nekoliko godina, kako bi se otkrili uzroci oscilacija s ciljem unaprjeđenja TIR i ATA karneta.

2. OPĆENITO O ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

Riječ špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači odriješiti ili urediti, dok se u praktičnoj primjeni prevodi s otpremiti ili otpraviti.

Špedicija i špeditersko poslovanje se najjednostavnije može definirati kao poslovna djelatnost koju obavlja špediter ili trgovac u razmjeni roba. U širem smislu, špedicija se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe, provozom robe te ostalim poslovima koji su s tim u svezi, a vrlo je važna sastavnica svakog gospodarskog i ekonomskog sustava zemlje. Špedicija je složeni dinamički sustav koji osigurava nesmetanu, sigurnu i učinkovitu dopremu i otpremu različitih dobara koja su potrebna za proizvodnju ili distribuciju krajnjim potrošačima [1]. To je „skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, vještina i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara svim prijevoznim sredstvima, svim prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu“ [2].

Pojam međunarodne špedicije odnosi se na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu robe iz vlastite u strane države, dopreme robe iz stranih u vlastitu državu i provoz robe između stranih država preko vlastite države. Međunarodna špedicija se u današnje vrijeme inkorporirala i ekonomski učvrstila u sustavu razmjene dobara kroz koju povezuje proizvodnju i potrošnju, odnosnu ponudu i potražnju.

Špediter se definira kao gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza, carinskog zastupanja pri uvozu i izvozu robe, kao i ostale poslove vezane uz to. U izvršavanju toga zadatka međunarodni se špediter susreće s raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati suvremeni vanjskotrgovinski i prometni sustavi. Kao organizator prijevoza robe, dužan je poznavati zakonske propise svoje zemlje i zemlje u koju se roba otprema, a za svoje postupke je kazneno i materijalno odgovoran. Njegova dužnost je koordiniranje interakcija svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminali, carina, inspeksijske službe,...) i kontrola pošiljke na čitavom prijevoznom putu. Radi jedinstvenog nastupanja i izjednačenja uvjeta rada otpremnici se udružuju u svoje asocijacije, kako na domaćem, tako i na međunarodnom planu. S tim ciljem osnovana je i špediterska stručna organizacija pod

imenom Međunarodni savez udruženja špeditera, ili FIATA. Hrvatska je članica FIATA-e od 1993.godine [3][4].

Kako bi proces isporuke pošiljke bio jednostavniji, glavni špediter angažira međušpeditere i podšpeditere.

Međušpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio izvršenje jednog dijela špediterskog posla. U slučaju složenijih otprema i doprema surađuje više međušpeditera i to svatko u onome dijelu posla u kojemu je najstručniji. Dijelovi špediterskog posla koji su prepušteni međušpediterima uglavnom su vezani uz inozemstvo gdje špeditersko poduzeće nema svojih zastupnika.

Podšpediter je pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednom špediterskog posla u cijelosti. Razlog tome može biti preopterećenost glavnog špeditera ili pak nepostojanje zastupane jedinice u nekom mjestu. Time podšpediter preuzima cijeli posao glavnog špeditera, a u Zakonu o obveznim odnosima ne pravi se razlika između špeditera i podšpeditera.

2.1. Vrste špedicije

Zbog kompleksnosti i raznovrsnosti špediterskih poslova nužna je podjela rada i specijalizacija unutar špediterske djelatnosti. U manjim poduzećima vrlo je teško baviti se svim oblicima i vrstama špediterske djelatnosti, a također rezultati takvog poslovanja ne bi bili učinkoviti. Stoga je uvedena specijalizacija. Kriteriji prema kojima se klasificiraju specijalističke špedicije i špediteri su:

- teritorijalni djelokrug poslovanja (nacionalna i međunarodna špedicija),
- osnovno obilježje poslovanja (lučka, kontinentalna i granična špedicija),
- najčešće korišteno prijevozno sredstvo (pomorska, željeznička, riječna, kamionska, zrakoplovna špedicija),
- vrsta prijevoza (brzovozna, sporovozna, ekspresna, vagonaska, zbirna, masovna i čarterska špedicija),
- prometni smjer (špedicija za Sjevernu Europu, Bliski istok, Sjevernu Ameriku, Daleki istok...),
- predmeti otpreme (špedicija drva, željeznih rudača, namještaja, masovnog tereta...).

2.1.1. Nacionalna špedicija

Nacionalna špedicija bavi se organizacijom otpreme i dopreme robe unutar granica jedne države. Predstavlja skup radnji kojima se postiže brz, siguran i učinkovit način cirkuliranja robe, isključivo domaćim prijevoznim kompanijama. Organizacija prijevoza vrši se u istom mjestu pa se koristi i naziv „loko špedicija“. Također, prijevoz se može odvijati i iz jednog u drugo mjesto iste države. Tada se govori o međumjesnoj i nacionalnoj špediciji u širem smislu.

2.1.2. Međunarodna špedicija

U današnje vrijeme, vrijeme globalizacije, sve više dolazi do odvijanja transporta na velike udaljenosti. Međunarodna špedicija predstavlja poveznicu između nalogodavca i prijevoznika tako da organizira transport preko granica države sa svim pravima i obvezama. Kao znanost, međunarodna špedicija se može definirati kao skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih vanjskotrgovinskih i prometnih (transportnih) aktivnosti koje djelotvorno omogućavaju otpremu robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopremu robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i prijevoz robe između stranih zemalja (prijevozna ili tranzitna špedicija). U slučaju realizacije posla, međunarodna špedicija sudjeluje u cijeni transporta sa svojom maržom. Ponude može preuzeti, primjerice, iz međunarodnih burzi tereta. Uz osnovne usluge, međunarodna špedicija organizira i druge dodatne logističke usluge, poput skladištenja robe ili kompletne obrade dokumentacije i carinjenja [5].

Iako je međunarodna špedicija mlađa od nacionalne, u cijelosti je daleko opsežnija i kompliciranija od nacionalne špedicije, te obavljanje poslova nacionalne špedicije zahtjeva poznavanje stranih jezika, veći stupanj obrazovanja kao i veće radno iskustvo. U međunarodnoj špediciji se razlikuju tri vrste poslovanja, a to su lučko, kontinentalno i pogranično. Lučkoj špediciji pripada najznačajnije mjesto budući da se oko 75% svjetske trgovine odvija preko mora [4].

2.2. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz

Pod pojmom uvoz (doprema), podrazumijeva se svaki ulaz dobara i usluga legalno proizvedenih u inozemstvu preko carinske granice, uz uvjet da roba podliježe carinskom postupku. Uvoz se može definirati i kao doprema dobe, proizvoda ili poslovnih subjekata koji dolaze izvan države. Pod uvozom se smatra sam ona roba koja je prošla carinu i za koju su plaćeni svi carinski doprinosi. Tijekom uvoza, zadatak špeditera je ishođenje carinskih dozvola, zastupanje u carinskom postupku i podnošenje dokumenata nadležnoj carinskoj ispostavi. Shodno tome, važno je da špediter dobro poznaje carinske postupke i propise [6].

Izvoz (otprema) dolazi od latinske riječi „exportare“ što u prijevodu znači iznijeti, a definira se kao prodaja i isporuka robe u inozemstvo uz naplatu. Kao i kod uvoza, špediter je zadužen za organizaciju i prijevoz robe sukladno pravilima za izvoz [7].

Provoz je carinski postupak koji omogućava kretanje robe koja nema carinski status robe od jedne do druge točke unutar carinskog područja. Takva roba, koja je unesena u carinsko područje podliježe carinskom nadzoru od trenutka unosa i ostaje pod carinskim nadzorom sve dok je potrebno. Uvjet za puštanje robe u provoz je polaganje jamstva koje je dostatno za osiguranje duga koji može nastati. Postupak provoza završava kada se roba, propisane isprave i potrebni podatci podnesu odredišnom carinskom uredu [8].

3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

Međunarodna špedicija zadužena je za organizaciju prijevoza robe preko granica države sa svim pravima i obvezama, a na svojoj važnosti dodatno je dobila u vrijeme globalizacije kada se transport odvija na velikim udaljenostima. S obzirom na raspon poslova i obveze za koje je zadužen međunarodni špediter, on se može baviti poslovima nacionalne špedicije, dok nacionalni špediteri ne mogu obavljati poslove međunarodne špedicije. Ovisno o djelatnosti poslove međunarodne špedicije dijelimo na:

- Glavne i
- Specijalne

Glavni poslovi su oni koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti i bez kojih sustav špedicije ne bi mogao funkcionirati. Glavne poslove dijelimo u dvije kategorije [9]:

- Tarifno – konjuktorni poslovi i
- Operativni poslovi

3.1. Tarifno – konjuktorni poslovi

Primarna funkcija tarifno – konjuktornih poslova je prodaja špeditorske usluge. Tarifno – konjuktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno specijalizirani odjel špeditorskog poduzeća poduzima kako bi unaprijedio tržišne pozicije, pružio stručnu pomoć komitentima, pružio stručnu podršku operativnom sektoru tvrtke i dr.

Tarifno – konjuktorni odjel pokriva sve segmente špeditorskih poslova te je sastavljen od komercijalista, stručnjaka za pojedinu vrstu prijevoza i stručnjake za carinu i porez.

Najvažniji tarifno – konjuktorni poslovi su [9]:

- istraživanje tržišta
- akvizicija
- ugovori i ponude za obavljanje špeditorske usluge
- stručni savjeti i informacije
- instradacija

- refakcije, stimulacije i agencijske provizije
- reklamacije.

S gledišta špeditera, **istraživanje tržišta** znači prikupljanje relevantnih podataka o aktivnostima između ponude i potražnje, a koji se odnose na prijevozne kapacitete. Za kvalitetno donošenje odluka u tekućem i budućem poslovanju važno je prikupiti potrebne informacije o stanju na tržištu (između ponude i potražnje), a izvori podataka mogu biti:

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta,
- korespondenti u inozemstvu,
- osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima,
- državne institucije i agencije,
- međunarodni sajmovi, prezentacije, organizirani skupovi i sl.

Akvizicija (lat. Equirire = pridobiti, privući) je skup aktivnosti kojima špediter privlači i pridobiva nove komitente i nove poslove. Za privlačenje i pridobivanje novih poslovnih prilika potrebno je razviti odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima. Temeljne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

- Istraživanje i praćenje tržišta
- Konkurentne cijene usluga
- Odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga
- Kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera
- Poslovni ugled špeditera

Osim pridobivanja novih komitenata, potrebno je održavati zadovoljstvo postojećih komitenata [10].

Ugovorom se uređuju sve pojedinosti poslovnih odnosa između špeditera i komitenta, a podaci koji su navedeni u ugovoru su sljedeći [11]:

- ugovorne strane,
- predmet ugovora tj. popis špediterskih poslova na koje se ugovor odnosi
- cijena i način obračuna usluge špeditera i troškovi trećih osoba
- uvjeti plaćanja,
- datum stupanja na snagu, rok važenja ugovora i otkazni rok,

- odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske
- pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana

Međunarodni špediter ima uvid u ponudu i potražnju na tržištu prijevoznih kapaciteta te je zbog toga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog procesa (organizacija prijevoza, carinski postupci, vanjskotrgovinski propisi).

Instradacija se može definirati kao izbor optimalnog prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, najpovoljnijeg načina prijevoza, odnosno tehnologije transporta i određivanje najpovoljnijeg vremena u kojem će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana [12]. Kako bi špediter svoj posao odradio kvalitetno, potrebno je dobro poznavanje prednosti i nedostataka suvremenih oblika manipuliranja i transporta tj. paletizacije, kontejnerizacije, huckepack tehnologije i drugih transportnih tehnologija, kao i sve tehničke, tehnološke, pravne i organizacijske teškoće koje postoje u odnosima brojnih sudionika.

Primaran prihod špediter dobiva obavljanjem špediterske usluge, a dodatan prihod ostvaruju svojom ulogom organizatora prijevoza kroz:

- refakciju – povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog razdoblja
- stimulaciju - dodatna nagrada ako tijekom određenog razdoblja predaje na prijevoz ukupno količinu robe koja prelazi određeni iznos
- proviziju – naknada koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza

Reklamacija predstavlja prigovor jedne od ugovornih stranka iz ugovora o prijevozu robe cestom, tj. prijevoznika i korisnika prijevoza, a cilj joj je mirno rješavanje međunarodnih sporova iz ugovora o prijevozu bez sudskog postupka.

3.2. Operativni poslovi

To su poslovi koje špediter obavlja za komitenta pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. Glavni zadatak špeditera kod obavljanja operativnih poslova je ispravno ispunjavanje svih dokumenata i papirologije koja prati robu bilo da špediter nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. U carinskom postupanju, špediter zastupa komitente u svojstvu opunomoćenika tj. ispunjava i podnosi carinsku

deklaraciju i druge podneske u ime i za račun komitenta. Time je komitent korisnik carinskog postupka i carinski obveznik. Operativne poslove može se sistematizirati prema dva načela [9]:

- Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka
 - poslovi uvoza
 - poslovi izvoza
 - poslovi provoza
 - sajamski poslovi
- Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu
 - 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 inspeksijskih službi
 - Zastupanje u carinskom postupku
 - Aviziranje

Dispozicija je nalog i ovlaštenje špeditera za otpremu ili dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku i obavljanje drugih poslova u vezi toga [13]. Obrazac dispozicije tiska špediter za svoje potrebe prema vlastitom rješenju i određeni broj obrazaca dostavlja komitentima. Na Slici 1 prikazan je primjer dispozicije te podatci koji trebaju biti navedeni za ispravno i pravodobno izvršavanje radnje. Dispozicija se predaje u pisanom obliku i ovlaštenu žigom izvoznika tj. uvoznika i potpisom ovlaštene osobe. Špediter prijam dispozicije potvrđuje komitent u pisanom obliku i navodi broj pozicije pod kojim će se voditi ta pošiljka. On također treba provjeriti dispoziciju ako utvrdi da je nepotpuna, s greškama i nejasna treba obavijestiti komitenta o tome, a ako nedostaju dokumenti treba ga obavijestiti o krajnjem roku dostave dokumenata. Sve posljedice koje nastaju zbog pogreške, nepotpunosti dispozicije snosi komitent.

Ispostavljanje prijevoznih isprava i rezervacija teretnog prostora razlikuje se ovisno o prometnoj grani u kojoj se prijevoz odvija. U pomorskom linijskom prometu prostor se rezervira zaključnicom brodskog prostora, a kod slobodne plovidbe se zaključuje brodskim ugovorom koji se može odnositi na cijeli brod, razmjerni dio ili određeni brodski prostor. Za unutarnju plovidbu se prijevoz robe zaključava kao i u pomorskom prijevozu. U željezničkom prijevozu špediter ovisno o količini i vrsti robe naručuje odgovarajuće vagone, dok u zrakoplovnom prometu špediter najavljuje aviopošiljku za koju dobiva potvrdu o rezervaciji. U cestovnom prijevozu špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik uputi ponudu prema špediteru [15].

Zadatak špeditera je pribaviti prijevozne isprave, te odgovara za moguće greške u prijevoznim ispravama. Njegova je dužnost pribaviti uredne prijevozne isprave, dakle one koje ne sadrže nikakve primjedbe u pogledu količine i kakvoće robe te ambalaže. Prijevozna isprava u međunarodnom cestovnom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet, propisan Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR). Teretni list treba ispuniti pošiljatelj prije ukrcaja robe. Nakon obavljenog ukrcaja, prijevoznik ovjera teretni list i vraća primjerak za pošiljatelja, čime je ugovor o prijevozu zaključen. U praksi teretni list ispunjava špediter (na temelju dispozicije i faktura koje je prethodno dobio od komitenta) kada mu se prijevoznik nakon ukrcaja robe javi zbog izvoznog carinjenja.

Poslovi prekrcaja i skladištenja robe predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. Uloga poslova prekrcaja i skladištenja je:

- Obavljanje početno – završnih operacija – obuhvaća pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo i iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu
- Organizacija intermodalnog prijevoza – prelazak teretno – manipulacijskih jedinica s jednog na drugo prijevozno sredstvo različitih prometnih grana je na mjestima koja su tehničko-tehnološki i organizacijski osposobljene
- Organizacija zbirnog prometa – uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata ili zbog rastavljanja zbirnih pošiljaka

Transportno osiguranje robe nije obavezno. Špediter osigurava robu samo ako je komitent to izričito tražio u dispoziciji za izvoz. U tom slučaju potrebno je navesti vrijednost

robe, relaciju i osigurane rizike. Ako komitent ne navede rizike koje želi osigurati, špediter osigurava samo osnovne transportne rizike. Rizici se mogu podijeliti na:

- Osnovne – prometne nesreće, elementarne nepogode, požar, eksplozija...
- Dopunske – krađa, neizručenje robe, manipulativni rizici...
- Specijalne – kvarljivost robe, zapaljivost robe, promjena prirodnog svojstva robe...
- Ratne i političke - rat, građanski sukobi, politička nestabilnost...

Proces prihvaćanja i iskrcaja robe vezan je uz radnje iskrcaja i preuzimanja robe od prijevoznika te organizacija daljnje otpreme. Špediter u tom procesu ima zadatak preuzeti robu te organizirati daljnju otpremu prethodno odabranim prijevoznim sredstvom. Kod iskrcaja i preuzimanja robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se izvještava o prispjeću robe. Različite prometne grane zahtijevaju različite zahtjeve u pogledu prihvata, iskrcaja i daljnje otpreme.

Kako bi špediter mogao zastupati komitenta u carinskom postupku, mora imati odobrenje – licencu koju izdaje Ministarstvo financija. Licenca vrijedi pet godina. Tom licencom špediter ima ovlasti za zastupanje i carinjenje. Špediteri carine robu po nalogu nalogodavca prema podacima navedenim u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, koja se otprema ili doprema iz inozemstva, smatra se da je dati nalog i za carinjenje, osim ako nije drukčije ugovoreno ili naznačeno u dispoziciji. Pregled robe se vrši na graničnim prijelazima, a određeni granični prijelazi namijenjeni su za prijevoz robe koja zahtjeva dodatne inspeksijske službe kao što su [15]:

- Sanitarna inspekcija – nadzire promet prehrambenih proizvoda i svih proizvoda koji dolaze u doticaj s ljudskom kožom
- Fito – sanitetska inspekcija – nadzire promet roba biljnog podrijetla (žitarice, drvo, itd.)
- Veterinarska inspekcija – organizirana u sklopu ministarstva poljoprivrede nadzire promet životinja
- Kozmetika – nadzire promet kozmetičkih proizvoda

Aviziranjem se smatra izvješćivanje komitenta o izvršavanju pojedinih faza dopreme, otpreme i provoza robe. Potrebno je radi poduzimanja radnji kako bi se prijevoz odvijao nesmetano. Špediter izvještava komitenta o izvršenju pojedinih radnji kao što su:

- predaja robe na prijevoz,
- prelazak preko granice
- prispjeće robe u luku, željeznički kolodvor ili terminal,
- prispjeće u krug carinarnice i carinjenje robe,
- prekrcaj i daljnje otprema,
- termin iskrcaja.

4. POSTUPCI S CARINSKIM DOKUMENTIMA

Prilikom odvijanja prijevoza robe potrebno je ishoditi potrebne licencije i dozvole kako bi se djelatnost prijevoza zakonito obavljala u unutarnjem ili međunarodnom prometu. Razlikuju se carinski dokumenti za uvoz, izvoz i provoz, a u poglavlju ćemo razmotriti i carinske postupke u EU.

4.1. Carinski dokumenti

Carinski dokumenti mogu se podijeliti na tri kategorije: carinski dokumenti kod izvoza, uvoza i provoza robe. Pojmovi uvoza, izvoza i provoza detaljnije su objašnjeni u poglavlju 2.2.. U Tablici 1 prikazani su potrebni carinski dokumenti.

Tablica 1 Carinski dokumenti za uvoz, izvoz i provoz

Carinski dokumenti kod izvoza	Carinski dokumenti kod uvoza	Carinski dokumenti kod provoza
<ul style="list-style-type: none">• Jedinstvena carinska deklaracija (JCD)• Dispozicija za izvoz• Komercijalna faktura• EUR 1 – potvrda o podrijetlu robe• Deklaracija o carinskoj vrijednosti robe (DCV)• CMR teretni list• TIR karnet	<ul style="list-style-type: none">• Komercijalna faktura• Dispozicija za uvoz• Izjava za gratis uvoz• Zahtjev i odobrenje carinarnice za unutarnju proizvodnju• Deklaracija za unutarnju proizvodnju• Deklaracija o robi za carinjenje• Potvrda o podrijetlu robe• ATA karnet	<ul style="list-style-type: none">• CEMT• Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR)• Prijevozne deklaracije T1,T2• Prateća provozna isprava (PPI)• Izlazna sigurnosna skraćena deklaracija

Izvor: [16]

Jedinstvena carinska deklaracija (JCD) se podnosi elektroničkom razmjenom podataka za svu robu koja se stavlja u carinski postupak. Izuzetno, deklaracija može biti u pisanom obliku ako je nemoguće podnijeti je elektronski. Podnosi se uz odobrenje nadležnog carinskog ureda, te na službenom obrascu JCD-a mora biti otisnut naziv tiskare ili druga oznaka koja omogućuje njezinu (njegovu) identifikaciju. Domaća roba deklarirana za izvoz, vanjsku proizvodnju, provozni postupak ili postupak carinskog skladištenja pod carinskim je nadzorom od trenutka prihvaćanja deklaracije pa sve dok ne napusti carinsko područje RH ili dok ne bude uništena ili carinska deklaracija poništena.

Brojčana polja u JCD popunjava deklarant, odnosno njegov zastupnik, dok ostala polja označena velikim slovima popunjava carinsku ured. Puštanjem robe u slobodni promet strana roba stječe status domaće robe. Da bi roba bila puštena u slobodni promet, mora zadovoljiti trgovinske mjere i sve propise u svezi s uvozom roba i plaćanje carine i drugih uvoznih davanja. Roba puštena u slobodni promet izgubit će status domaće robe ako je:

- deklaracija za puštanje robe u slobodni promet poništena nakon puštanja,
- uvozna carina koja se plaća za robu vraćena ili e plaćanje otpušteno u postupku unutarnje proizvodnje uz primjenu sustava povrata,
- ako roba ima nedostatke ili ne zadovoljava uvjete iz ugovora,
- u slučajevima kad je povrat ili otpust carine uvjetovan izvozom odnosno ponovnim izvozom robe te
- stavljanjem robe u drugi odgovarajući carinski postupak.

Dispozicija za izvoz je dokument kojom pošiljatelj ili primatelj daje nalog ovlaštenom otpremniku da ga zastupa u carinskom postupku. Pošiljatelj ili primatelj svojom ovjerenom dispozicijom odgovara za točnost podataka prema carinskom zakonu i snosi odgovornost prema carinskom zakonu za sve nepravilnosti koje su upisane, a ne odgovaraju činjeničnom stanju robe. U oblasti gospodarstva, dispozicija je jedinica organizacije odgovorna za pravovremeno pribavljanje robe kao i za točnost količina [16].

KOD: 84020000
 Datum: 12.12.2019
 Broj: 123456789

Naziv: **Dispozicija za izvoz**

01. Podrijetlo: EU Slobodni promet

02. Podrijetlo: EU Slobodni promet

03. Podrijetlo: EU Slobodni promet

04. Podrijetlo: EU Slobodni promet

05. Podrijetlo: EU Slobodni promet

06. Podrijetlo: EU Slobodni promet

07. Podrijetlo: EU Slobodni promet

08. Podrijetlo: EU Slobodni promet

09. Podrijetlo: EU Slobodni promet

10. Podrijetlo: EU Slobodni promet

11. Podrijetlo: EU Slobodni promet

12. Podrijetlo: EU Slobodni promet

13. Podrijetlo: EU Slobodni promet

14. Podrijetlo: EU Slobodni promet

15. Podrijetlo: EU Slobodni promet

16. Podrijetlo: EU Slobodni promet

17. Podrijetlo: EU Slobodni promet

18. Podrijetlo: EU Slobodni promet

19. Podrijetlo: EU Slobodni promet

20. Podrijetlo: EU Slobodni promet

21. Podrijetlo: EU Slobodni promet

22. Podrijetlo: EU Slobodni promet

23. Podrijetlo: EU Slobodni promet

24. Podrijetlo: EU Slobodni promet

25. Podrijetlo: EU Slobodni promet

26. Podrijetlo: EU Slobodni promet

27. Podrijetlo: EU Slobodni promet

28. Podrijetlo: EU Slobodni promet

29. Podrijetlo: EU Slobodni promet

30. Podrijetlo: EU Slobodni promet

Slika 2 Dispozicija za izvoz

Izvor: [17]

EUR 1 obrazac o podrijetlu robe se koristi u međunarodnom robnom prometu kao potvrda o podrijetlu robe u vanjskoj trgovini. Svrha EUR 1 obrasca je izjaviti da je izvezena roba proizvedena u EU ili u slobodnom prometu. Podrijetlo robe je sredstvo kojim zemlje učinkovito provode mjere vanjske trgovine. Pravila o podrijetlu robe važna su za pravilno funkcioniranje sporazuma o slobodnoj trgovini.

Carinski propisi EU-a utvrđuju dvije osnovne vrste podrijetla [18]:

- nepreferencijalno podrijetlo
- preferencijalno podrijetlo; u okviru pravila koja uređuju preferencijalno podrijetlo mora se napraviti razlika između pravila koja reguliraju recipročni preferencijalni tretman između EU-a i trećih zemalja i pravila koja predviđaju jednostrani preferencijalni tretman u EU-u (npr. nerazvijene zemlje)

Podnositelj zahtjeva za EUR 1 (izvoznik) mora dokazati podrijetlo robe, što se obično postiže predočenjem računa dobavljača u kojem se navodi podrijetlo proizvoda. To se naziva izjavom dobavljača. Nakon ispunjavanja prijave za EUR 1 i njegove predaje nadležnim tijelima (obično carinskom uredu), vlasti ovjeravaju obrazac s pečatom i šalju ga natrag izvozniku. EUR 1 vrijedi između 4 i 10 mjeseci. Također, umjesto EUR 1 potvrde moguće je pružiti jednostavnu izjavu o podrijetlu na računu poznatu kao izjava na računu. To je moguća alternativa, ali pod uvjetom da broj predmeta s preferencijalnim podrijetlom iz EU-a pod jednom pošiljkom ne prelazi određeni iznos (za neovlaštenog izvoznika).

POTVRDA O PROMETU ROBE / MOVEMENT CERTIFICATE				
1. Izvoznik (Ime, puna adresa, zemlja) Exporter (Name, full address, country)		<p style="text-align: center;">EUR. 1 No C 00414:</p> <p style="text-align: center;"><small>Prije popunjavanja obrazca vijetaj upute na početku. See notes overleaf before completing this form.</small></p>		
3. Primateľ (Ime, puna adresa, zemlja) (neobavezno polje) Consignee (Name, full address, country) (Optional)		<p>2. Potvrda se koristi u preferencijalnoj trgovini između Certificate used in preferential trade between</p> <p style="text-align: center;">1 and</p> <p style="text-align: center;"><small>(Imena odgovarajućih zemalja, skupina zemalja, ili teritorija) (Name appropriate countries, groups of countries or territories)</small></p>		
6. Informacije u svezi s prijevozom (neobavezne podatke) Transport details (Optional)		<p>4. Zemlja, skupina zemalja ili teritorija na kojima se proizvode stvari predložene u podrijetlu Country, group of countries or territory in which the goods are considered as originating</p> <p>5. Zemlja, skupina zemalja ili teritorija Country, group of countries or territory</p> <p>7. Napomene / Remarks</p> <p><input type="checkbox"/> cumulation applied with _____ <small>(Name of country(ies) or territory(ies)) (Zemlja, zemlje, zemalja ili teritorija)</small></p> <p><input type="checkbox"/> no cumulation applied <small>(Insert X in the appropriate box) (Označi s X u odgovarajućem kutu)</small></p>		
8. Broj stavke; Oznake i brojevi Item number; Marks and numbers		9. Broj i vrsta omota (1); Opis robe Number and kind of packages (1); Description of goods		10. Pak (1) (Box, tray, etc.)
11. OVJERA CARINSKE SLUŽBE / CUSTOMS ENDORSEMENT Ovjerna deklaracija Declaration certified; Export document (2); Model _____ br. _____ Form _____ No. _____ Carinarnica Customs office Customs or competent governmental office		12. IZJAVA IZVOZNIKA DECLARATION BY THE EXPORTER Ja, dolje potpisani, izjavljujem da gore opisani roba udovoljava uvjetima za izdavanje ovog potpisnik. I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate.		
Datum / Date _____		Mjesec i datum / Month and date _____		

Slika 3 EUR 1

Izvor: [19]

CMR teretni list je međunarodna isprava u cestovnom prijevozu, potpisana Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR). Teretni list popunjava pošiljatelj prije ukrcaja robe. Nakon što se obavi ukrcaj robe, prijevoznik ovjerava teretni list te vraća primjerak za pošiljatelja, čime se potvrđuje da je on preuzeo robu radi prijevoza, tj. da je ugovor o prijevozu zaključen.

CEMT dozvola je multilateralna dozvola koju izdaje Europska konferencija ministara za promet, a na temelju koje je dopušteno obavljanje međunarodnog prijevoza tereta između država članica International Transport Forum – ITF-a ili u tranzitu preko državnog područja jedne ili više država članica CEMT-a vozilima koja su registrirana u jednoj od država članica CEMT-a. Na temelju CEMT dozvole dopušteno je obavljanje neograničenog broja vožnji u određenom razdoblju, a opremljena je pripadajućim dnevnikom putovanja [3]. Razlikujemo četiri vrste CEMT dozvola, a to su: austrijska, talijanska, grčka i CEMT dozvola za treće zemlje ili tzv. Šuplji (drveni) CEMT. Austrijska, talijanska i grčka CEMT dozvola vrijede samo na tlu tih država, odnosno za utovar, istovar i tranzit u tim državama, dok se za ostale države za koje su potrebne dozvole koristi šuplji CEMT (navedeno se odnosi na teretna vozila registrirana u RH).

Deklaracija T1 – Vanjski skupni provoz je osnovni provozni postupak EU koji se obično koristi za stranu robu. Vanjski skupni provoz omogućuje kretanje od jednog do drugog kraja unutar istog carinskog područja koji omogućuje odlaganje plaćanja carinskih davanja do roba ne pristigne do odredišne carinarnice u EU. U određenim slučajevima vanjski skupni provoz obavezan je i za robu EU, koja će biti izvezena u države EFTA ili preko država EFTA, na primjer, kad izvoz određene robe mora biti službeno nadziran (npr. izvozna kompenzacija). Kao najvećom prednosti smatraju se najmanji troškovi provodne deklaracije u određenim situacijama, dok je najveća mana zadržavanje na granici radi izrade prateće deklaracije kroz određenu državu i stalna rendgenska kontrola na granicama.

Deklaracija T2,T2F – Unutarnji skupni provoz upotrebljava se za robu EU kada je ona poslana s jednog kraja, na području EU, na drugi preko trećih država, obično preko država EFTA, a da pritom robe ne izgubi status domaće robe. Taj provozni postupak nije obavezan, iako se preporučuje da se zadrži status robe. Radi osiguranja nadzora davanja za robu koja je poslana na ta područja, provodi se unutarnji provozni postupak EU (T2F) ili se priloži dokument za dokazivanje statusa robe (s oznakom T2LF).

4.2. Carinski postupci u EU

Kada roba stigne u ulazni carinski ured u EU, stavlja se u privremeni smještaj pod carinskim nadzorom (najviše 90 dana) dok joj se ne dodijeli neki od carinskih postupaka.

Svrha postupka puštanja u slobodni promet je ispuniti sve uvozne formalnosti kao bi se roba mogla prodavati na tržištu Unije. Roba se pušta u potrošnju nakon što su ispunjeni svi zahtjevi za uvoz:

- Plaćene su sve primjenjive carinske pristojbe i druga davanja.
- Podnesene su uvozne dozvole za robu koja podliježe kvotama.
- Predočena su sva primjenjiva odobrenja i certifikati (npr. veterinarski certifikat za određene životinje ili proizvode životinjskog podrijetla).

Uvezena roba stavlja se u postupak putem carinske deklaracije. Datum na koji carinarnica u državi članici EU-a prihvati ovu deklaraciju također je datum koji se uzima u obzir za izračun iznosa uvozne carine, poreza na dodanu vrijednost i trošarine, ako je primjenjivo.

Pod posebnim postupcima razlikujemo [20]:

- Provoz Unije
- Smještaj koji obuhvaća carinsko skladištenje i slobodne zone
- Posebna uporaba koja se sastoji od privremenog uvoza i uporabe u posebne svrhe
- Prerada koja obuhvaća unutarnju i vanjsku proizvodnju

4.2.1. Provoz Unije

Postupak provoza Unije može biti vanjski (T1) i unutarnji (T2).

Postupak vanjskog provoza Unije (T1) omogućava kretanje robe koja nije roba Unije od jedne do druge točke unutar carinskog područja Unije, a da robe ne podliježe uvoznoj carini i drugim davanjima te mjerama trgovinske politike. Premještanje robe u drugu državu članice EU-a znači da se postupci carinjenja prenose u odredišni carinski ured.

Postupak unutarnjeg provoza (T2) primjenjuje se na robu Unije, koja se kreće iz jedne točke u drugu unutar carinskog područja Unije, i pri tome prolazi kroz zemlju ili teritorij izvan

tog područja, bez promjene carinskog statusa. To uključuje prijevoz robe kroz drugo područje koje se nalazi izvan carinskog područja EU-a. Ovaj postupak se ne koristi kada se robe prevozi isključivo morskim ili zračnim putem.

Zajednički provozni postupak omogućava kretanje robe koja nije roba Unije (T1) i robe Unije (T2) između zemalja EU i zemalja zajedničkog provoza, kao i među samim zemljama zajedničkog provoza, uz uvjere propisane Konvencijom o zajedničkom proвозnom postupku. Zajednički provozni postupak se ne primjenjuje na poštanske pošiljke koje se prevoze u skladu s aktima Svjetske poštanske unije. Zajednički provoz koristi se za pošiljke brze dostave koje se kreću između zemalja EU i zemalja EFTA-e.

Postupci koje provodi otpremni carinski ured jesu [20]:

- Kontrola robe i rezultati kontrole
- Puštanje robe u postupak provoza
- Specifičnosti otpreme robe od strane ovlaštenog pošiljatelja
- Izmjena deklaracije
- Poništavanje deklaracije i druge obveze otpremnog carinskog ureda

Postupci odredišnog carinskog ureda jesu:

- Kontrola robe na odredištu
- Utvrđivanje nepravilnosti na odredištu
- Postupak u slučaju utvrđenog manjka robe
- Postupak u slučaju utvrđenog viška robe
- Izdavanje potvrde primitka i alternativnog dokaza
- Posebni uvjeti za uporabu postupka unutarnjeg provoza (T2)
- Promjena odredišnog carinskog ureda
- Posebnosti završetka postupka kod ovlaštenog primatelja

4.2.2. Smještaj carinske robe

Smještaj koji obuhvaća carinsko skladištenje i slobodne zone: [20]

- Carinsko skladištenje – Roba koja nije roba Unije može se smjestiti u prostorima li na bilo kojem drugom mjestu koje su odobrila carinska tijela i pod carinskim nadzorom („carinska skladišta“ bez plaćanja uvoznih carina, drugih davanja povezanih s uvozom robe i mjera trgovinske politike.
- Slobodne zone – Slobodne zone su dijelovi carinskog područja Unije koji su odijeljeni od ostalog carinskog područja ogradom .Države članice mogu odrediti dijelove carinskog područja Unije kao slobodne zone. Roba se može uvesti bez uvoznih carina, drugih davanja (tj. unutarnjih poreza) i mjera trgovinske politike dok joj se ne dodijeli drugi odobreni carinski postupak ili ponovno izveze. Roba može biti podvrgnuta jednostavnim postupcima kao što su prerada i prepakiranje.

4.2.3. Posebna uporaba robe

Posebna uporaba koja se sastoji od privremenog uvoza i uporabe u posebne svrhe [20]:

- Privremeni uvoz – roba koja nije roba Unije ući u EU bez plaćanja uvoznih carina, pod uvjetom da je namijenjena za ponovni izvoz bez promjene. Najdulje razdoblje za privremeni uvoz je dvije godine.
- Uporaba u posebne svrhe – roba se može pustiti u slobodni promet na temelju oslobođenja od carine ili po sniženoj stopi carine zbog njezine posebne uporabe

4.2.4. Prerada

Prerada koja obuhvaća unutarnju i vanjsku proizvodnju [20]:

- Unutarnja proizvodnja – roba se može uvesti u EU bez plaćanja carina, poreza i formalnosti, za preradu pod carinom i ponovni izvoz. Ako se gotovi proizvodi konačnici ne izvede, na njih se primjenjuju carine i formalnosti koje se primjenjuju.

- Vanjska proizvodnja – roba Unije može se privremeno izvesti iz carinskog područja Unije u svrhu proizvodnje. Prerađena roba može se pustiti u slobodni promet uz potpuno ili djelomično oslobođenje od uvoznih carina.

5. TIR I ATA KARNET U RH – ANALIZA

TIR i ATA karneti su carinski dokumenti koji se koriste za pojednostavljenje carinskih formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Sustav TIR napravljen je kako bi se maksimalno olakšalo kretanje roba pod carinskim pečatom, dok je ATA karnetom omogućen privremeni uvoz određenih kategorija robe u carinsko područje bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita.

5.1. ATA karnet

ATA karnet (franc. Admission Temporaire) je jednostavan međunarodni carinski dokument koji se koristi za pojednostavljenje privremenog uvoza u stranu zemlju bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita, što je inače regularni postupak pri uvozu odnosno izvozu. To znači da za uvoz i izvoz nije potrebno angažiranje špeditera. Ovaj carinski dokument, koji ima rok važenja godinu dana, vrijedi za područje zemalja koje su prihvatile Konvenciju o privremenom uvozu.

Republika Hrvatska je aktivna članica ATA sustava od 01.studenoga 1996.godine, a izdavatelj ATA karneta u RH je Hrvatska gospodarska komora (HGK). Prema Istanbulskoj konvenciji koja je za RH na snagu stupila 01.lipnja 1999., ATA karnet pokriva tri glavne kategorije [21]:

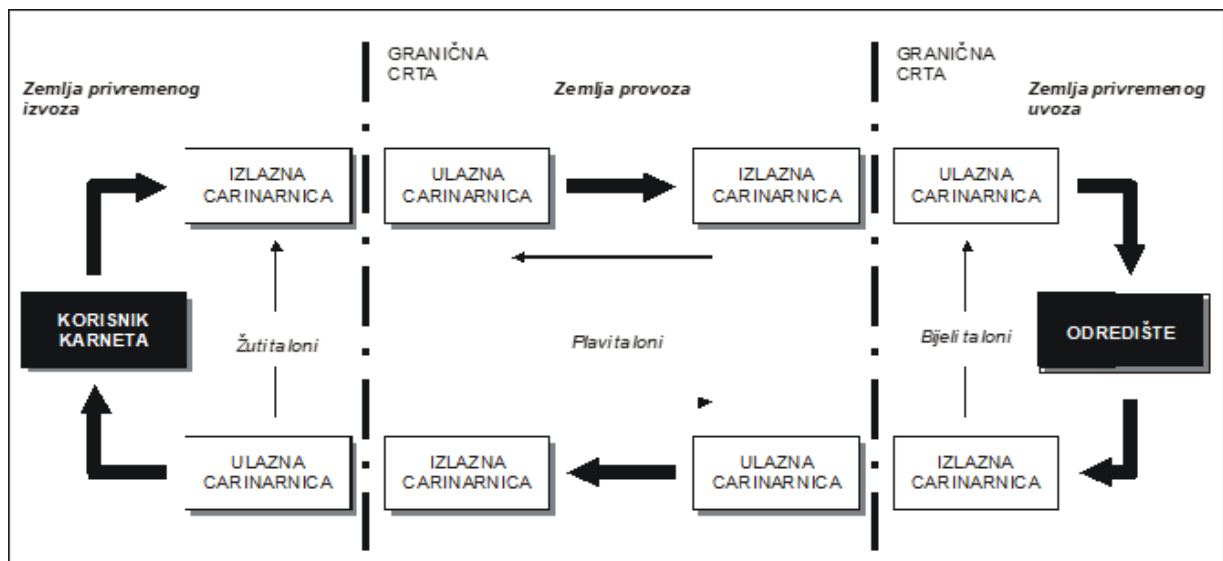
- Privremeni uvoz uzoraka
- Privremeni uzorak stručne opreme
- Privremeni uvoz robe namijenjene izložbama, sajmovima, kongresima i sličnim manifestacijama

ATA karnet podržava prijevoz računala, alata za popravke, muzičkih instrumenata, sportske opreme, strojeva u industriji, nakit, odjeće, medicinskih instrumenata, trkaćih automobila, konja, fotografske opreme, opreme za štand, knjiga, ozvučenja koncerata, kazališne scenografije, narodne nošnje itd.

ATA karnet se ne koristi pri uvozu prehrambenih proizvoda, kvarljive robe te robe namijenjene preradi, obradi ili popravku. Također, ATA karnet se ne izdaje za izložbe organizirane u privatne svrhe radi prodaje robe.

Roba pomoću ATA karneta prelazi granicu brzo i jednostavno bez angažiranja špeditera, ali se moraju poštovati određena pravila:

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



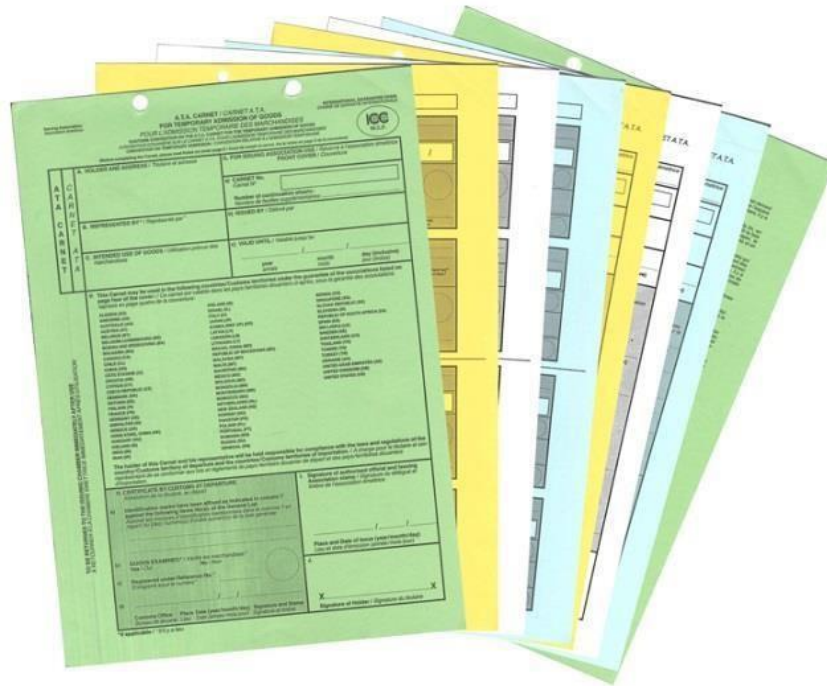
Slika 4 ATA karnet

Izvor: [22]

Zahtjev za izdavanjem ATA karneta se predaje putem platforme Digitalna komora, te je zatim potrebna autentifikacija. Nositelj ATA karneta je fizička osoba koja ima prijavljeno prebivalište u Republici Hrvatskoj ili tvrtka sa sjedištem na teritoriju RH. Zastupnik je osoba koja putuje s ATA karnetom. To može biti prijevoznik ili neka druga osoba koju nositelj opunomoći. ATA karnet izdaje Hrvatska gospodarska komora. Namjena robe može biti: sajam, izložba, uzorak, stručna oprema, testiranje, prezentacija i ostalo [23].

Korice ATA karneta su zelene boje, formata A4. Tijekom godinu dana, koliko karnet vrijedi, može se koristiti onoliko puta koliko je potrebno uz uvjet da se putuje s istom ili manje robe navedene na karnetu. ATA karnet čine prednja i zadnja zelena korica dok se u njihovoj

unutrašnjosti nalaze uložni listovi (taloni i kuponi). Prema uputama carine ATA karnet mora biti ispisan pisaćim strojem ili osobnim računalom od strane korisnika karneta [24].



Slika 5 ATA karnet

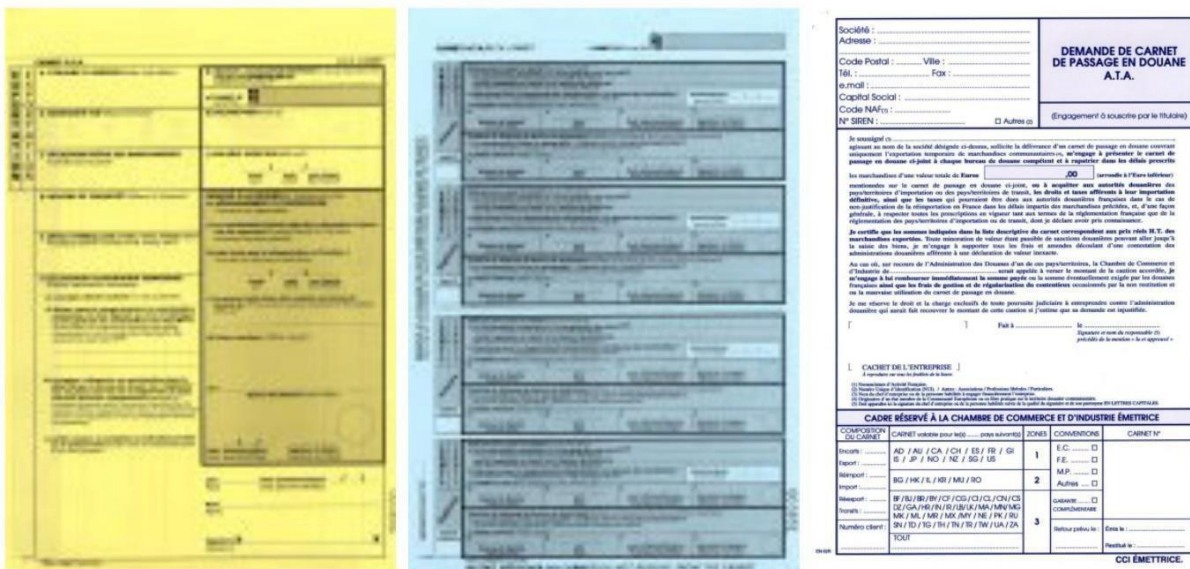
Izvor: [25]

„Prva stranica sadrži serijski broj, nadnevak i ovjeru izdavatelja karneta, ovjeru carinarnice koja je odobrila privremeni izvoz, rok valjanosti karneta i popis zemalja u kojima se može rabiti. Na poleđini prvog lista korica je glavni popis robe obuhvaćene karnetom, pri čemu je za svaku stavku naveden pripadajući redni broj, trgovački naziv, broj komada, masa, vrijednost i zemlja podrijetla. Na prvaj strani zadnjeg lista korica otisnuta su pravila za uporabu karneta [24].“

ATA karnet sadrži tri vrste talona [24]:

1. **Dva žuta talona** za provođenje carinskog postupka i mjera carinskog nadzora u zemlji privremenog izvoza:
 - Izvozni talon – ovjerava carinarnica koja odobrava privremeni izvoz i određuje krajnji rok za povrat robe bez naplate carine, a preko koje roba izlazi iz zemlje (izlazna carinarnica)

- Talon ponovnog uvoza – ovjerava carinarnica preko koje se privremeno izvezena roba vraća u zemlju (ulazna carinarnica)
2. **Plavi taloni** za provođenje mjera carinskog nadzora u zemlji provoza. Za svaku zemlju provoza namijenjen je po jedan par plavih talona. Ove talone ovjeravaju pogranične carinarnice na ulazi i na izlazu iz zemlje provoza. Ulazna carinarnica određuje rok za prijavljivanje robe izlaznoj i upisuje ga na oba talona.
 3. **Bijeli taloni** za provođenje carinskog postupka i mjera carinskog nadzora u zemlji privremenog uvoza. Za svaku zemlju privremenog uvoza namijenjen je po jedan par bijelih talona:
 - Uvozni talon – ovjerava carinarnica koja odobrava privremeni uvoz i određuje rok privremenog uvoza, a preko koje roba ulazi u zemlju (ulazna carinarnica)
 - Talon ponovnog izvoza – ovjerava carinarnica preko koje se privremeno uvezena roba vraća u inozemstvo (izlazna carinarnica).



Slika 6 Žuti, bijeli i plavi taloni

Izvor: [26]

Nositelj ATA karneta može biti samo državljanin Republike Hrvatske tj. osoba koja ima prijavljeno prebivalište u Republici Hrvatskoj ili tvrtka registrirana na teritoriju Republike Hrvatske.

Trošak ATA karneta dijeli se na:

- Trošak kupovine tiskanica
- Trošak ovjere ATA karneta

Cijena jedne tiskanice ATA karneta je 5,00kn. Ukupan broj tiskanica u dokumentu ATA karneta ovisi o broju graničnih prijelaza koji se na putovanju namjeravaju prijeći. Za države s kojima Hrvatska (Europska unija) izravno graniči ATA karnet ima osam listova. Njegova cijena je 40,00kn, dok cijena kompleta s tranzitnim listovima (npr. Makedonija) iznosi 65,00kn.

Cijena ovjere ATA karneta ovisi o vrijednosti robe koja se prevozi. Za vrijednost robe do 50 000kn po ATA karnetu:

- Članice HGK (d.d. D.o.o., d.o.o.) - 300,00kn
- Nečlanice (obrtni, fizičke osobe, udruge, društva) - 400,00kn

Za vrijednost robe iznad 50 000kn:

- Članice HGK (d.d. D.o.o., d.o.o.) – 0,7% vrijednosti robe
- Nečlanice (obrtni, fizičke osobe, udruge, društva) – 1% vrijednosti

Za robu vrijednosti veće od 1.000.000,00 HRK za pravne ili 200.000,00 HRK za fizičke osobe, obvezno je prilikom ovjere karneta predložiti policu osiguranja robe u transportu.

ATA karnet i robe se moraju pokazati na svakom graničnom prijelazu. U protivnom treba biti spreman na plaćanje carinskih pristojbi. Također se treba paziti i na rokove za ponovni izvoz koji daje carina na graničnim prijelazima. On može biti kraći od godine dana, a ako se rok ne poštuje, carina dotične zemlje ima pravo naplatiti carinski prekršaj. Nakon godine dana, odnosno isteka ATA karneta, ATA karnet se sa svim talonima vraća (poštom ili osobno) u Hrvatsku gospodarsku komoru koja je karnet ovjerila i izdala [27].

Tablica 2 Države članice ATA saveza

Albanija	Kanada	Rusija
Alžir	Kina	Sjedinjene Američke Države
Andora	Kazahstan	Senegal
Australija	Katar	Singapur
Bjelorusija	Koreja	Srbija
Bosna i Hercegovina	Kraljevina Bahrain	Šri Lanka
Cipar (turski dio)	Libanon	Švicarska
Crna gora	Madagaskar	Tajland
Čile	Malezija	Tajvan
Gibraltar	Maroko	Tunis
Hong Kong	Mauricijus	Turska
Indija	Meksiko	Ujedinjena Kraljevina
Indonezija	Moldavija	Ujedinjeni Arapski Emirati
Iran	Norveška	Ukrajina
Island	Novi Zeland	Vijetnam
Izrael	Obala bjelokosti	
Japan	Pakistan	
Južna Afrika	Republika Sjeverna Makedonija	

Izvor: [28]

5.2. TIR karnet

TIR karnet (franc. Transport International par la Rout) je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Carinskom konvencijom o međunarodnom prijevozu robe, na temelju karneta TIR, propisuje se nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom. Svrha TIR karneta je olakšati međunarodno kretanje robe pod pečatom. TIR karnet olakšava kretanje robe u tranzitu zahvaljujući standardiziranim regulativama i dokumentaciji. Sustav tranzitnim državama garantira pokrivanje carina i poreza u slučaju zloupotrebe (krijumčarenja). U suštini, potiče se razvitak međunarodne trgovine [29].

Osim olakšavanja međunarodnog kretanja robe, ostale prednosti za transport, prijevoznike i carinski sustav prikazane su u Tablici 3.

Tablica 3 Prednosti korištenje TIR karneta

Prednosti za transport i trgovinu	Prednosti za prijevoznike	Prednosti za carinski sustav
<ul style="list-style-type: none"> • Smanjuje troškove transporta smanjujući formalnosti i kašnjenja u tranzitu • Olakšava kretanje u tranzitu primjenom standardizirane regulative i dokumentacije • Kao krajnji rezultat, potiče razvitak međunarodne trgovine 	<ul style="list-style-type: none"> • Roba se kreće preko međunarodnih granica s minimalnim ometanjima i stajanjima • Kašnjenja i troškovi transporta su smanjeni • Dokumenti su pojednostavnjeni i standardizirani • Nema potrebe za depozitom (garancijom) na granicama tranzitnih država 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantirano plaćanje carinskih i poreznih pristojbi u slučaju zloupotrebe (do 50 00\$) • Samo „bona fide“ prijevoznicima je dozvoljeno korištenje TIR karneta čime se povećava sigurnost sustava • Smanjena je potreba fizičke kontrole robe u tranzitu • Sustav olakšava carinsku kontrolu i popratnu dokumentaciju

Sva vozila koja međunarodno prometuju s oznakom TIR, dužna su udovoljavati određenim kriterijima. Vozilo mora biti građeno tako da [29]:

- Roba ne može biti izvađena ili unesena u zatvoreni dio vozila bez ostavljanja vidnih tragova pokušaja ili bez potvrde carinskih obilježja
- Carinska obilježja se mogu lako i uspješno staviti
- Ne sadrži skriveni prostor u koje bi se roba mogla sakriti
- Svi prostori u koje se može staviti roba su pristupačni za carinski pregled

Kontejner mora biti [29]:

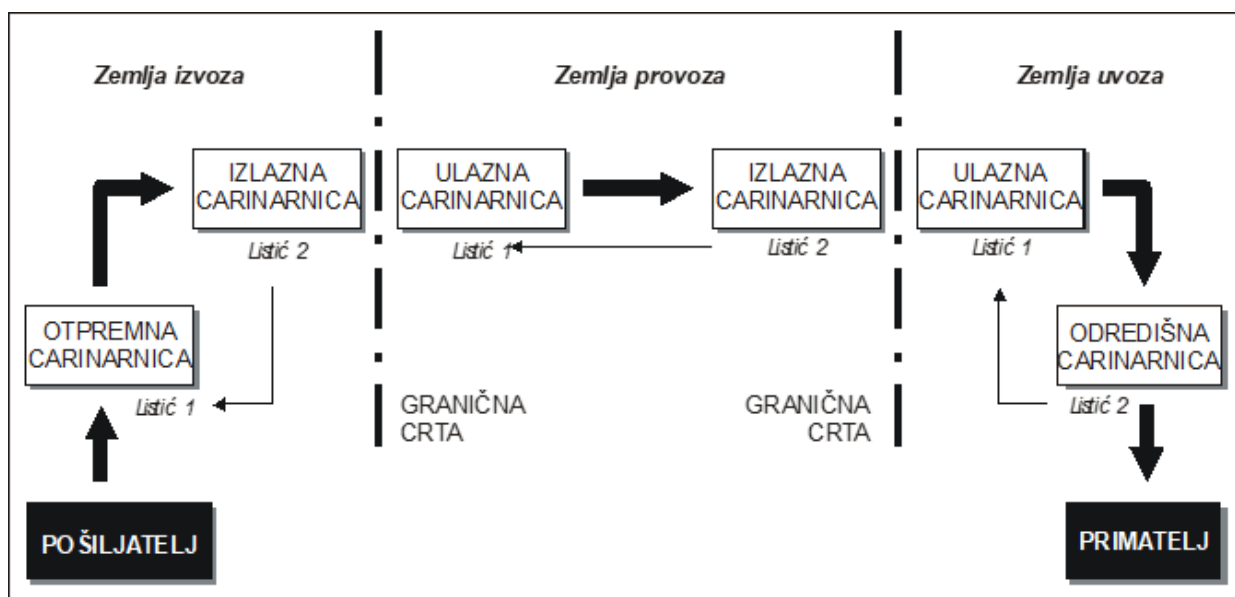
- Potpuno ili djelomice zatvoren tako da tvori spremnik za robu
- Trajne i dovoljno čvrste građe za višekratnu uporabu
- Posebno namijenjen olakšanju prijevoza robe jednim ili različitim prijevoznim sredstvima bez posebnog prekrcaja robe
- Namijenjen lakom manipuliranju
- Napravljen tako da se lako puni i prazni
- Unutarnje zapremnine jedan ili više kubičnih metara

Nakon što vozilo ili kontejner ispuni gore navedene uvjete dobiva „Uvjerenje o odobrenju za prijevoz robe pod carinskim obilježjem“ s rokom valjanosti od dvije godine. Pločica TIR, dimenzija 400 x 250 mm, postavlja se s prednje i stražnje strane, a prikazana je na Slici 7.



Slika 7 TIR pločica

Izvor: [30]



Slika 8 Sustav karneta TIR

Izvor: [22]

Obrazac TIR se sastoji od korica narančaste boje s temeljnim podacima, talona 1/2, odgovarajućeg broja listića 1 i 2, te obrasca zapisnika o očevidu. Obrazac se tiska na francuskom jeziku, ali se na koricama uz francuski nalazi i engleski prijevod. Broj listića u karnetu ovisi o broju otpremnih i odredišnih carinarnica (jedan par za svaku carinarnicu) i broju zemalja provoza (jedan par za svaku zemlju). Stoga postoje dvije vrste karneta:

- sa 6 listića (provoz između dviju zemalja – 875,00 HRK)
- s 14 listića (za provoz preko jedne ili više provozih zemalja) – 1.125,00 HRK

Na prednjoj strani korica nalaze se podaci o izdavatelju, prijevozniku i vozilu ili kontejneru. Na stražnjoj strani korica su pravila za uporabu na francuskom jeziku, a prijevoz pravila na engleski nalazi se na prvoj strani zadnjeg lista korica.

Talon 1/2 sadrži manifest robe i rubrike predviđane za službenu uporabu i ovjeru carinarnica. On trajno ostaje u sustavu karneta. Listić 1 odvaja otpremna, odnosno ulazna usputna carinarnica. Sadrži manifest robe i rubrike predviđene za službenu uporabu. Ovjerava ga ulazna usputna carinarnica. Listić 2 odvaja odredišna, odnosno izlazna usputna carinarnica. Oba listića su odvojena od kupona te trajno ostaju u karnetu. Obrazac zapisnika o očevidu

predviđen je za slučaj oštećenja carinskih obilježja, robe ili vozila. Zapisnik sastavljaju carinarnica ili drugi nadležni organi na zahtjev prijevoznika.

Popunjavanje TIR obrasca obavlja se tijekom cijelog prijevoznog procesa, te zbog toga postoji priručnik za njegovu uporabu. Priručnik sadrži sljedeće informacije:

Tablica 4 Informacije za popunjavanje TIR obrasca

TKO	Tko popunjava stranicu obrasca
KADA	Kada se tijekom TIR prijevoza popunjava stranica
ŠTA	Naziv stranice i podaci za svaku rubriku
POSTUPAK	Šta treba napraviti u svakoj fazi prijevoza, osim popunjavanja određenih dijelova TIR karneta. Npr. Provjera carinskih plombi i uklanjanje kupona

Izvor: izradio autor

U obrascu postoji 28 rubrika odnosno polja koja se popunjavaju. Polja od 1 – 15 popunjava nositelj karneta prije nego što bude predodčen polaznoj carinarnici. Podatci koji su uneseni u obrascu moraju biti čitki i vidljivi na svim stranicama, uneseni pisaćim strojem, štampačem ili kemijskom olovkom. Na TIR karnetu se ništa ne smije brisati ili prepravljati. U slučaju pogreške, pogrešni podaci se precrtaju, a ponovno upisani ispravni podaci moraju biti ovjereni od strane carinskog službenika.

Kupon broj 1 (bijeke boje) je namijenjen carinskim organima u polaznoj carinarnici prilikom otvaranja TIR karneta, te usputnim ili izlaznim carinarnicama. Carinarnica u kojoj se TIR započinje, polazna carinarnica, ispunjava i ovjerava karnet sa svim priloženim kuponima i njihovim talonima (rubrike 16 i 17, te od 18 do 23 karneta). Polazna carinarnica odvaja i pohranjuje prvi kupon broj 1, a ostale daje prijevozniku.

Kupon 2 (zelene boje) koristi izlazna ili odredišna carinarnica. Ona ispunjava ostala polja od 24 do 28, te ih ovjerava. Manji, donji dio kupona šalje preporučenom poštom polaznoj ili graničnoj carinarnici kao potvrdu prijema robe. Zajedno s ranije pohranjenim kuponom broj 1 razdužuje se operacija po karnetu TIR u odgovarajućem kontrolniku.

6. STUDIJA SLUČAJA - ANALIZA TRENDOVA PRODAJE TIR I ATA KARNETA

U praktičnom dijelu rada nastojat će se pružiti cjelokupna slika trendova prodaje TIR i ATA karneta. Analiza se bazira na europskim zemljama i broju njihovih karneta kroz godine uz utvrđene uzroke oscilacija. Period za koji se promatraju podaci je od 2001. do 2021.godine.

6.1. TIR KARNET – Trendovi u posljednjih 20 godina

Glavni cilj ovoga istraživanja je utvrditi trendove u prodaji TIR karneta u periodu od 2011. do 2021.godine kao i razvoj akcijskog plana. Europska komisija Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) iznijela je problematiku pada prodaje TIR karneta koje je prema komisiji posljedica kašnjenja u implementaciji sustava eTIR kao i povećana konkurencija drugih sustava carinskog provoza. TIR konvencija ima 77 ugovornih strana, od kojih dvadeset i jedna¹ ugovorna strana nikad nije koristila sustav ili ga nije koristila u periodu od 2017. do 2020. (kada su prikupljeni podaci analiza u nastavku), devet² od njih je prilično novo i još nisu obavile nikakav TIR prijevoz ili su ih obavile nekoliko tijekom navedenog perioda, a jedna od njih je carinska unija³. Dakle, praktički tek oko 45 ugovornih strana aktivno koristi sustav.



Slika 10 Ugovorne strane TIR karneta

Izvor: [32]

¹ Afganistan, Alžir, Armenija, Kanada, Cipar, Indonezija, Irska, Izrael, Kuvajt, Liberija, Malta, Maroko, Norveška, Portugal, Republika Koreja, Država Palestina, Švedska, Tunis, Ujedinjeno Kraljevina Velika Britanija i Sjeverna Irska, Sjedinjene Američke Države i Urugvaj

² Argentina, Čile, Kina, Indija, Oman, Pakistan, Katar, Saudijska Arabija, Ujedinjeni Arapski Emirati

³ Europska Unija

Prema statističkim podacima koje je izdala Međunarodna unija cestovnog prometa (IRU) u periodu unazad 20 godina izdano je ukupno 46.070.948 TIR karneta. U tablici 5 prikazan je ukupan broj karneta izdan u pojedinoj godini, u razdoblju od 2002. do 2021.godine. Kada bismo period od 20 godina podijelili na četiri jednaka dijela, možemo zaključiti da je najviše TIR karneta izdano od 2002. do 2006.godine. U tom razdoblju prodano je 16.444.750 karneta. U svaki sljedećem periodu dolazilo je do smanjenja broja izdanih TIR karneta. U zadnjih pet godina izdano je 4.421.698 karneta.

Tablica 5 Broj izdanih TIR karneta u periodu od 2002. do 2021.

	A	B	C	D	E
1	GODINA	UKUPAN BROJ TIR KARNETA			
2					
4	2002	3.095.200,00	Σ	16.444.750,00	2002. - 2006.
5	2003	3.298.000,00			
6	2004	3.211.050,00			
7	2005	3.240.650,00			
8	2006	3.599.850,00			
9	2007	3.076.250,00	Σ	14.457.150,00	2007. - 2011.
10	2008	3.253.800,00			
11	2009	2.230.400,00			
12	2010	2.822.200,00			
13	2011	3.074.500,00			
14	2012	3.158.300,00	Σ	10.747.350,00	2012. - 2016.
15	2013	2.920.150,00			
16	2014	1.945.050,00			
17	2015	1.500.450,00			
18	2016	1.223.400,00			
19	2017	1.154.650,00	Σ	4.421.698,00	2017. - 2021.
20	2018	1.020.650,00			
21	2019	858.100,00			
22	2020	679.300,00			
23	2021	708.998,00			

Izvor: [33]

Najviše TIR karneta izdano je 2006.godine – 3 599 850, a najmanje 2019. – 858 100. Na Grafom 1 prikazano je kretanje broja izdanih karneta. Osim velikog pada koji se dogodio 2009.godine, dramatičan pad započeo je u razdoblju između 2013. i 2014. godine gdje je u jednoj godini izdano 1.000.000 karneta manje. Od 2015. godine bilježi se konstantan pad broja TIR karneta. U 2017. godini prodaja TIR karneta smanjena je na 1,15 milijuna ili za 9,4% manje u odnosu na 2016.godinu. Zbog smanjenja prodaje TIR karneta, a ciljem podmirjenja

procijenjenih troškova, trošak TIR karneta za 2018. godinu iznosio 1,43 USD, u usporedbi s 0,60 USD u 2015.godini.



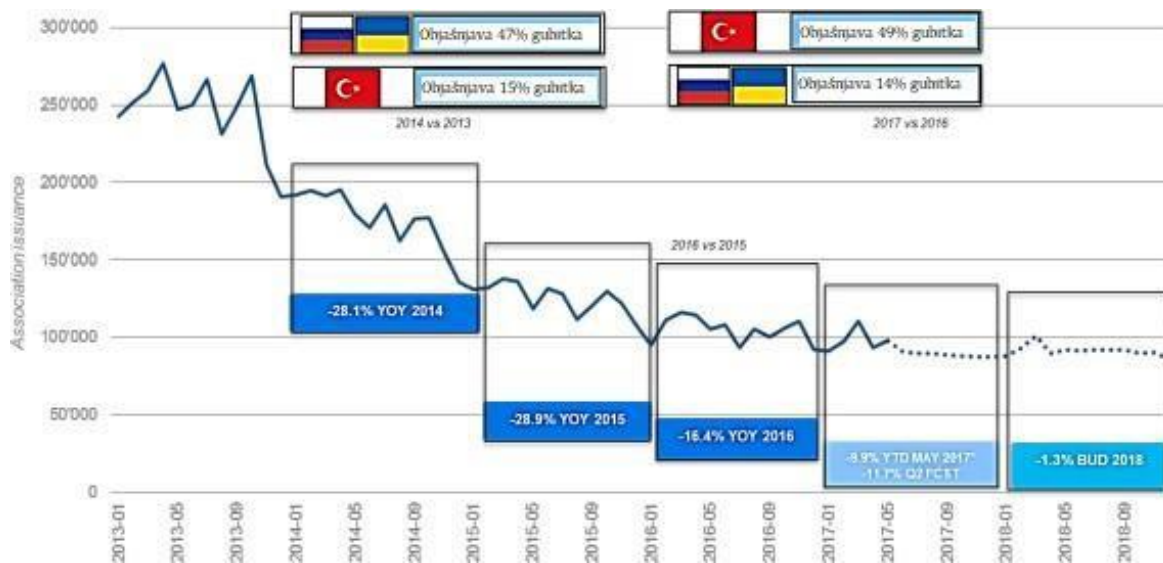
Graf 1 Izdani TIR karneti od 2002. do 2021.

Izvor: [33]

Prema IRU 47% gubitaka koji se dogodio između 2013. i 2014.godine uzorkovan je manjom stopom izdavanja TIR karneta u Ukrajini i Ruskoj Federaciji.

	2013.	2014.
Ruska Federacija	529 700	300 400
Ukrajina	434 000	95 000

Dodatnih 15% smanjenja uzrokovano je zbog manjeg izdavanja TIR karneta turskim prijevoznicima. Nadalje, još jedan veliki pad dogodio se između 2016. i 2017. kada je izdano 49% manje TIR karneta u Ruskoj Federaciji i Ukrajini (Graf 2).



Graf 2 Prikaz TIR karneta u Ruskoj Federaciji, Ukrajini i Turskoj

Izvor: [34]

Prema IRU-u, TIR karnet brzo gubi važnost u Europi, a broj aktivnih pretplatnika karneta je u opadanju. TIR se sve manje koristi za robu koja ulazi na jedinstveno europsko tržište. Deklaracija T1 i T2 sve su više u uporabi iz sljedećih razloga:

- Praktična, nema papira, velik broj brokera i agenata koji mogu podržati operatere bilo kada i bilo gdje;
- Jeftiniji, osim za konsolidirani teret;
- Pruža pojednostavljene postupka: ovlaštenu pošiljatelj i primatelj, sveobuhvatno jamstvo, oslobađanje od jamstva;
- Moderan i fleksibilan sustav koji udovoljava potrebama i zahtjevima poslovanja.

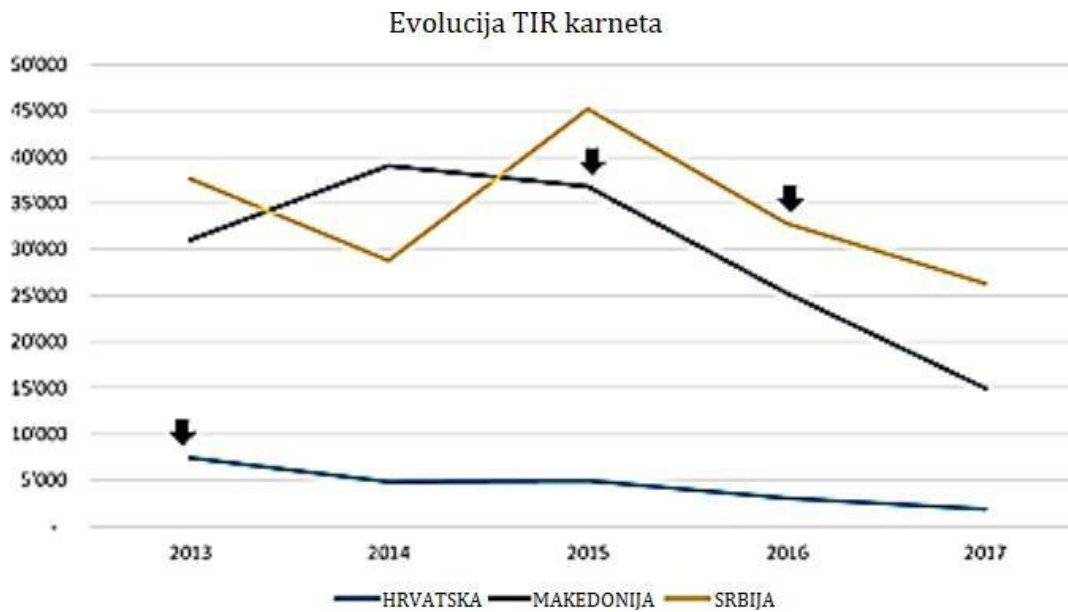


Graf 3 Broj aktivnih pretplatnika TIR-a

Izvor: [34]

U razdoblju od 2001. do 2018. Poljska je izdala najviše karneta, čak 4.174.800. Slijede je Bugarska s 3.124.500, Rumunjska s 3.095.350 i Litva s 3.028.000. Zemlje koje su u istom razdoblju izdale najmanji broj karneta na području Europske Unije su Portugal s 5.600 i Cipar s 5.800.

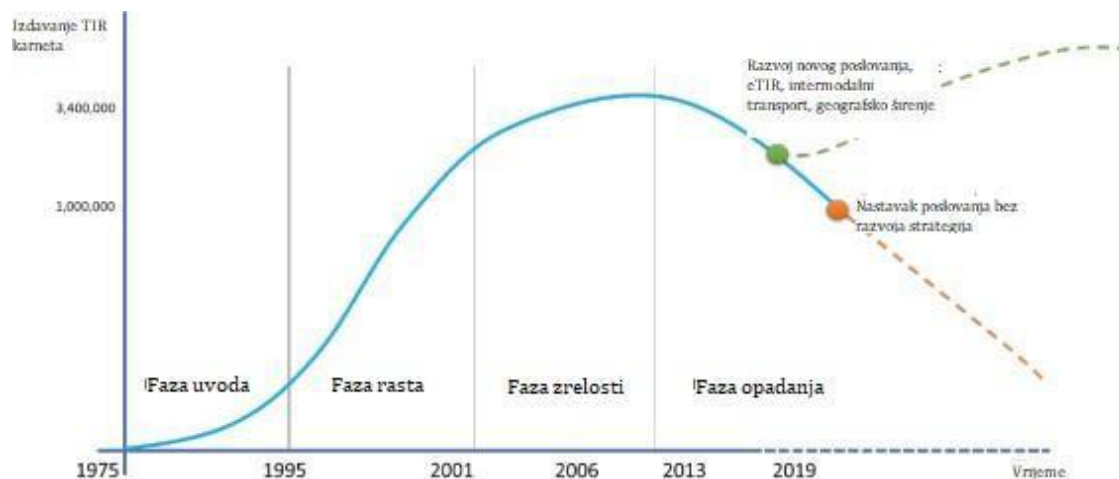
Nakon što se Turska u prosincu 2012. pridružila NCTS-u, izdavanje TIR karneta u Turskoj se smanjilo za 64%. Nastavak padajućeg trenda da očekuje i u drugim zemljama. Hrvatska se također pridružila sustavu NCTS u srpnju 2012.godine, Sjeverna Makedonija u srpnju 2015., a Srbija u veljači 2016.godine. Albanija, Bosna i Hercegovina i Crna Gora se pripremaju pridružiti NCTS-u 2022.godine. Uz balkanske države, korake pri pridruživanju NCTS-u poduzimaju također i Azerbajdžan, Gruzija i Republika Moldavija. Prognoza za 2022.godinu je da će navede zemlje izdati najmanje 90 000 karneta manje nego u 2017. godini.



Graf 4 Evolucija TIR karneta u Hrvatskoj, Makedoniji i Srbiji

Izvor: [34]

Na Grafu 5 prikazan je životni ciklus TIR karneta od sklapanja postojeće TIR konvencije 1975. Zbog ranije analiziranih činjenica, jasno je da je izdavanje TIR karneta prošlo fazu zrelosti i ušlo u fazu u kojoj će se u nadolazećim godinama događati daljnji pad. Potrebno je napraviti revitalizaciju sustava TIR i poduzeti radnje koje se tiču različitih razina: implementacija TIR sustava, cijena i modernizacije TIR konvencije.



Graf 5 Životni ciklus TIR karneta

Izvor: [34]

TIR karnet u vrijeme pandemije COVID-19

Tijekom 2020.godine kada su zemlje diljem svijeta počele zatvarati granice i uvoditi karantene zbog pandemije COVID-19, globalni opskrbni lanci bili su teško pogođeni, uključujući korištenje TIR postupka. U Tablici 6 prikazani su podaci za 2020. i 2021. godinu za vrijeme trajanja COVID-19 mjera, te ćemo na temelju navedenih podataka vidjeti kojim tokom se mijenjala potražnja za TIR karnetima.

Tablica 6 Izdani TIR karneti u razdoblju od 2017. - 2021.

25	Država	2017	2018	2019	2020	2021
26	Ruska Federacija	122600	121000	95200	83200	62000
27	Ukrajina	143600	106000	103500	71500	109500
28	Turska	200000	189000	200000	55000	96999
29	Bjelorusija	55600	46550	43150	29650	26149
30	Bugarska	44800	21600	13200	11500	10300
31	Latvija	19950	5500	9500	6250	10300
32	Mađarska	10550	5750	3650	4250	3150
33	Slovačka	8900	6600	3000	2500	2300
34	Njemačka	5450	3100	1900	2000	0
35	Grčka	2100	4050	1950	2000	2150
36	Češka	12200	3000	2900	1400	900
37	Italija	500	1000	600	600	1000
38	Bosna i Hercegovina	600	600	250	350	0
39	Austrija	2900	700	1200	200	900
40	Hrvatska	1150	400	150	200	200
41	Danska	300	350	300	200	100
42	Estonija	2150	1200	1300	0	50
43	Finska	500	700	500	0	500
44	Francuska	50	0	50	0	0

Izvor: [33]

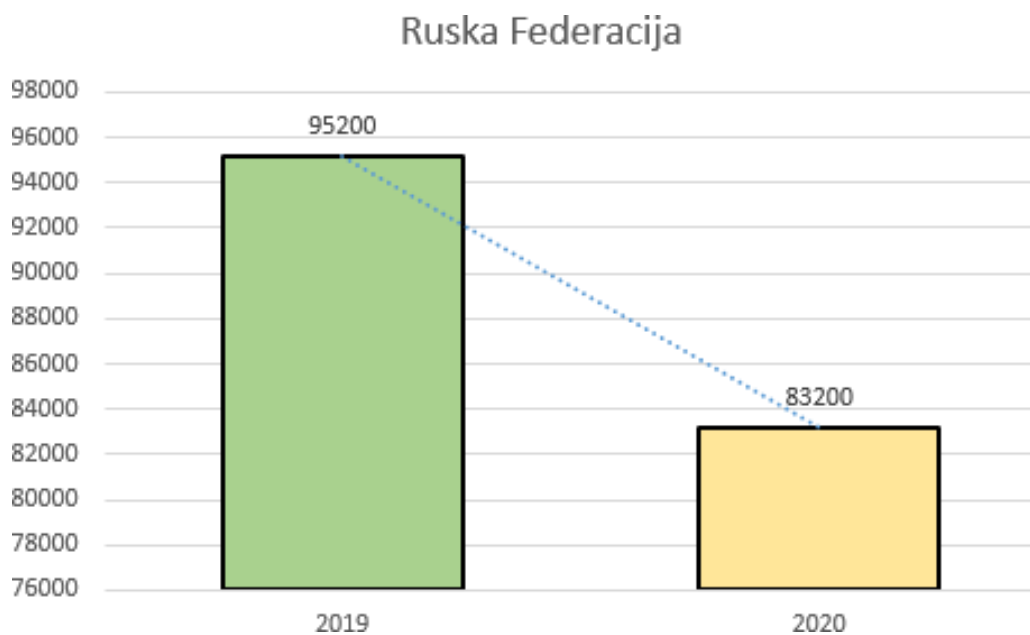
Prema statističkim podacima preuzetima sa stranice IRU-a u 2020.godini najveći broj TIR karneta izdan je Ruskoj Federaciji u brojčanom iznosu od 83 200 karneta. Nakon njega, na samom vrhu izdavanja TIR karneta nalaze se Ukrajina i Turska. Ipak, pogledamo li broj izdanih TIR karneta u prethodnim godinama, možemo vidjeti pad broja izdanih karneta za vrijeme pandemije. COVID-19 je u 2020. godini utjecao na smanjenje izdanih karneta od 13%, u odnosu na prethodnu 2019.godinu. U Ukrajini je smanjenje iznosilo 30%, dok najveće smanjenje bilježi

Turska od čak 73%. Najmanji broj izdanih TIR karneta u vrijeme pandemije bio je u Estoniji, Finskoj i Francuskoj. Na sljedećim grafovima prikazani su padajući trendovi izdavanja karneta kao posljedica COVID-19 virusa.

Tablica 7 Kretanje broja TIR karneta u Ruskoj Federaciji, Ukrajini i Turskoj

Država	2019	2020	Smanjenje izdanih TIR karneta
Ruska Federacija	95200	83200	↓ 13%
Ukrajina	103500	71500	↓ 30%
Turska	200000	55000	↓ 73%

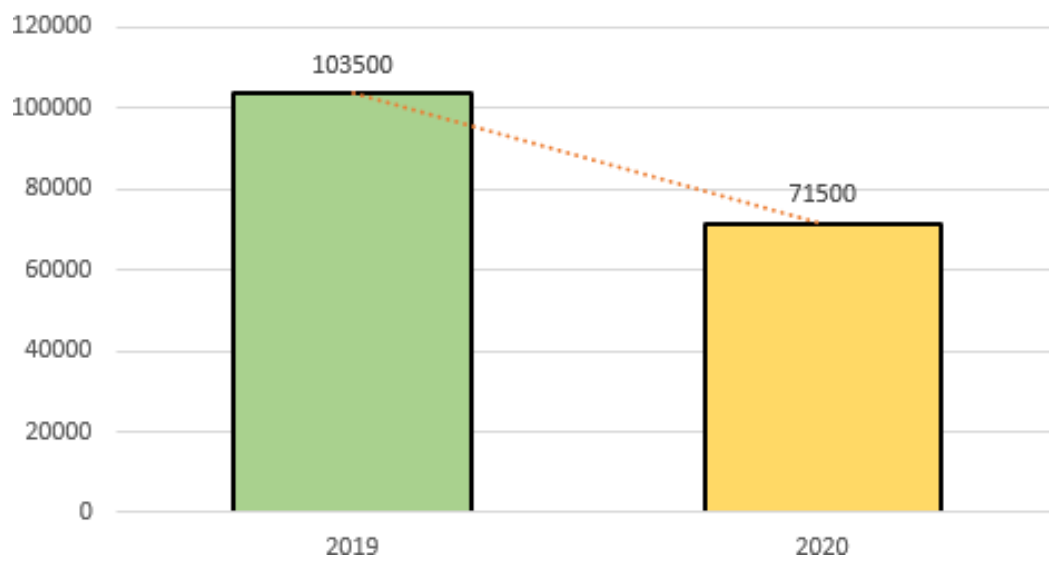
Izvor: izradio autor



Graf 6 TIR karnet u Ruskoj Federaciji

Izvor: izradio autor

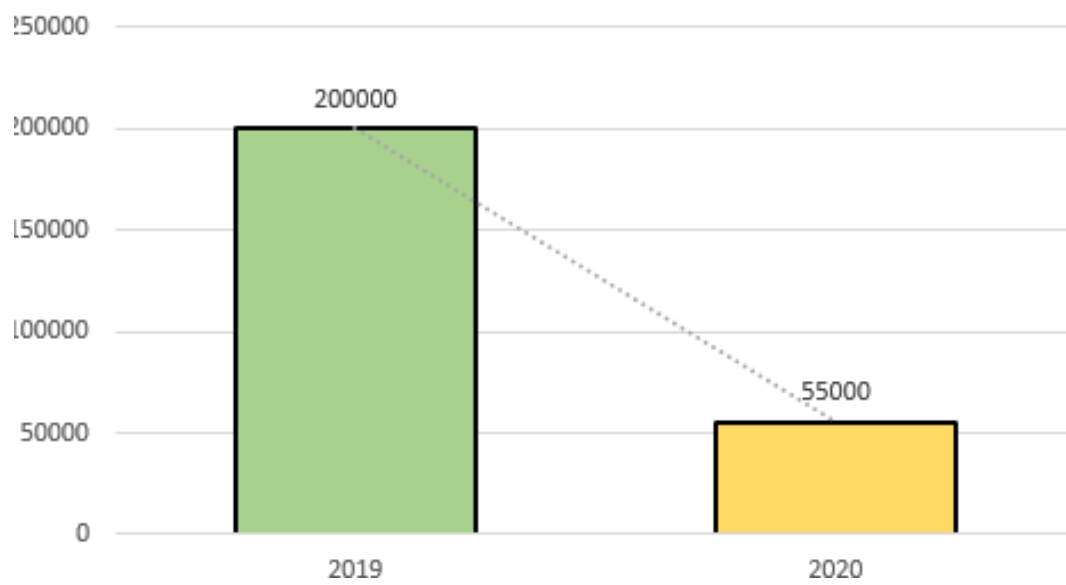
Ukrajina



Graf 7 TIR karnet u Ukrajini

Izvor: izradio autor

Turska

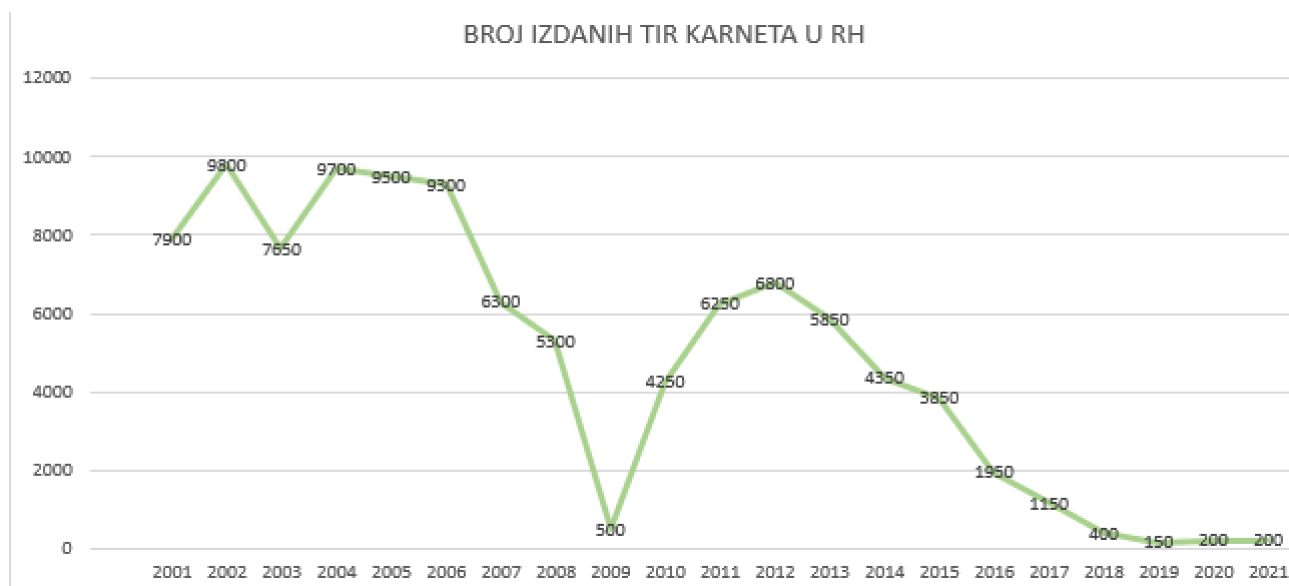


Graf 8 TIR karnet u Turskoj

Izvor: izradio autor

Trendovi TIR karneta u Hrvatskoj

U zadnjih 20 godina RH imala je nekoliko većih oscilacija u uporabi TIR karneta. Podatak iz 2006.godine navodi kako je u to godini izdano 9700 TIR karneta, što je ujedno i najveći broj izdanih karneta u RH. Najmanji broj TIR karneta izdan je u 2019.godini. U periodu od 2001. do 2021. ukupno je izdano 101.350 TIR karneta, a izdavatelj TIR karneta je Hrvatska gospodarska komora. Iako je broj izdanih TIR karneta oscilirao, najveća oscilacija dogodila se u 2013.2014. i 2015.godini kada je broj izdanih karneta u godini padao čak ispod 1000. Od tada se konstantno bilježi pad svake godine. U tablici 8 prikazani su brojčani podaci o izdanim TIR karnetima na području RH od 2001. do 2021. godine, a grafom 10 možemo vidjeti kako su se izmjenjivali trendovi pada i rasta potražnje za TIR karnetom.



Graf 9 Broj izdanih TIR karneta u RH

Izvor: izradio autor prema [33]

Tablica 8 Broj izdanih TIR karneta u RH

GODINA	BROJ IZDANIH TIR KARNETA U RH
2001	7900
2002	9800
2003	7650
2004	9700
2005	9500
2006	9300
2007	6300
2008	5300
2009	500
2010	4250
2011	6250
2012	6800
2013	5850
2014	4350
2015	3850
2016	1950
2017	1150
2018	400
2019	150
2020	200
2021	200

$$\Sigma = 101\ 350$$

Izvor: izradio autor

6.2. ATA karnet

ATA karnet je jednostavan međunarodni carinski dokument koji se koristi za pojednostavljenje privremenog uvoza u stranu zemlju, s rokom važenja od godine dana. Ovim carinskim dokumentom omogućen je privremeni uvoz određenih kategorija robe u carinsko područje svake zemlje koja je prihvatila Konvenciju o privremenom uvozu, bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita, što inače slijedi u redovnom postupku za privremeni izvoz odnosno uvoz.

ATA karnet pokriva većinu razvijenih dijelova svijeta, od Sjeverne Amerike do Azije. Na Slici 11 prikazan je raspon država u cijelom svijetu koje koriste ATA karnet.



Slika 11 Raspon primjene ATA karneta

Izvor: [35]

EU ATA karnet omogućuje bezgranični pristup u 27 zemalja i može se koristiti za onoliko posjeta koliko želite u razdoblju od 12 mjeseci. Od 1.siječnja 2021. ATA karneti su obavezni za privremeni uvoz u EU. Međunarodni sustav karneta ATA za privremeni izvoz je uspostavljen zasebno. Sve zemlje EU su članice i s otvorenim granicama, te se isti ATA karnet može koristiti u cijeloj Europi. Nakon što ga carina potvrdi na mjestu ulaska, karnet djeluje kao tranzitni dokument, te se Europa može napustiti iz bilo koje države. U prvim godinama primjena pravila ATA karneta u zemljama EU je varirala. Pravna osnova za korištenje potječe iz ATA konvencije iz 1961. i Istanbulske konvencije o privremenom uvozu iz 1990.godine. Ove konvencije i dalje vrijede, zbog čega Brexit ne utječe na mogućnosti korištenja karneta [36].

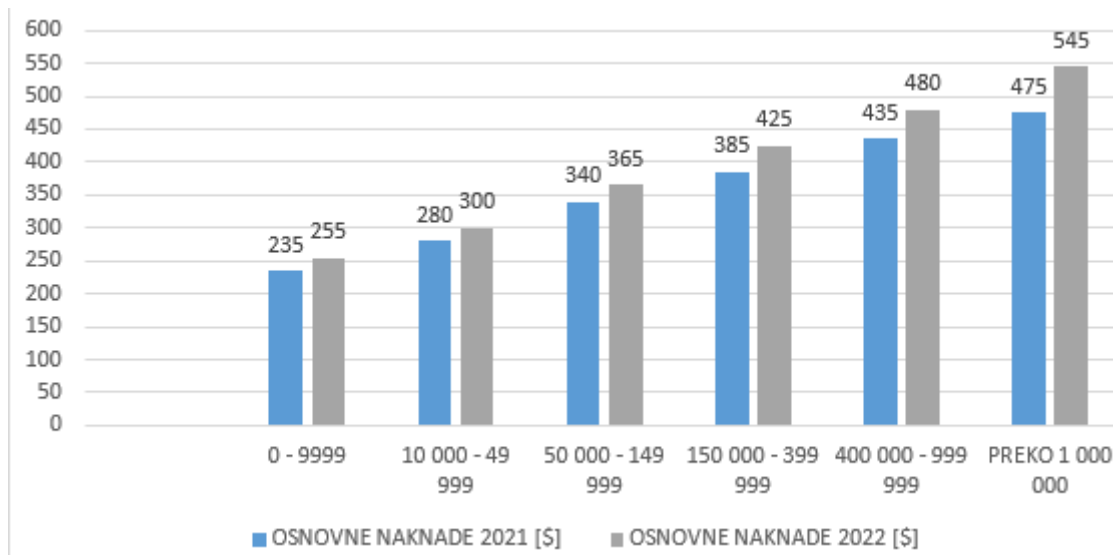
ATA karneti koji se izdaju su pravi primjer onoga što se može postići međunarodnim sporazumima. Naravno, ATA karnet uključuje troškove, ali nakon ulaska u EU omogućeno je slobodno kretanje te se karnet može koristiti više puta tijekom 12 mjeseci. Ovi uvjeti omogućuju korisniku karneta privremene uvoze, od servisnih posjeta do nastupa, demonstracija ili poslovnih izložbi [37].

Od 1.veljače 2022. povećane su naknade za obradu ATA karneta koje je postavilo nacionalno jamstveno udruženja za ATA karnete. Svaki ATA karnet procjenjuje se kao osnovna naknada. Osnovna naknada izračunava se na temelju ukupne vrijednosti Opće liste vrijednosti. Naknada pokriva prvu stranicu Općeg popisa i do četiri seta talona odgovarajućih vaučera (američkih, stranih ili tranzitnih).

Tablica 9 Opća lista vrijednosti i osnovne naknade

Opća lista vrijednost	Osnovne naknade 2021	Osnovne naknade 2022
\$0 – 9,999\$	\$235	\$255
\$10,000 - \$49,999	\$280	\$300
\$50,000 – \$149,999	\$340	\$365
\$150,000 - \$399,999	\$385	\$425
\$400,000 - \$999,999	\$435	\$480
Preko \$1,000,000	\$475	\$545

Izvor: [38]



Graf 10 Vrijednost naknada ATA karneta

Izvor: [38]

Iz Tablice 9 i Grafa 11 možemo vidjeti na koji način rastu naknade prilikom izdavanja ATA karneta. Opća lista vrijednosti određuje vrijednost pojedine robe koja se prevozi te se na temelju vrijednosti svrstava u skupine i obračunava naknada. Razlikujemo šest skupina vrijednosti. Za vrijednost robe do 10 000\$ osnovne naknade u 2022.godini iznosile su 255\$. Također, vidljiv je i porast cijene u istoj kategoriji u odnosu na 2021.godinu kada su osnovne naknade bile 20\$ niže. Za vrijednost robe veće od 1 000 000\$ osnovne naknade su iznosile 545\$ u 2022.godini. Također, unutar svih ostalih vrijednosnih skupina cijena osnovnih naknada je narasla od 20\$ do 70\$.

Vijeće Sjedinjenih Američkih Država za međunarodno poslovanje (USCIB) općenito zahtijeva iznos vrijednosnice/pologa od 40% ukupne vrijednosti Opće liste. U nekim slučajevima kada vozila putuju na ATA karnet USCIB zahtijeva 100% do 150% vrijednosti sigurnosnog depozita. Zamjenski ATA karneti obično se nazivaju produžni ATA karneti jer omogućuju da roba ostane u stranom ATA karnetu nakon početnog datuma isteka. Ovi ATA karneti podliježu odobrenju i nisu prihvaćeni u svim zemljama ATA karneta [38].

7. ZAKLJUČAK

Cilj ovoga rada bila je analiza TIR i ATA karneta u Republici Hrvatskoj, te osvrt na njihovu budućnost. Oba karneta za svrhu imaju pojednostavljenije kretanja robe u međunarodnom prijevozu.

Na temelju TIR karneta propisuje se nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom čime se olakšava kretanje robe pod pečatom. Važnost TIR karneta je u poticanju razvitka međunarodne trgovine. Prema Europskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), problem TIR karneta je u konstantnom opadanju uporabe TIR karneta. Iako se u posljednje dvije, tri godine kao uzrok toga može navesti pandemija COVID-19, izdavanje TIR karneta u konstantnom je padu od 2015.godine. U 2017.godini prodaja TIR karneta smanjena je na 1,15 milijuna ili za 9,4% manje u odnosu na 2016.godinu. Ovakav pad prodaje TIR karneta utječe i na njegovu cijenu, koja raste kako bi se podmirili procijenjeni troškovi. Prema IRU, TIR karnet gubi na važnosti u Europi zbog sve češće uporabe deklaracija T1 i T2. Također, pridruživanje zemalja sustavu NCTS ugrožava uporabu TIR karneta. U Turskoj se 2012.godine, nakon pridruživanja NCTS-u izdavanje broja karneta smanjeno za 64%. Republika Hrvatska također je članica NCTS-a od 2012.godine, Sjeverna Makedonija od 2015., a Srbija od veljače 2016.godine. Europska komisija Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) smatra da je razlog pada korištenja TIR karneta kasnija implementacija eTIR elektroničkog sustava kao i povećana konkurencija drugih sustava carinskog provoza. Tek je tijekom pandemije, u cilju sprječavanja širenja virusa, došlo do implementacije beskontaktnog sustava eTIR.

Izgleda da je TIR karnet ušao u fazu u kojoj mu slijedi konstantan pad ako se ne poduzme revitalizacija sustava TIR, koja bi mogla dovesti do nove faze rasta. Neka od područja na kojima bi se trebalo raditi je provedba eTIR sustava, reguliranje cijena te modernizacija TIR konvencije.

ATA karnet omogućuje privremeni uvoz u stranu zemlju bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita, što je inače regularni postupak pri uvozu odnosno izvozu. Podržava prijevoz sportske opreme, kazališne scenografije, ozvučenja koncerta, trkaćih automobila i sličnog. Naknada ATA karneta obračunava se na

temelju ukupne vrijednosti robe, a uspoređujući 2021. i 2022.godinu iznos naknada je porasla za 20\$ do 70\$, ovisno o skupini u koju spada vrijednost robe. Nastavak iznosa osnovnih naknada nastavit će se i u narednom periodu.

TIR i ATA karnet trebaju konstanto pratiti zahtjeve korisnika kako bi ostali konkurentni i smanjili negativan trend smanjenja njihove uporabe. U 2022. godini očekuje se pad izdanih ATA i TIR karneta zbog izbivanja rata na teritoriju Ukrajine i Rusije, a koje spadaju u sami vrh država s izdanim najvećim brojem karneta.

LITERATURA

- [1] Tandarić N., Špeditersko poslovanje u Republici Hrvatskoj – osvrt na period nakon ulaska RH u EU, Završni rad, 2020
- [2] Zelenika, R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, 1996., str.47.
- [3] Zelenika, R., Temelji logističke špedicije
- [4] Bendeković J., Vuletić D., Gotovac M., Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, Ekonomski fakultet Zagreb
- [5] <https://www.timocom.com.hr/lexicon/pojmovnik-transporta/me%C4%91unardna-%C5%A1pedicija> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [6] <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=63545> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [7] <https://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=28396> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [8] <https://www.zagrebsped.hr/usluge/carinsko-posredovanje/provozni-postupak/> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [9] Ivanković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- [10] Ibid., str. 130
- [11] Ibidem
- [12] Zelenika R., op.cit., str. 118
- [13] Č. Iveković, R .Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 136
- [14] Č. Iveković, R. Stanković, M. Šafran: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 138
- [15] Purgar P., Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe zbirnim kontejnerima, Završni rad, 2018

- [16] Lacko V., Primjena carinskih dokumenata kod uvoza, izvoza i provoza robe, Završni rad, 2018
- [17] https://www.spedicija.hr/Portals/0/Dokumenti/Dispozicija_izvoz.pdf [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [18] <https://www.anada.hr/TIm/Eur1> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [19] <https://mojured.hr/shop/tiskanice-i-obrasci/xii-31-eur-1-potvrda-o-prometu-robe/>
[Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [20] https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs_hr
[Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [21] <https://hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/sto-je-ata-karnet> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [22] Nastavni materijali iz kolegija Špedicija
- [23] <https://hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/ata-karnet-upute-za-popunjavanje> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [24] <http://hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/sto-je-ata-karnet> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [25] <https://www.generaltransport.rs/ata-karnet/> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [26] <https://www.prometna-zona.com/ata-karnet/> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [27] <https://hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/kako-koristiti-ata-karnet-na-putu> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [28] <https://hgk.hr/odjel-e-javne-ovlasti/drzave-clanice-ata-lanca> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [29] <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet/> [Pristupljeno: srpanj 2022.]
- [30] <https://carina.gov.hr/vijesti/prestanak-primjene-tir-karneta-u-ruskoj-federaciji/1613>
[Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [31] https://www.iru.org/sites/default/files/2017-06/How_to_fill_in_a_TIR_Carnet_BS.pdf
[Pristupljeno: kolovoz 2018.]
- [32] https://en.wikipedia.org/wiki/TIR_Convention [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[33] <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/TIRCarnets2001-2021.pdf> [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[34] <https://unece.org/sites/default/files/2021-04/ECE-TRANS-WP30-2020-03r1e.pdf>
[Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[35] <https://www.ata-carnet.uk/countries/> [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[36] <https://www.ata-carnet.uk/eu/> [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[37] <https://www.ata-carnet.uk/eu/smaller-business/> [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

[38] <https://www.roanokegroup.com/fags/carnet-cost/> [Pristupljeno: kolovoz 2018.]

TABLICA SLIKA

Slika 1 Primjer dispozicije za uvoz	10
Slika 2 Dispozicija za izvoz	16
Slika 3 EUR 1	17
Slika 4 ATA karnet	24
Slika 5 ATA karnet	25
Slika 6 Žuti, bijeli i plavi taloni	26
Slika 7 TIR pločica	30
Slika 8 Sustav karneta TIR.....	31
Slika 9 Karnet TIR	33
Slika 9 Ugovorne strane TIR karneta	34
Slika 11 Raspon primjene ATA karneta	45

TABLICA TABLICA

Tablica 1 Carinski dokumenti za uvoz, izvoz i provoz	14
Tablica 2 Države članice ATA saveza	28
Tablica 3 Prednosti korištenje TIR karneta	29
Tablica 4 Informacije za popunjavanje TIR obrasca.....	32
Tablica 5 Broj izdanih TIR karneta u periodu od 2002. do 2021.....	35
Tablica 6 Izdani TIR karneti u razdoblju od 2017. - 2021.....	40
Tablica 7 Kretanje broja TIR karneta u Ruskoj Federaciji, Ukrajini i Turskoj.....	41
Tablica 8 Broj izdanih TIR karneta u RH.....	44
Tablica 9 Opća lista vrijednosti i osnovne naknade.....	46

TABLICA GRAFOVA

Graf 1 Izdani TIR karneti od 2002. do 2021.....	36
Graf 2 Prikaz TIR karneta u Ruskoj Federaciji, Ukrajini i Turskoj.....	37
Graf 3 Broj aktivnih pretplatnika TIR-a.....	38
Graf 4 Evolucija TIR karneta u Hrvatskoj, Makedoniji i Srbiji	39
Graf 5 Životni ciklus TIR karneta	39
Graf 7 TIR karnet u Ruskoj Federaciji	41
Graf 8 TIR karnet u Ukrajini.....	42
Graf 9 TIR karnet u Turskoj	42
Graf 10 Broj izdanih TIR karneta u RH.....	43
Graf 11 Vrijednost naknada ATA karneta.....	46

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____ završni rad


(vrsta rada)

isključivo rezultat mogega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da 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/diplomskog rada pod naslovom Analiza primjene TIR i ATA karneta u RH, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, 02.09.2022.

Katarina Skoko, 
(ime i prezime, potpis)