

Promjene u cestovnom prijevozu robe ulaskom Republike Hrvatske u schengensko područje

Vincek, Marko

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:119:626803>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**PROMJENE U CESTOVNOM PRIJEVOZU ROBE
ULASKOM RH U SCHENGENSKO PODRUČJE
CHANGES IN ROAD FREIGHT TRANSPORT DUE TO THE
ENTRY OF THE REPUBLIC OF CROATIA INTO THE
SCHENGEN AREA**

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

Student: Marko Vincek

JMBAG: 0135262282

Zagreb, rujan 2023.

Zagreb, 9. svibnja 2023.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 7192

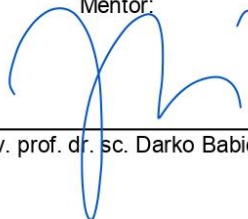
Pristupnik: **Marko Vincek (0135262282)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Promjene u cestovnom prijevozu robe ulaskom Republike Hrvatske u schengensko područje**

Opis zadatka:

Cestovni prijevoz robe u Republici Hrvatskoj je ključna grana gospodarstva koja igra značajnu ulogu u unutarnjoj i međunarodnoj trgovini. Obavljanje cestovnog prijevoza robe temelji se na licencijama i dozvolama koje je potrebno ishoditi da bi se prijevoz mogao obavljati na legalan način. Ukoliko je riječ o međunarodnom prijevozu robe tada važnu ulogu u prijevozu ima carina i carinsko poslovanje koje regulira uvoz i izvoz robe te njihovu obradu, nadzor i kontrolu. U Europskoj uniji države članice mogu biti i članice Schengena, odnosno prostora koji funkcionira kao područje jedne države i bez graničnih kontrola. Ulaskom Republike Hrvatske u schengensko područje došlo je do određenih promjena u cestovnom prijevozu robe te je zadatak završnog rada istražiti koje su navedene promjene i kako će se cestovni prijevoz dalje razvijati.

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. OSNOVNI POJMOVI U CARINSKOM POSLOVANJU	3
2.1. HARMONIZIRANI SUSTAV	4
2.2. CARINSKI SUSTAV REPUBLIKE HRVATSKE.....	4
2.3. CARINSKI DOKUMENTI	6
2.3.1. CMR	6
2.3.2. TIR KARNET	9
2.3.3. ATA KARNET	13
2.3.4. JEDINSTVENA CARINSKA DEKLARACIJA.....	16
3. DEFINICIJA SCHENGENSKOG PODRUČJA	18
4. PROMJENE UVEDENE ULASKOM RH U SCHENGEN	20
4.1. PROMJENE HRVATSKOG CARINSKOG SUSTAVA NAKON ULASKA U EUROPSKU UNIJU	20
4.1.1. EORI BROJ	21
4.1.2. INTRASTAT	21
4.1.3. NCTS SUSTAV	23
4.2. PROMJENE HRVATSKOG CARINSKOG SUSTAVA ULASKOM U SCHENGEN.....	24
5. OČEKIVANI DALJNI RAZVOJ CESTOVNOG TERETNOG PRIJEVOZA U RH (U KONTEKSTU SCHENGENA).....	26
5.1. USPOREDNA ANALIZA HRVATSKE, SLOVENIJE I MAĐARSKE OD 2018. DO 2022..	26
5.2. USPOREDNA ANALIZA TRANZITNOG PROMETA KROZ HRVATSKU, SLOVENIJU I MAĐARSKU	32
5.3. PROGNOZA UVOZNOG I IZVOZNOG PROMETA U HRVATSKOJ NAKON ULASKA U SCHENGEN	35
6. ZAKLJUČAK.....	38
7. LITERATURA.....	40
POPIS SLIKA	42
POPIS TABLICA.....	43

PROMJENE U CESTOVNOM PRIJEVOZU ROBE ULASKOM RH U SCHENGENSKO PODRUČJE

SAŽETAK

Integracija države u Europsku Uniju i samim time potpis Schengenskog sporazuma označava izniman korak u daljnjem razvitku njezinog gospodarstva. Ratifikacijom Schengenskog sporazuma, država se obavezuje ukinuti graničnu kontrolu sa susjednim državama ako su i one potpisnice Sporazuma. Republika Hrvatska postala je članicom Europske Unije 1.7.2013., a ratificirala je Sporazum 1.1.2023, te će se u ovom radu opisati promjene koje su nastale integracijom europskih standarda na hrvatske granice u kontekstu cestovnog prijevoza robe. Korištenjem usporedne analize sa susjednim zemljama Slovenijom i Mađarskom napraviti će se prognoza daljnjeg razvoja cestovnog teretnog prometa u Republici Hrvatskoj.

KLJUČNE RIJEČI: *Schengen, cestovni prijevoz tereta, carina, Europska Unija, Republika Hrvatska*

CHANGES IN ROAD FREIGHT TRANSPORT DUE TO THE ENTRY OF THE REPUBLIC OF CROATIA INTO THE SCHENGEN AREA

SUMMARY

The integration of a country into the European Union and thus the signing of the Schengen Agreement marks an exceptional step in the further development of its economy. By ratifying the Schengen Agreement, the country undertakes to abolish all border controls with neighboring countries if they are also a signee to the Agreement. The Republic of Croatia became a member of the European Union on the 1. of July 2013., and ratified the Schengen Agreement on the 1. of January 2023., and this paper will describe the changes that have occurred with the integration of European standards at Croatian borders in the context of road freight transport. Using a comparative analysis with neighboring countries Slovenia and Hungary, a forecast of the further development of road freight transport in the Republic of Croatia will be made.

KEY WORDS: *Schengen, road freight transport, customs, European Union, Republic of Croatia*

1. UVOD

Ulazak u Europsku Uniju jedna je od najvećih prekretnica za gospodarstvo europske države, integracija s ostalim, naprednijim europskim državama donosi element sigurnosti i stabilnosti za, naspram njima, slabije razvijene države. Osim stabilnosti i napretka, ulaskom u EU, ulazi se u zajedničko tržište Europe što znači opstanak tvrtki koje modernizacijom svoje ponude mogu ostati konkurentne tvrtkama koje su već zapečatile svoj položaj na tržištu.

Jedan od najbitnijih sporazuma Europske Unije jest Schengenski sporazum, kojim se države potpisnice obavezuju ukinuti kontrolu na graničnim prijelazima s ostalim potpisnicama što uvelike ubrzava i pojednostavljuje promet – putnički i teretni. Kontrole na granicama se ukidaju osim u iznimnim slučajevima, a carinske formalnosti obavljaju se elektroničkim putem. Rezultat ovih akcija može biti poticaj napretka prijevoznika države potpisnice, što samim time pridonosi porastu kvalitete gospodarstva same države.

Cilj ovog rada je protumačiti razlike nastale na hrvatskim granicama u kontekstu teretnog prijevoza samim ulaskom u Europsku Uniju 1.7.2013., odnosno kako je to utjecalo na carinu i carinske postupke, a zatim dobiti uvid u konačne promjene ratifikacijom Schengenskog sporazuma 1.1.2023. te analizirati kako će one utjecati na hrvatski teretni prijevoz u budućnosti. Obzirom kako u trenutku izrade ovog rada još nije prošla kalendarska godina od ratifikacije Sporazuma, analiza potencijalne promjene teretnog prometa u Hrvatskoj napraviti će se usporednom analizom sa državama Slovenijom i Mađarskom koje u europskom kontekstu imaju sličnu ulogu poveznice jugoistoka i istoka Europe s razvijenijom, srednjom i zapadnom Europom.

Rad je podijeljen na šest poglavlja te njima pripadajućim pod poglavljima, a ona su:

1. Uvod
2. Osnovni pojmovi u carinskom poslovanju
3. Definicija schengenskog područja
4. Promjene uvedene ulaskom RH u Schengen
5. Očekivani daljnji razvoj cestovnog teretnog prijevoza u RH (u kontekstu Schengena)
6. Zaključak

Uvodni dio prikazuje kratki uvid u samu temu istraživanja, odnosno probleme s kojima se suočava, ali i prilike koje dobiva država ratifikacijom Schengenskog sporazuma. Predstavljena je i struktura ovog rada koja putem opisa različitih elemenata sustava teretnog prijevoza u sintezi donosi zaključak analize.

U drugom poglavlju prikazani su elementi carinskog sustava i njihova uloga procesu transporta tereta. Dan je detaljniji opis carinskog sustava Republike Hrvatske te najbitnija dokumentacija koja se koristi svakodnevno u teretnom prijevozu.

U trećem poglavlju, opisuje se područje schengenskog područja, kratka povijest nastanka Sporazuma te neke od najbitnijih odredbi propisanih njime koje države potpisnice moraju primijeniti na svojim granicama teritorija.

Četvrto poglavlje sadrži opis promjena uvedenih u carinski sustav koje su koncentrirane na elektroničku provedbu carinskog procesa u što većem opsegu, a koje su uvedene ulaskom Republike Hrvatske. Navedene su i promjene uvedene ratifikacijom Schengenskog sporazuma koje utječu ustroj i funkciju graničnih prijelaza sa državama potpisnicama.

U petom poglavlju, prikazana je analiza očekivanog razvoja teretnog cestovnog prometa u RH usporedno s ostvarenim rezultatima susjednih država Slovenije i Mađarske nakon ratifikacije Sporazuma obzirom kako Slovenija, Mađarska i Hrvatska igraju sličnu ulogu u europskom transportu. Zaključno se ujedinijuju navedeni dijelovi rada te se iznose najvažniji podatci i doneseni završna misao iz rada.

2. OSNOVNI POJMOVI U CARINSKOM POSLOVANJU

Pojam carine obuhvaća naplaćivanje poreza na uvoznu robu koji država postavlja za prenošenje robe preko granice njenog teritorija. Ovaj porez predstavlja jedan od temelja gospodarskog stanja države te je najčešće korišten za potrebe državnog proračuna. U knjizi "Špedicija i logistički procesi", autora Ivakovića, Stankovića i Šafrana, carina je opisana dvojakim značenjem u financijskom i administrativnom smislu. U financijskom smislu, kako je već navedenom označava pristojbe koje se naplaćuju u korist državnog proračuna, a u administrativnom smislu, carina predstavlja državnu službu koja preko svojih ustrojstvenih jedinica provodi carinske propise. Koncept carine u današnje vrijeme podnosi dvije funkcije – zaštitnu i fiskalnu. Fiskalnu za povećanje državnih prihoda te zaštitnu funkciju koja štiti domaće tržište i domaću proizvodnju od krijumčarenja, imitacija, uvoza nekvalitetne robe te robe štetne za okoliš [1]. Carina služi kao organizirana cjelina više podskupova te tako možemo carinu kategorizirati na više načina koji obuhvaćaju: smjer kretanja, način odmjeravanja carinske pristojbe, ekonomsko-političku namjeru te prema učincima postignutim od strane carinske službe [2].

a) Podjela prema smjeru kretanja:

- Uvozna carina – naplata pristojbe od strane države u koju se roba uvozi,
- Izvozna carina – pristojba koju prikuplja država izvoznica na robu podrijetla iz države izvoza,
- Tranzitna carina – pristojba naplaćena od države kroz čiji teritorij se obavlja provoz.

b) Podjela prema načinu odmjeravanja carinske pristojbe

- *Ad valorem* – pristojba određena postotkom vrijednosti robe koja se prilaže u carinsku deklaraciju,
- Specifična carina – pristojba utvrđena po mjernoj jedinici robe ovisno o sastavu (po kilogramu, po metru, po komadu),
- Kombinirana carina – kombinacija prethodno navedenih načina carinjenja.

c) Podjela prema ekonomsko – političkoj namjeri

- Preferencijalna – pristojba na uvoz robe se obračunava po nižoj stopi od standardne carinske stope,
- Prohibitivna – stroži carinski procesi u svrhu zaštite domaćeg tržišta i proizvodnje od strane robe,
- Kompenzacijska – naplata dodatnog davanja uz propisane pristojbe,
- Diferencijalna – naplata pristojbe po višoj stopi od uobičajene,

- Retorzivna – pristojba određena kao uzvrat za nepovoljno postupanje s domaćim izvozom u stranoj državi,
 - Antidampinška – pristojbe uvedene u državi.
- d) Podjela prema postignutom učinku od strane carinske službe
- Zaštitna carina – pristojba uvedena s ciljem zaštite domaćeg tržišta i proizvodnje,
 - Fiskalna carina – pristojba naplaćena u svrhu povećanja državnog proračuna.

2.1. HARMONIZIRANI SUSTAV

U svrhu olakšanja međunarodne trgovine i lakšeg prikupljanja i analize statističkih podataka o trgovini, izrađena je Međunarodna konvencija o Harmoniziranom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe sastavljena 14. lipnja 1983., ali uvedena u EU 1. siječnja 1998. Ovom konvencijom uvedene su carinske tarife – jedinstveni sustav nazivlja i brojčanog označavanja robe podnesene u carinski postupak. Carinska tarifa podijeljena je na odsjeke, poglavlja, tarifne brojeve i tarifne oznake te se sastoji od ukupno 6 brojeva [3]. Nadogradnja na ovaj sustav jest Kombinirana nomenklatura koja se primjenjuje pristupom u EU te omogućuje fleksibilnost pri trgovini s državama članicama te trećim državama. Sastavljena je od 6 znamenaka Harmoniziranog Sustava te 2 broja Kombinirane Nomenklature [4].

2.2. CARINSKI SUSTAV REPUBLIKE HRVATSKE

Carinska uprava Republike Hrvatske sastoji se od 4 sastavna dijela – Središnjeg ureda, 4 područna carinska ureda, 18 carinskih ureda i 13 graničnih carinskih ureda. Središnji ured zadužen je za obavljanje poslova organiziranja, usmjeravanja i nadziranja rada službe i ustrojstvenih jedinica, prati razvoj i ostvarivanje ciljeva, priprema stručne podloge za unapređivanje organizacije rada i zakonitosti postupanja, sudjeluje u izradi plana prijedloga proračuna i plana rashoda, priprema stručne podloge za podnošenje zahtjeva glede osiguranja proračunskih sredstava za financiranje rada i djelovanja Carinske uprave. Sastoji se od 7 različitih sektora uz ured ravnatelja i dvije službe koji su [5]:

- Sektor za carinski sustav,
- Sektor za trošarine i posebne poreze,
- Sektor za nadzor,
- Sektor za mobilne jedinice,
- Sektor za financije,

- Sektor za ljudske potencijale, pravne poslove, europske poslove i međunarodnu suradnju,
- Sektor za informacijski sustav,
- Služba za strateško planiranje, analize i informiranje,
- Služba za unutarnju reviziju, nadzor i kontrolu.

Carinskim zakonom određeni su neki od važnih i često korištenih izraza koji se koriste pri provedbi carinjenja, a to su [6]:

- Carinska uprava – upravna organizacija u sastavu Ministarstva financija pri čijim se ustrojstvenim jedinicama mogu obavljati radnje predviđene carinskim propisima,
- Carinski status – određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane,
- Domaća roba – roba koja je dobivena ili proizvedena na teritoriju RH i ne sadrži uvezenu robu, roba uvezena iz drugih zemalja i puštena u slobodni promet te roba dobivena ili proizvedena u carinskom području RH,
- Strana roba – sva roba koja ne ispunjava barem jedan uvjet domaće robe,
- Carinski dug – obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne ili izvozne carine,
- Uvozna carina – carina i druga davanja koja se plaćaju pri uvozu robe,
- Izvozna carina – carina i druga davanja koja se plaćaju pri izvozu robe,
- Dužnik – osoba koja je obavezana za plaćanje carinskog duga,
- 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 pregled i pretraga robe, prijevoznog sredstva, osoba, prtljage i drugih stvari, provjera vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskom postupku te naknadna provedba istražnih postupaka,
- Carinski dopušteno postupanje ili uporaba robe – stavljanje robe u carinski postupak, unos robe u slobodnu zonu/skladište, ponovni izvoz robe, uništenje te ustupanje robe,
- Carinski postupci – puštanje robe u slobodni promet, provozni postupak, postupak carinskog skladištenja, postupak unutarnje proizvodnje, postupak preradbe pod carinskim nadzorom, privremeni uvoz, izvozni postupak, postupak vanjske proizvodnje,
- Carinska deklaracija – radnja ili isprava kojom osoba u propisanom obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka,

- Deklarant – osoba koja podnosi carinsku deklaraciju u svoje ime ili osoba u čije je ime carinska deklaracija podnesena,
- Podnošenje robe – prijavljivanje carinarnici na propisan način da se roba nalazi u određenoj ustrojstvenoj jedinici ili mjestu odobrenom ili određenom od strane carinarnice,
- Puštanje robe – radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima određenog postupka,
- Korisnik carinskog postupka – osoba za čiji je račun podnesena carinska deklaracija ili osoba na koju se prenose prava i obaveze navedene osobe u sveti s odobrenim carinskim postupkom,
- Korisnik odobrenja – osoba kojoj je u skladu s carinskim propisima izdano odgovarajuće odobrenje.

2.3. CARINSKI DOKUMENTI

U svojoj osnovnoj izvedbi, carinjenje se provodi u sljedećim koracima [7]:

- Provjera dokumentacije potrebne za obavljanje carinskog postupka,
- Svrstavanje robe po carinskoj tarifi u svrhu carinjenja,
- Određivanje carinske vrijednosti robe i obračun carine (kod izvoza se ne naplaćuje osim ako je propisano drugačije),
- Podnošenje carinske deklaracije i drugih isprava u carinskom postupku,
- Carinska provjera robe,
- Plaćanje carine odnosno polaganje carinske garancije (kod izvoza se ne naplaćuje osim ako je propisano drugačije).

Dokumenti navedeni u nastavku ovog poglavlja služe za olakšanje ovog procesa u jednom ili više koraka osnovnog procesa carine u svrhu bržeg prolaska robe preko graničnih prijelaza.

2.3.1. CMR

CMR pojam je koji označava teretni list, dokument koji je obavezan sadržaj carinske deklaracije te određuje odnos prijevoznika, korisnika prijevoza te špeditera ako je uključen u postupak. Sam pojam CMR (franc. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) određen je Konvencijom o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu robe potpisanom na sastanku Ujedinjenih naroda u Ženevi 19. svibnja 1956. Ovaj dokument generalno nije smatran kao dokaz o vlasništvu, premda ga neke države smatraju takvim te ne daje prava posjedovanja robe ni vlasniku ni prijevozniku premda uključuje osiguranje. Bez obzira na navedeno, prijevoznik odgovara na oštećenja, kašnjenje i/ili gubitak

robe do isporuke, a pošiljatelj snosi odgovornost za bilo kakvu štetu koju prijevoznik može pretrpjeti kao rezultat netočnosti navedenih podataka u CMR-u. [8].

CMR sadrži:

- Datum i mjesto izdavanja,
- Ime i adresu pošiljatelja,
- Ime i adresu prijevoznika,
- Mjesto i datum utovara robe i mjesto odredišta,
- Mjesto i adresu primatelja,
- Uobičajeni opis robe, vrstu i način pakiranja, a za opasnu robu njeno opće poznato naimenovanje,
- Broj koleta, njihove posebne oznake i brojeve,
- Bruto-težinu robe ili količinu izraženu na drugi način,
- Troškove prijevoza (vozarinu, dodatne troškove, carinu i druge izdatke koji su učinjeni do zaključenja ugovora do isporuke),
- Potrebne upute za carinske i druge formalnosti,
- Izjavu u međunarodnom transportu da prijevoz podliježe odredbama konvencije CMR.

Osim navedenoga, još je moguće unijeti podatke kao što su: zabrana pretovara, troškove koje preuzima pošiljatelj, iznos pouzeća, naznaku vrijednosti robe, iznos osiguranja uredne isporuke, upute pošiljatelja prijevozniku u pogledu osiguranja robe, ugovorni rok prijevoza, popis isprava koje su predane prijevozniku te mogu biti i drugi podatci koje stranke smatraju korisnim. Teretni list u pravilu popunjava pošiljatelj, a ako prijevoznik na zahtjev pošiljatelja ispunjava list, tada se on smatra pomoćnikom pošiljatelja. List se sastoji od 24 rubrike kao što je prikazano na slici 1. koje u većem dijelu ispunjava pošiljatelj (rubrika 1-15, 19, 21, 22), prijevoznik (rubrika 16, 18, 20 i 23) i primatelj (rubrika 24) [9].

1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Sender (name, address, country) POŠILJATELJ ROBE ili OVJERA ŽIGOM od POŠILJATELJA ROBE			MEĐUNARODNI TOVARNI LIST INTERNATIONAL CONSIGNEMENT NOTE CMR No. BROJ CMR-a			
2 Primateelj (ime, adresa, zemlja) Consignee (name, address, country) PRIMATELJ ROBE (ime,adresa,zemlja)			ŠIMUNIĆ PROMET doo, BOTOVO, Prvomajska 11, 48322 DRNJE, MB: 01475932,HR06175659938 BROJ KAMIONA I PEČAT PRIJEVOZNIKA			
3 Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Place of delivery of the goods (place, country) MJESTO ISPORUKE ROBE (mjesto,adresa,zemlja)			17 Ostali prijevoznici			
4 Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz Place and date of take over the goods (place, country) MJESTO PREUZIMANJA ROBE(mjesto,adresa,zemlja) , DATUM			18 Primjedbe i ograničenja prijevoznika Carrier's reservations and observations PRIMJEDBE I OGRANIČENJA PRIJEVOZNIKA/ npr. nemogućnost prisutnosti prilikom utovara robe, temperaturni režim, roba preuzeta na prijevoz bez vidljivih oštećenja			
5 Popratne liste / Documents attached TIR-ako ima, POPIS RAČUNA UZ ROBU						
6 Oznaka i broj Marks and Nos	7 Broj koleta Number of packages broj koleta	8 Vrsta ambalaže Method of packing ambalaža/ koleta	9 Vrsta robe Nature of the goods TRGOVAČKI NAZIV ROBE napomena: u slučaju više pošiljatelja nabrojiti podatke za svakog posebno (1.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE) (2.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE) (3.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE)	10 Statisti. broj Statistical no. carinski tarifni broj/ AKO JE VIDLJIVO IZ RAČUNA/ PAK LIST	11 Bruto težina kg Gross weight. kg KG ukupno ili u slučaju više stavki >> KG KG KG ----- KG ukupno	12. Zapremina m3 Volume in m3
Razred Class	Broj Number	Slovo Letter	ADR			
13 Uputstva pošiljatelja / Sender's instructions UPUTSTVA POŠILJATELJA ZA CARINJENJE ROBE/ GRANIČNI CARINSKI URED			19 Posebni dogovori / Special agreements AKO IMA/ posebni dogovori			
14 Odredbe o plaćanju vozarine // nstructions as to payment for carriage						
21 Ispostavljeno u / Established in mjesto izdavanja , datum						
22 Potpis i žig pošiljatelja Signature and stamp of the sender OVJERA ŽIGOM POŠILJATELJA ROBE,u slučaju da nema žig, POŠILJATELJ VELIKIM TISKANIM SLOVIMA I VLASTORUČNI POPTIS		23 Potpis i pečat prijevoznika Signature and stamp of the carrier POTPIS I PEČAT PRIJEVOZNIKA		24 Pošiljku preuzeo: Signature and stampe of the consignee: Mjesto Dana Place Date 20 MJESTO,DATUM,ŽIG potpis osobe koja je preuzela robu, u slučaju da nema žig/ TVRTKA,IME I PREZIME, ELIKIM TISKANIM SLOVIMA		

Slika 1. Primjer ispune CMR lista

Izvor: [PRIMJER POPUNJAVANJA CMR-a \(tovarnog lista\) | ŠIMUNIĆ-PROMET WEB international transportation \(wordpress.com\)](#)

2.3.2. TIR KARNET

U knjizi *Špedicija i logistički procesi*, Ivaković, Č.; Stanković, R. i Šafran M., TIR karnet (franc. *Transport Internationaux Routiers*) objašnjen je kao carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Dalje je pojašnjeno kako nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom u režimu TIR karneta određen *Carinskom konvencijom o međunarodnom prijevozu robe na temelju karneta TIR* (konvencija je donesena 1975. godine u Ženevi, ali je RH još nije ratificirala premda je postala ugovorna stranka *Odlukom o objavljivanju mnogostranih međudržavnih ugovora*). Prednost korištenja TIR karneta ističe se u tome da se tijekom tranzita prolaskom preko usputnih carinarnica roba ne mora podlijevati plaćanju carine/jamstva te se ne mora priložiti na carinski pregled osim ako tako carinarnica zahtjeva. Detaljnije, prednosti TIR-a se pokazuju kod svih sudionika izvedbe transportnog procesa, a to su: [10]

- Za transport
 - Smanjenje troškova smanjivanjem formalnosti i kašnjenja,
 - Olakšavanje tranzita primjenom standardizirane dokumentacije,
 - Poticanje razvoja međunarodne trgovine kroz navedene stavke.
- Za prijevoznike
 - Kretanje robe s minimalnim stajanjima,
 - Smanjenje kašnjenja i kašnjenjem prouzročenih troškova,
 - Pojednostavljena dokumentacija,
 - Nema potrebe za garancijom u tranzitnim državama.
- Za carinski sustav
 - Garantirano plaćanje carinske i porezne pristojbe u slučaju zlouporabe,
 - Povećana sigurnost sustava jer je dozvoljeno korištenje samo „bona fide“ prijevoznicima,
 - Smanjena potreba za fizičkom kontrolom robe tijekom tranzita,
 - Olakšana carinska kontrola i dokumentacija.

Izdavatelj i jamac TIR karneta za Republiku Hrvatsku jest tvrtka **Transportkomerc** koja ima sjedište u Zagrebu te je član IRU-a (*International Road Transport Union*). Posao izdavatelja, odnosno jamca jest izdavanje karneta temeljem pisanog zahtjeva prijevoznika uz naplatu naknade te preuzimanje obveze plaćanja uvoznih i izvoznih pristojbi i davanja ukoliko dođe do nepravilnosti u svezi s primjenom karneta. TIR karnet također ima određene konstrukcijske uvjete za prijevozna i transportna sredstva koje je potrebno ispuniti za međunarodni prijevoz robe, a to su [1]:

Konstrukcija vozila takva da:

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

Kontejner mora biti:

- 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 tereta,
- Namijenjen lakoj manipulaciji,
- Napravljen tako da se lako puni i prazni,
- Unutrašnje zapremnine jedan ili više kubičnih metara.

Ispunjavanje navedenih uvjeta prijevoznih i transportnih sredstava u režimu TIR karneta komisijski provjerava nadležna carinarnica. Komisija je sastavljena od carinskih djelatnika i po potrebi tehničkog stručnjaka i predstavnika jamstvene organizacije. Postupak provjere sposobnosti može se provesti u fazi proizvodnje (na zahtjev vlasnika, korisnika ili proizvođača), u fazi prije uporabe (na zahtjev vlasnika ili korisnika) te u fazi uporabe (na zahtjev vlasnika, korisnika ili carinarnice). Izuzetno, polazna carinarnica može odobriti prijevoz u režimu TIR karneta ako se roba zbog svoje mase, obujma ili prirode ne može prevesti u zapečaćenim zatvorenim vozilima ili spremnicima, ukoliko se može utvrditi podudarnost robe na temelju opisa (skica, fotografija, crtež, lista). Ispunjenjem propisanih uvjeta izdaje se *Uvjerenje o odobrenju za prijevoz robe pod carinskim obilježjem* koje vrijedi do dvije godine. Nadalje, na vozilo, odnosno kontejner koji se koristi za prijevoz u režimu TIR karneta stavlja se pločica TIR koja je prikazana na slici 2. (bijela slova na plavoj podlozi, dimenzija 400x250mm) s prednje i stražnje strane [1].



Slika 2. Pločica TIR

Izvor: [Hrvatska gospodarska komora \(hgk.hr\)](http://hgk.hr)

Obrazac TIR karneta, prikazan na slici 3., također je propisan Konvencijom te je označen registarskim brojem otisnutim na koricama i svim listovima karneta. Iskorišteni karneti ili oni kojima je prošao rok uporabe vraćaju se izdavatelju koji ga vraća IRU-u. Rok uporabe iznosi godinu dana od izdavanja pri čemu rok određuje izdavatelj, a karnet je uporabljiv samo jednokratno za putovanje te može biti za vozilo ili kontejner i skup vozila ili kontejnera. Sveukupno, TIR karnet se sastoji od korica, talona 1/2, odgovarajućeg broja listića 1 i 2 i obrasca zapisnika o očevidu. Broj listića (izdanje sa 6 ili 14 listića) ovisi o broju proвозnih zemalja tijekom transporta, jedan par listića se predaje svakoj carinarnici uključujući odredišnu i otpremnu [1].

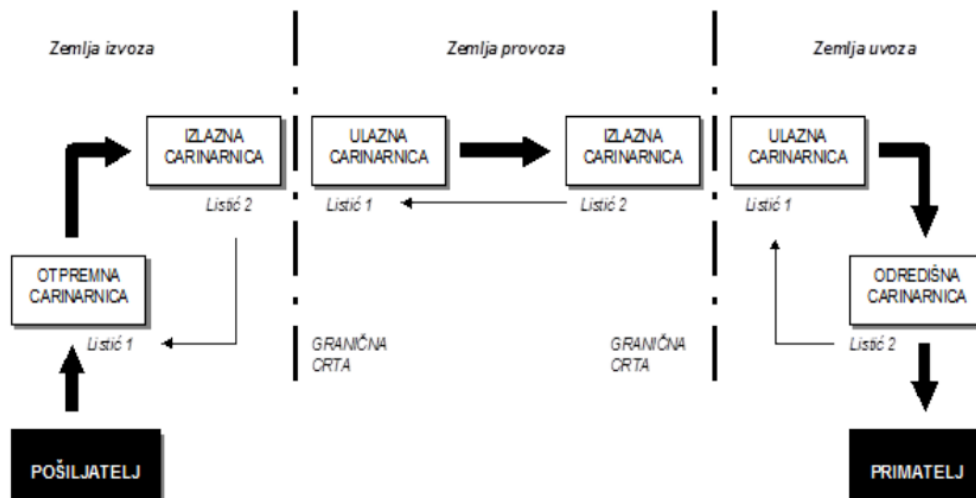
(Name of International Organization)	
CARNET TIR*	
.....vouchers No 	
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p> <p>2. Délivré par _____ <i>Issued by</i></p> <p style="text-align: center;"><small>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</small></p> <p>3. Titulaire _____ <i>Holder</i></p> <p style="text-align: center;"><small>(nom, adresse, pays / name, address, country)</small></p> <p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association</i></p> <p style="text-align: center;">○</p> <p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization</i></p>	
<small>(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</small>	
<p>6. Pays de départ <i>Country/Countries of departure</i>⁽¹⁾ _____</p> <p>7. Pays de destination <i>Country/Countries of destination</i>⁽¹⁾ _____</p> <p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)⁽¹⁾ <i>Registration No(s) of road vehicle(s)</i>⁽¹⁾ _____</p> <p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date)⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)</i>⁽¹⁾ _____</p> <p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s)⁽¹⁾ <i>Identification No(s) of container(s)</i>⁽¹⁾ _____</p> <p>11. Observations diverses <i>Remarks</i> _____</p> <p style="text-align: right;">12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder</i> _____</p>	
<p>⁽¹⁾ Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>	

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Slika 3. Obrazac TIR karneta

Izvor: [What is TIR Carnet / TIR System | General Transport](#)

Na sljedećem shematskom prikazu pojašnjen je proces prijevoza robe te provedbe carinskih mjera na carinarnicama u režimu TIR karneta. Shema je prikazana sa izlaznom, ulaznom i provoznom zemljom, odnosno carinarnicom te prenošenje listića TIR-a između njih, ali moguća je i izvedba bez provodne zemlje [1].



Slika 4. Shema procesa prijevoza u režimu TIR karneta

Izvor: [1]

Postupak carinarnice u zemlji otpreme

Otpremna carinarnica usklađuje podatke TIR karneta s podacima u prijevoznim ispravama i stvarnim stanjem robe, obavlja carinski pregled, stavlja carinska obilježja, ovjerava karnet, zaključuje i ovjerava manifest robe na listićima te određuje rok za prijavu izlaznoj carinarnici, registrira karnet u kontrolniku izlaznih TIR karneta i odvaja listić 1.

Izlazna carinarnica obavlja pregled carinskih obilježja, ovjerava karnet, odvaja listić 2 te ga dostavlja otpremnoj carinarnici u svrhu razduženja [1].

Postupak carinarnice u zemlji provoza

Ulazna provodna carinarnica kontrolira carinska obilježja, određuje rok za prijavljivanje robe izlaznoj carinarnici, ovjerava karnet i zadržava odgovarajući listić neparnog broja.

Izlazna provodna carinarnica kontrolira carinska obilježja, ovjerava karnet i odvaja odgovarajući listić parnog broja te ga dostavlja ulaznoj provodnog carinarnici u svrhu razduženja [1].

Postupak carinarnice u zemlji odredišta

Ulazna carinarnica kontrolira carinska obilježja, određuje rok za prijavu odredišnoj carinarnici, ovjerava talon i odvaja odgovarajući listić neparnog broja.

Odredišna carinarnica kontrolira carinska obilježja, ovjerava karnet i odvaja listić parnog broja, dostavlja ga ulaznoj carinarnici te se obavlja postupak carinjenja [1].

2.3.3. ATA KARNET

ATA karnet (franc. *Admission Temporaire*) carinski je dokument koji temeljem *Međunarodne carinske konvencije o ATA Karnetu* (donesena u Bruxellesu, 6. prosinca 1961., RH pristupila 29. rujna 1994.). Ovaj karnet zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz, uvoz ili provoz robe što olakšava carinski postupak i ubrzava transport pojedinih kategorija roba. Prednosti ATA karneta pokazuju se pri tome da prijevoznik ne mora plaćati troškove carine i PDV-a ili polaganja depozita, carina mora obavljati manje administrativnih postupaka i osigurani su da će uvozne pristojbe biti naplaćene ne dođe li do ponovnog izvoza te je za transportni proces olakšan prelazak granica teritorija što je omogućeno uporabom samo jednog dokumenta za obavljanje svih carinskih formalnosti. Rok za uporabu ovog karneta iznosi jednu godinu, iznimno na zahtjev nadležne carinarnice i kraći rok za povrat privremeno izvezene robe. Funkcioniranje ovakvog sustava osigurano je jamstvom za naplatu carine i ostalih pristojbi u slučaju nepravilnosti s primjenom ovog karneta. Udruženje jamaca i izdavatelja ATA karneta predstavlja nacionalna gospodarska komora (za Hrvatsku – Hrvatska gospodarska komora) te ona temeljem pisanog zahtjeva izdaje karnet. Podnositelj zahtjeva se potpisom izjave o obavezama nositelja karneta obavezuje nadoknaditi sve troškove udruženju jamaca u slučaju nepravilnosti pri primjeni karneta. [11,1]

ATA karnet se u Republici Hrvatskoj može rabiti kao jamstvo za carinske i ostale obveze u navedenim slučajevima:

- Privremeni uvoz stručne opreme,
- Privremeni uvoz sa svrhom izlaganja na sajmovima, izložbama i drugim sličnim priredbama,
- Privremeni uvoz trgovačkih uzoraka i reklamnog materijala,
- Privremeni uvoz ambalaže,
- Privremeni uvoz dijelova za popravak privremeno uvezenih cestovnih komercijalnih vozila sa stranom registracijom,
- Provoz robe.

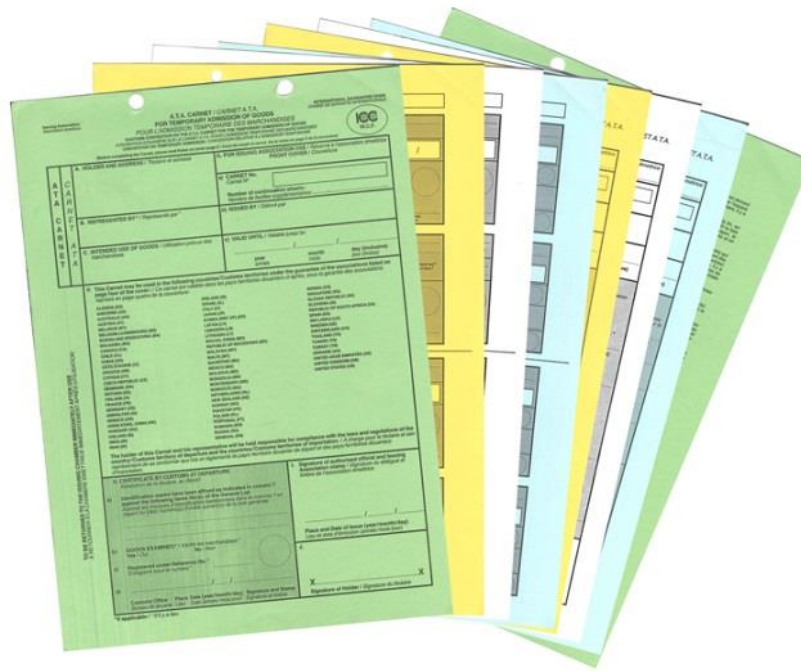
Obrazac ATA karneta formiran je Konvencijom te se sastoji od korica i uložених listova međusobno povezanih konopcem i plombom kako bi se spriječilo naknadno umetanje ili

odvajanje listova. Taloni su označeni bojom koja odgovara pojedinoj fazi tijekom procesa transporta [1].

Korice su zelene boje te se na njima nalazi serijski broj, nadnevak i ovjera izdavatelja karneta, ovjera carinarnice koja je odobrila postupak, rok uporabe, popis zemalja kroz koje se prolazi, popis robe koji mora biti ovjeren od strane carinarnice te pravila za uporabu ATA karneta [1].

Taloni su podijeljeni na dva dijela – gornji dio ostaje u koricama, a donji dio zadržava carinarnica. Na njima se nalazi popis robe obuhvaćene tim talonom izveden iz glavnog popisa sa korica te redni brojevi stavaka moraju u potpunosti odgovarati onima s glavnog popisa. ATA karnet sadrži tri vrste talona [1]:

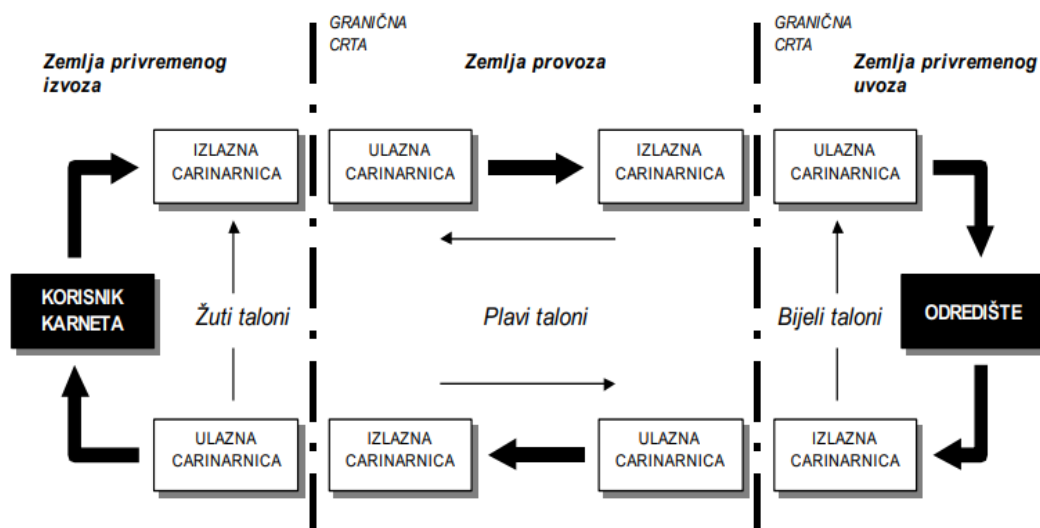
- Dva žuta talona za provođenje carinskog postupka i mjera nadzora u zemlji tranzita
 - Izvozni talon koji ovjerava carinarnica koja odobrava privremeni izvoz i određuje rok povrata robe bez naplate carine koja funkcionira kao izlazna carinarnica u transportu,
 - Talon ponovnog uvoza koji ovjerava carinarnica preko koje se privremeno izvezena roba vraća u zemlju, odnosno obnaša funkciju ulazne carinarnice.
- Plavi taloni za provođenje carinskog nadzora u tranzitnoj zemlji. Za svaku zemlju provoza određen je jedan par plavih talona koje ovjeravaju granične carinarnice na ulazu i izlazu tih zemalja. Ulazna carinarnica određuje rok prijave robe na izlaznu te ga upisuje na oba talona.
- Bijeli taloni koje ovjerava carinarnica preko koje se roba vraća na mjesto otpreme (izlazna carinarnica).



Slika 5. Obrasci ATA karneta

Izvor: [What is an ATA Carnet? | International Transportation | General Transport](#)

Na sljedećoj slici prikazana je shema korištenja ATA karneta kod privremenog prijevoza kroz zemlje uvoza, izvoza i provoza. Osim ovakvog sustava, moguće je imati sustav sa samo dvije zemlje, bez zemlje provoza. Carinski postupak obavljaju pogranične carinarnice te svaka posjeduje drugačiju ulogu ovisno o ulozi zemlje u transportnom procesu (uvoz, izvoz, provoz)[1].



Slika 6. Shema prijevoza u režimu ATA karneta

Izvor: [1]

Postupak carinarnice u zemlji privremenog izvoza

Izlazna carinarnica provjerava istinitost i pravilnost karneta te usklađuje stvarne podatke s onima upisanima, odobrava privremeni izvoz te određuje rok za povrat robe koji ne smije prelaziti rok važnosti karneta. Ovjerava karnet, stavlja carinska obilježja na vozilo/robu te odvaja žute listove talona

Ulazna carinarnica pri vraćanju robe u zemlju izvoza provjerava stvarne i upisane podatke u karnetu, ovjerava žute listove te ih dostavlja izlaznoj carinarnici kao potvrdu o primitku robe [1].

Postupak carinarnice u zemlji privremenog provoza

Ulazna carinarnica kontrolira carinska obilježja i dokumente, daje rok za prijavu robe na izlaznu carinarnicu te ovjerava rubrike *Carinjenje u provozu* na provoznim talonima. Ako stavlja carinska obilježja, mora to upisati u rubriku *Stavljene carinske plombe* te zadržava donji dio provoznog talona.

Izlazna carinarnica kontrolira carinska obilježja i dokumente te popunjava i ovjerava rubrike *Potvrda odredišne carinarnice o razduženju*. Odvaja donji dio drugog provoznog talona kojeg ovjerenog šalje ulaznoj carinarnici kao potvrdu o primitku robe na izlasku iz zemlje [1].

Postupak carinarnice u zemlji privremenog izvoza

Ulazna carinarnica provjerava istinitost unesenih podataka u karnet te uspoređuje stvarno stanje robe s onim upisanim. Ako je provjera uspješna, odobrava privremeni uvoz te određuje rok povrata robe koji ne smije biti duži od roka važnosti karneta. Ovjerava karnet te ga registrira u kontrolniku ulaznih ATA karneta.

Izlazna carinarnica provjerava stvarno stanje robe s onim upisanim u karnet te ako se utvrdi podudarnost, ovjerava bijeli talon za ponovni izvoz te odvaja donji dio bijelog talona i dostavlja ga ulaznoj carinarnici kao potvrdu o primitku robe na izvoz iz zemlje [1].

2.3.4. JEDINSTVENA CARINSKA DEKLARACIJA

Jedinstvena carinska deklaracija podnosi se u svrhu stavljanja robe u izvozni postupak. Ova deklaracija upotrebljava se kao dokument za stavljanje robe u carinski postupak ili ponovni izvoz robe te za dokazivanje carinskog statusa robe. Sastoji se od brojčanih i slovničkih polja koja su popunjena od strane sudionika carinskog postupka i same carine. JCD se sastoji od 8 primjeraka i Dodatnog lista koji se upotrebljava samo kada se roba svrstava u više oznaka

carinske tarife. Primjerci JCD-a razlikuju se prema svojoj ulozi u transportnom procesu, a to su:

- Primjerak 1 koji zadržava carinski ured u kojem se obavlja izvoz ili provodne formalnosti EU,
- Primjerak 2 koji zadržava carinski ured za statističke svrhe,
- Primjerak 3 koji se vraća izvozniku nakon potvrde od strane carinskog ureda,
- Primjerak 4 koji zadržava odredišni carinski ured po završetku provodnog postupka EU ili kao dokaz o statusu robe,
- Primjerak 5 kao povratni primjerak za postupak provoza,
- Primjerak 6 koji zadržava carinski ured u kojem se obavljaju uvozne formalnosti,
- Primjerak 7 koji zadržava carinski ured za statističke svrhe,
- Primjerak 8 koji se vraća primatelju.

Osim JCD-a prilaže se faktura i ostale potrebne isprave potrebne za primjenu carinskih propisa i stavljanje dane robe u postupak izvoza. Domaća roba koja je namijenjena stavljanju u carinski postupak drži se pod carinskim nadzorom od trenutka potvrde deklaracije do napuštanja teritorija RH ili uništenja iste [12].

3. DEFINICIJA SCHENGENSKOG PODRUČJA

Uzorom na utjecaj stvaranja Europske zajednice kroz promatranje rezultata u slobodnom prometu robe, putnika i usluga, pet zemalja članica Europske zajednice potpisale su sporazum naziva *Sporazum između Vlada zemalja Gospodarske unije – Beneluks, Savezne Republike Njemačke i Republike Francuske u svezi s postupnim ukidanjem kontrola na zajedničkim granicama od 14. lipnja 1985.* (SÜ). Potpisan u Schengenu u Luksemburgu, ovaj sporazum određuje radnje koje navedene države u zadanom roku moraju ostvariti određujući mjere koje se moraju postići dugoročno i kratkoročno [13].

Kratkoročne mjere podrazumijevale su pojednostavljivanje policijske i carinske kontrole kod prelaska graničnog prijelaza u svrhu bržeg protoka vozila. Naravno, policija ili carinsko osoblje može zahtijevati zaustavljanje određenog vozila zbog detaljnije provjere bez ometanja protoka prometa. Najznačajnija mjera koja se provodi dugoročno za članove Sporazuma jest da se sporazumne stranke obvezuju ukinuti kontrolu na zajedničkim granicama i premještaj istih na vanjske granice. U ostvarenju tog cilja obvezuje se usklađivanje zakona na kojima se temelji kontrola glede zabrana i ograničenja, te na provođenje dodatnih mjera za zaštitu unutarnje sigurnosti, kao i sprječavanje nedopuštenih ulazaka u državu osoba koje nisu državljani zemalja članica Europske zajednice [13].

Detaljnije, u vezi cestovnog prometa robe, Schengenskim Sporazumom stranke se obvezuju obustaviti provođenje određenih sustavnih kontrola na zajedničkim granicama (provode se mjere za izbjegavanje dvostrukih kontrola na jednom teritoriju), a to su:

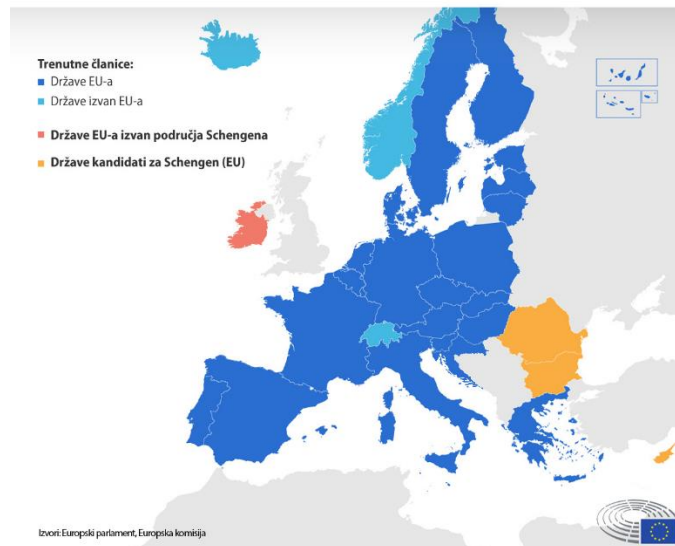
- Kontrola pridržavanja vremena vožnje i odmora,
- Kontrola mjera i težina kod teretnih vozila (ne isključuje uvođenje automatskih sustava za vaganje za povremene kontrole težine),
- Kontrola tehničke ispravnosti vozila.

Osim toga, na zajedničkim granicama potpisnica Sporazuma, zamijenit će se kontrola dokumenata na osnovi kojih se transportira roba za koju nije potrebna dozvola niti kontingent u okvirima zajedničkih ili bilateralnih propisa povremenim nasumce provedenim kontrolama. Vozila koja provode transport unutar tih propisa moraju biti pravilno označene odgovarajućim vidljivim oznakama. Što se tiče carinskih formalnosti, sporazumne stranke se obvezuju razviti suradnju putem sustavne i automatizirane razmjene potrebnih podataka za prekogranični transport robe koji se obrađuju pomoću jedinstvenog dokumenta [13].

Teritorijalno, područje obuhvaćeno Schengenskim sporazumom danas uključuje 27 država od kojih je 23 članica EU i 4 članice EFTA-e. Na sljedećoj slici prikazana je karta

navedenih zemalja, uključujući države koje su kandidati za skori ulazak u Schengensko područje te jedinu zemlju članicu EU, ali ne članicu Schengena – Irsku.

PODRUČJE SCHENGENA



Slika 7. Karta područja obuhvaćenog Schengenskim sporazumom

Izvor: [Schengen: vodič kroz Europu bez granica | Vijesti | Europski parlament \(europa.eu\)](#)

Sljedeće, Schengenskim provedbenim sporazumom (*Sporazum o provođenju Schengenskog sporazuma od 14. lipnja 1985. između vlada država Gospodarske unije Beneluks, Savezne Republike Njemačke i Republike Francuske glede postupnog dokidanja kontrola na zajedničkim granicama od 19. lipnja 1990.*), nadograđen je prvotni sporazum u kontekstu postupnog smanjenja kontrole na granicama. Prema njemu, prelazak vanjske granice Schengenskog područja omogućen je samo na graničnim prijelazima za određeno vrijeme prometovanja te se nadalje sva kontrola provodi putem nadležnih tijela ulazne države [13].

4. PROMJENE UVEDENE ULASKOM RH U SCHENGEN

Prema već navedenome, ulazak Hrvatske u Schengen podrazumijeva velike promjene u međunarodnom prijevozu, a za potrebe ovog rada objašnjene su promjene isključivo vezane za prijevoz tereta. S obzirom da je cilj Schengenskog sporazuma stvaranje prostora na kojem je omogućeno slobodno kretanje osoba, robe i usluga bez kontrola na graničnim prijelazima. Detaljnije, za cestovni prijevoz to znači brži prijevoz robe od pošiljatelja do korisnika, manji troškovi carine i gubitak vremena za prijevoznika, povećavanje unutarnje sigurnosti čitavog prostora, jedinstvenost carinskih dokumenata te samo usklađenje regulacija i zakona zemlja potpisnica što također doprinosi lakšem prolasku granice teritorija. S obzirom da sam ulazak u Schengen obuhvaća samo micanje granične kontrole, u nastavku će prvo biti pojašnjenje promjene uvedene ulaskom Hrvatske u samu Europsku Uniju 1. srpnja 2013. te će se zatim obuhvatiti i promjene koje nosi ratifikacija Schengenskog sporazuma 1. siječnja 2023.

4.1. PROMJENE HRVATSKOG CARINSKOG SUSTAVA NAKON ULASKA U EUROPSKU UNIJU

Ulazak Republike Hrvatske u Europsku Uniju znači poduzimanje mjera gospodarskih objekata u svrhu modernizacije pružanja svojih usluga kako bi ostali konkurentni. U nastavku će biti opisani sustavi koje je Hrvatska morala implementirati, odnosno uključiti se u njih kako bi njezini prijevoznici osuvremenili svoju ponudu i postavili svoje mjesto kao konkurencija na europskom tržištu. Osim novih sustava, dopunjen je i već postojeći Carinski zakon kako bi se uskladio sa zahtjevima Carinske unije koja funkcionira kao jedinstveno carinsko područje država Europske Unije. Dopune zakona su sljedeće: [14]

- Nepovlašteno podrijetlo – daje se ovlast traženja dodatnih dokaza koji će utvrditi da deklarirano podrijetlo udovoljava propisima u dvojbenom slučaju utvrđivanja nepovlaštenog podrijetla,
- Provozni postupak – izmijenjen na način da je dana mogućnost sniženja jamstvene svote odnosno oslobođenja od obveze polaganja jamstva glavnim obveznicima,
- Knjiženje i rokovi knjiženja duga – ako stavljanje robe u carinski postupak znači nastanak carinskog duga, taj iznos mora u određenom roku (8 do 14 dana),
- Rokovi za plaćanje duga – dug mora biti plaćen 30 dana od priopćavanja duga dužniku, a u slučaju jednostrukog knjiženja 30 dana od isteka razdoblja odobrenog za jednostruko knjiženje,
- Pogodnosti plaćanja – propisan opći rok za plaćanje carinskog duga u iznosu od najviše 10 dana uz mogućnost odgode plaćanja.

4.1.1. EORI BROJ

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju, carinska uprava počinje s primjenom sustava EORI (*eng. Economic Operators Registration and Identification Number*) – sustav elektroničke registracije i identifikacije gospodarskih subjekata. Ovaj sustav se donekle i prije ulaska u EU koristio u Hrvatskoj, odnosno svi subjekti koji su htjeli obavljati djelatnosti iz nadležnosti carinskog zakonodavstva EU, morao je nadležnom mjesnom carinskom uredu podnijeti zahtjev za dodjelu EORI broja. U EORI sustav obavezne su registrirati se sve pravne i fizičke osobe koje obavljaju aktivnosti na koje se primjenjuju carinski propisi, a to su:

- Gospodarski subjekt sa sjedištem ili prebivalištem na području Republike Hrvatske,
- Gospodarski subjekt koji nema sjedište ili prebivalište na carinskom području Republike Hrvatske i nema EORI broj,
- Osoba koja nema dodijeljen EORI broj kada obavlja radnje za koje je potrebno navesti EORI broj i to:
 - Koja nije gospodarski subjekt, a ima sjedište ili prebivalište na području Republike Hrvatske,
 - Koja nema sjedište ili prebivalište na carinskom području Europske Unije, a nije obuhvaćena ranije,
 - EORI brojevi koje su hrvatski gospodarski subjekti koristili u državama članicama EU danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj Uniji ne mogu se koristiti.

U odnosu s osobama iz trećih zemalja, ove osobe moraju podnijeti Zahtjev za dodjelu EORI broja ako su nositelji TIR karneta te poslovanje hrvatskih gospodarskih subjekata s subjektima trećih zemalja također iziskuje EORI broj koji glasi HR+OIB (osobni identifikacijski broj subjekta) [15].

4.1.2. INTRASTAT

Dalje, uvedeno je podnošenje Intrastata – statistički izvještaj putem kojeg se prati robna razmjena zemalja članica EU. Ovaj obrazac ispunjavaju poslovni objekti obveznici PDV-a čija ostvarena godišnja vrijednost robne razmjene prelazi godišnji prag uključivanja koji se razlikuje od godine do godine. Prema hrvatskom zavodu za statistiku, prag uključivanja u Intrastat za primitak robe iznosi 400.000 eura, a za otpremu robe 200.000 eura. Kombinirano sa Extrastatom (statistika robne razmjene sa trećim zemljama), ovi izvještaji čine kompletan izvor podataka za vođenje statistike robne razmjene europskog područja. Za Intrastat se izvještava [15]:

- Kupnja ili prodaja robe,
- Roba nakon oplemenjivanja,
- Financijski leasing,
- Povrat i zamjena neispravne robe,
- Besplatne pošiljke,
- Roba primljena/isporučena u/iz skladišta,
- Roba primljena ili otpremljen za skladištenje, ako će vrijeme skladištenja biti dulje od dvije godine, a roba se poslije vraća vlasniku,
- Roba primljena ili otpremljena na privremeno korištenje, ako je očekivano vrijeme korištenja dulje od 2 godine.

Slika 8. Sučelje za prijavu Intrastat obrasca

Izvor: [Upute za rad \(gov.hr\)](https://upute.zad.gov.hr/)

Izvršajno razdoblje elektroničkog podnošenja Intrastat obrasca, kao što je prikazano na slici 8., jest kalendarski mjesec u kojem je roba fizički ušla ili napustila teritorij RH. Rok za podnošenje jest 15. dan u mjesecu te u suprotnom, fizička ili pravna osoba koja nije dostavila obrazac u zadanom roku, smatra se u prekršaju te će se protiv nje pokrenuti prekršajni postupak. Sam obrazac sastoji se od zaglavlja i izvještajnih stavaka – zaglavlje sadrži podatke o toku robe, izvještajnoj jedinici, razdoblju izvještavanja, deklarantu, vrsti obrasca [15].

4.1.3. NCTS SUSTAV

NCTS sustav (*eng. New Computerised Transit System*) također je jedan od sustava obavezno uvedenih u carinski sustav Republike Hrvatske. Ovaj sustav mijenja postupak provoza robe tako što omogućuje neprekidni tok pod carinskim nadzorom te ga primjenjuju EU i EFTA države članice odnosno članice Konvencije o zajedničkom proвозnom postupku te predstavlja prvi interoperabilni trans-europski carinski sustav.

Europska Unija svim svojim članicama kao obvezu pri pristupanju postavlja razvoj i uvađanje NCTS sustava, stoga je Republika Hrvatska odlučila razviti svoju aplikaciju NTA (*eng. National Transit Application*) koja podržava i interoperabilna je s ostalim aplikacijama NCTS sustava. Do 2023. godine u koristio se NCTS faza 4.0 sustav koji obuhvaća postupke na otpremnoj, odredišnoj i proвозnoj carinarnici, upravljanje jamstvima, postupak potrage i naplate te obuhvaća sigurnosne i zaštitne podatke. Navedeno omogućava elektronički prihvat i slanje svih poruka koje su potrebne za pokretanje i uspješno okončanje proвозnog postupka. Osim toga, proвозni postupak u sustavu NCTS podrazumijeva potpunu eliminaciju papirnatih dokumenata sa izuzetkom isprave koja prati proвоз TAD/TSAD (*eng. Transit Accompanying Document/Transit Security Accompanying Document*). Ova isprava služi kao ispis podataka deklaracije te kao nositelj broja proвозnog postupka MRN (*eng. Movement Reference Number*). Iako sadrži jedan papirnat dokument, jedina važeća pravi dokaz prijevoza sad postaje elektronički zapis, suprotno tadašnjoj papirnatij deklaraciji.

Kao pomoć za izradu aplikacije i razmjenu podataka s gospodarskim objektima države koja uvodi NCTS sustav, Europska komisija pripremila je tehničku i poslovnu dokumentaciju koja uz nacionalnu tehničku dokumentaciju daje uputu carini i vanjskim korisnicima za prilagodbu i razvitak uz novi sustav.

Prednosti uvađanja NCTS sustava očitavaju se u različitim djelatnostima srodnim prijevozu tereta: kod carinika, špeditera, prijevoznika i gospodarstvenika. Gospodarski subjekti mogu s lakoćom razmjenjivati podatke i informacije o određenom proвозnom postupku te biti obaviješteni pravodobno dok Carinska uprava te podatke može prosljeđivati ostalim europskim carinskim upravama te se tako omogućuje neprekinut tok robe od mjesta otpreme do odredišnog mjesta.

NCTS sustav osmišljen je tako da su poruke koje se razmjenjuju između vanjskih korisnika i Carinske uprave oblikovane propisanim sadržajem koji nosi jednako značenje svim sudionicima proвозa (IE poruke). Poruke također moraju biti kompatibilne sa svim aplikacijama koje podržavaju NCTS sustav, odnosno NTA za Republiku Hrvatsku [16].

Od 01.04.2023. godine NCTS aplikacija će biti u potpunosti usklađena s funkcionalnostima faze 5 prema novim zakonodavnim zahtjevima iz CZU i Konvencije o Zajedničkom prozovnom postupku koji uključuju [17]:

- prozovno kretanje s reduciranim setom podataka te podnošenje prozovne deklaracije prije podnošenja robe,
- registraciju događaja tijekom prijevoza robe ('en route') i uvođenje novih poslovnih procesa te nove role carinskog ureda,
- uvođenje nove role Izlaznog ureda za prozov (Office of Exit for Transit) i poslovnih procesa vezanih uz podnošenje EXS podataka,
- usklađivanje razmjene IE poruka prema podatkovnim zahtjevima definiranim u Delegiranoj i Provedbenoj uredbi, kao i u Konvenciji, uzimajući u obzir EU carinski model podataka,
- implementaciju promijenjenih i novih poslovnih procesa,
- implementaciju novih procesa sa svrhom jačanja sigurnosno-zaštitnih (Safety and Security) mjera za robu koja napušta carinsko područje EU,
- razvoj nacionalnog sučelja za komunikaciju i razmjenu podataka između nacionalne prozovne aplikacije (NCTS-NTA) i nacionalne izzovne aplikacije (AES-NECA) koje je harmonizirano na EU razini,
- povezivanje s EU i nacionalnim sustavom carinskih odluka,
- migraciju podataka s NCTS4 na NCTS5.

4.2. PROMJENE HRVATSKOG CARINSKOG SUSTAVA ULASKOM U SCHENGEN

Ratifikacija Schengenskog sporazuma podrazumijeva implementaciju prethodno navedenih mjera postavljenih od strane potpisnica Sporazuma koje u suštini podrazumijevaju djelomično ili potpuno uklanjanje kontrola na graničnim prijelazima među državama članicama Sporazuma. 1. siječnja 2023., Republika Hrvatska obavezala se obustaviti kontrole koje uključuju provjeru vremena vožnje vozača, provjeru mjera i težina teretnih vozila (iznimno na zahtjev carine i ne uključuje automatske sustav vaganja vozila) te provjeru tehničke ispravnosti istih. Uz to, Hrvatska se obavezala ukinuti provjeru dokumenata koji su dokaz pri transportu tereta ako za taj teret nije potrebna posebna dozvola u okvirima već postojećih bilateralnih ili zajedničkih propisa. Vozila moraju biti prigodno označena vidljivim oznakama ovisno o vrsti transporta (po TIR ili ATA karnetu ili slično), a za dodatno olakšavanje protoka prometa preko granica teritorija, CURH je obavezan razviti suradnju putem automatske razmjene podataka potrebnih za ostvarivanje prijevoza koji su obrađeni u jedinstvenom dokumentu.

Obzirom da ratifikacijom Sporazuma nisu ostvarene veće promjene osim u pogledu ukidanja kontrole na granicama, promjene u cestovnom teretnom prijevozu osjetne su smanjenjem bitnog parametra prijevoznog procesa (vrijeme čekanja na unutarnoj granici), ali premještaj istih na vanjske granice sa zemljama koje nisu potpisnice Sporazuma.

5. OČEKIVANI DALJNI RAZVOJ CESTOVNOG TERETNOG PRIJEVOZA U RH (U KONTEKSTU SCHENGENA)

Ulazak u Schengensko područje podrazumijeva velik napredak u pružanju usluga cestovnog teretnog prijevoza od strane hrvatskih prijevoznika. Smanjenjem troškova carine, vremena čekanja na granicama i pojednostavljivanje carinske dokumentacije uvelike povećavaju kvalitetu usluge koja može biti pružana krajnjim korisnicima što kao posljedicu nosi gospodarski napredak kako prijevoznika tako i same Republike Hrvatske. S obzirom da još nije prošla kalendarska godina od ukidanja graničnih kontrola na hrvatskim granicama obuhvaćenih Schengenskim sporazumom, u nastavku će biti prikazana analiza dosadašnje statistike cestovnog teretnog prijevoza u Hrvatskoj te će se usporediti sa mađarskom i slovenskom statistikom cestovnog teretnog prijevoza prije i poslije ukidanja granične kontrole. Mađarska i Slovenija su za potrebe ovog rada odabrane kao usporedne država zbog svog dosadašnjeg položaja kao poveznica Schengenskog područja i balkanskih država koje nisu članice Sporazuma, a tu je ulogu sad preuzela Republika Hrvatska.

5.1. USPOREDNA ANALIZA HRVATSKE, SLOVENIJE I MAĐARSKE OD 2018. DO 2022.

U nastavku će se analizirati petogodišnja statistika ostvarenih tonskih kilometara u cestovnom prijevozu tereta prije ukidanja granične kontrole Schengenskim sporazumom za Sloveniju, Hrvatsku i Mađarsku te njihove petogodišnje statistike ostvarenih tonskih kilometara nakon ukidanja granične kontrole na temelju kojih će se napraviti prognoza razvitka hrvatskog cestovnog prijevoza tereta.

Tablica 1. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2018.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

IZVOZ	PRVI KVARTAL 2018.	DRUGI KVARTAL 2018.	TREĆI KVARTAL 2018.	ČETVRTI KVARTAL 2018.	UKUPNO
HRVATSKA	676	632	750	821	2879
SLOVENIJA	1354	1414	1444	1449	5661
MAĐARSKA	2084	2005	1813	1734	7636

Tablica 2. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2018.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

UVOZ	PRVI KVARTAL 2018.	DRUGI KVARTAL 2018.	TREĆI KVARTAL 2018.	ČETVRTI KVARTAL 2018.	UKUPNO
HRVATSKA	658	721	800	628	2807
SLOVENIJA	980	986	995	1064	4025
MAĐARSKA	2108	1981	1835	1705	7629

Iz tablica 1. i 2. može se zaključiti kako Mađarska prednjači i kod izvoza i kod uvoza u cestovnom teretnom prijevozu s ujednačenim ukupnim tonskim kilometrima kao i Hrvatska čiji je ukupni iznos za preko dva puta manji od Mađarskog. Slovenija zauzima položaj iza Mađarske i ispred Hrvatske, ali se može uočiti kako je Slovenija pokazala bolje rezultate pri izvozu tereta nego uvozu tereta gdje je razlika 1636 milijuna tonskih kilometara više za izvoz.

Tablica 3. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2019.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

IZVOZ	PRVI KVARTAL 2019.	DRUGI KVARTAL 2019.	TREĆI KVARTAL 2019.	ČETVRTI KVARTAL 2019.	UKUPNO
HRVATSKA	762	741	595	742	2840
SLOVENIJA	1339	1491	1356	1432	5618
MAĐARSKA	2234	2070	1937	1772	8013

Tablica 4. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2019.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

UVOZ	PRVI KVARTAL 2019.	DRUGI KVARTAL 2019.	TREĆI KVARTAL 2019.	ČETVRTI KVARTAL 2019.	UKUPNO
-------------	-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------	---------------

HRVATSKA	731	667	564	695	2657
SLOVENIJA	1123	986	1136	1016	4261
MAĐARSKA	2040	1963	1793	1690	7486

Iz tablica 3. i 4. primjećujemo kako se Mađarska i dalje nalazi na vrhu ovog popisa, premda je 2019. godine ostvarila slabiji rezultat kod uvoza u iznosu od 7486 milijuna tonskih kilometara što je 143 manje nego 2018. dok je pri izvozu ostvarila bolji rezultat gledano na prošlu godinu. Slovenija je ostvarila slične rezultate kao 2018. s manjim povećanjem uvoznog prometa od 236 milijuna tonskih kilometara više nego 2018. Hrvatska i dalje zauzima zadnje mjesto ovog popisa sa približno jednakim rezultatom kao i 2018. godine.

Tablica 5. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2020.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

IZVOZ	PRVI KVARTAL 2020.	DRUGI KVARTAL 2020.	TREĆI KVARTAL 2020.	ČETVRTI KVARTAL 2020.	UKUPNO
HRVATSKA	640	616	603	787	2646
SLOVENIJA	1447	1194	1197	1623	5461
MAĐARSKA	1924	1555	1718	1504	6701

Tablica 6. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2020.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

UVOZ	PRVI KVARTAL 2020.	DRUGI KVARTAL 2020.	TREĆI KVARTAL 2020.	ČETVRTI KVARTAL 2020.	UKUPNO
HRVATSKA	600	532	521	742	2395
SLOVENIJA	1091	977	1004	1225	4297
MAĐARSKA	1839	1414	1617	1522	6392

U tablici 5. i 6. prikazani su podaci za 2020. te Mađarska i dalje zauzima prvo mjesto sa znatnim smanjenjem ukupnog prometa za 1094 i 1312 milijuna tonskih kilometara za izvoz i uvoz. Slovenija je održala relativnu stabilnost na drugom mjestu ovog popisa s manjom varijacijom prometa uvoza i izvoza kao i Hrvatska.

Tablica 7. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2021.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

IZVOZ	PRVI KVARTAL 2021.	DRUGI KVARTAL 2021.	TREĆI KVARTAL 2021.	ČETVRTI KVARTAL 2021.	UKUPNO
HRVATSKA	661	768	759	863	3051
SLOVENIJA	1475	1636	1398	1521	6030
MAĐARSKA	2167	1978	1821	1828	7794

Tablica 8. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2021.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

UVOZ	PRVI KVARTAL 2021.	DRUGI KVARTAL 2021.	TREĆI KVARTAL 2021.	ČETVRTI KVARTAL 2021.	UKUPNO
HRVATSKA	629	733	564	793	2719
SLOVENIJA	1042	1243	1145	1283	4713
MAĐARSKA	2063	2026	1768	1762	7619

U tablici 7. i 8., prikazano je kako je Mađarska povratila skoro sav manjak cestovnog teretnog prometa od 2020. gdje sad drži srednju vrijednost uvoza i izvoza na ≈7700 milijuna tonskih kilometara. Hrvatska i Slovenija također proživljavaju osjetan rast ukupnog prometa

od 405 i 542 milijuna tonskih kilometara za izvoz i 505 i 416 milijuna tonskih kilometara svaka.

Tablica 9. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2022.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

IZVOZ	PRVI KVARTAL 2022.	DRUGI KVARTAL 2022.	TREĆI KVARTAL 2022.	ČETVRTI KVARTAL 2022.	UKUPNO
HRVATSKA	795	848	653	720	3016
SLOVENIJA	1651	1559	1428	1481	6119
MAĐARSKA	2169	2125	1956	1765	8015

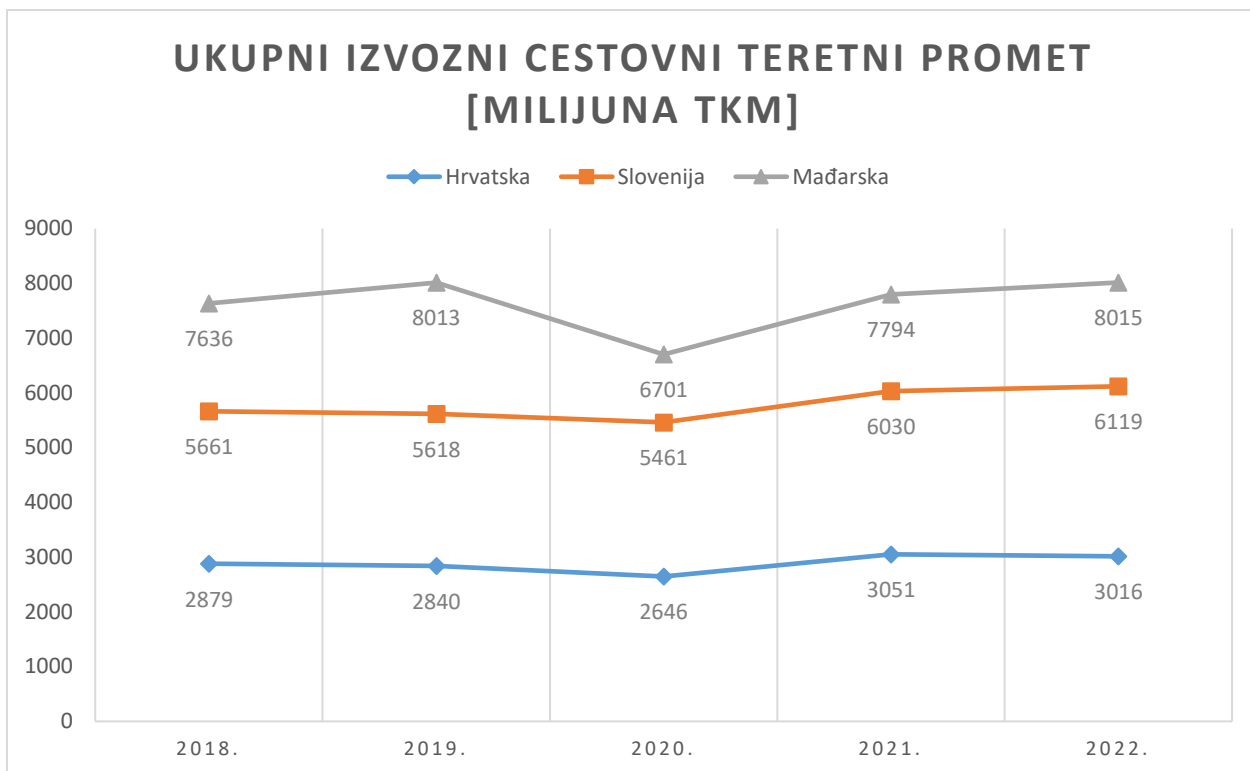
Tablica 10. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2022.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

UVOZ	PRVI KVARTAL 2022.	DRUGI KVARTAL 2022.	TREĆI KVARTAL 2022.	ČETVRTI KVARTAL 2022.	UKUPNO
HRVATSKA	712	768	597	664	2741
SLOVENIJA	1300	1270	988	1244	4802
MAĐARSKA	2143	2040	1978	1837	7998

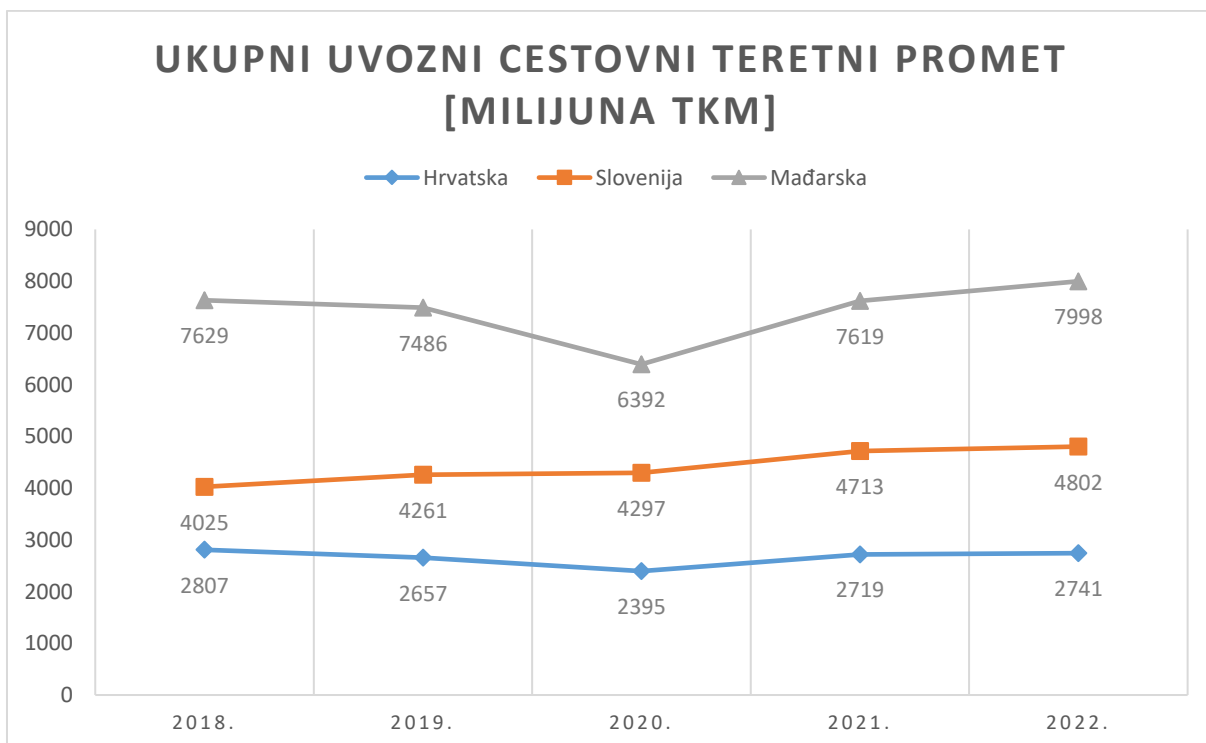
Tablica 9. i 10. prikaz su izvoznog i uvoznog cestovnog teretnog prometa te se na njima može uočiti manji rast ukupnog prometa kod Mađarske od 221 milijuna tonskih kilometara za izvoz i 379 za uvoz. Hrvatska zadržava posljednje mjesto kao što je i do sad sa stabilnih 3016 milijuna tonskih kilometara za izvoz i 2741 za uvoz, slično kao što je i posljednjih 5 godina, a Slovenija pokazuje isti trend sa većim izvoznim prometom od uvoznog u omjeru 6119 naprema 4802 milijuna tonskih kilometara.

Za jednostavniji prikaz, u nastavku će biti grafički prikazan ukupni izvozni i uvozni promet Mađarske, Slovenije i Hrvatske za period 2018. i 2022.



Grafikon 1. Ukupni izvozni cestovni teretni promet Hrvatske, Mađarske i Slovenije (2018. – 2022.)

(izradio: autor)



Grafikon 2. Ukupni uvozni cestovni teretni promet Hrvatske, Mađarske i Slovenije (2018. – 2022.)

(izradio: autor)

Iz grafikona 1. i 2. može se zaključiti kako su sve navedene države u zadnjih 5 godina doživjele stabilan rast uvoznog i izvoznog cestovnog teretnog prometa s padom u 2020. što je rezultiralo obustavom prijevoza uslijed COVID-19 pandemije. Slovenija i Mađarska uživaju u većoj apsolutnoj vrijednosti prometa što Mađarskoj pridonosi veći teritorij, a Sloveniji slobodan prolazak preko granice Austrije koja je obuhvaćena Schengenskim sporazumom. Uklanjanjem kontrole na granici, očekivano je da hrvatska dosegne veće apsolutne vrijednosti uvoza i izvoza zbog ubrzanja procesa te da će se približiti Sloveniji u iznosima tonskih kilometara godišnje.

5.2. USPOREDNA ANALIZA TRANZITNOG PROMETA KROZ HRVATSKU, SLOVENIJU I MAĐARSKU

Osim uvoznog i izvoznog transporta, kako bi dobili uvid u potpuno kretanje tereta kroz Europu s naglaskom na prethodno navedene države, analizirat će se i količina tereta prevezena u tranzitu kroz Hrvatsku, Mađarsku i Sloveniju kako bi se moglo odrediti koje bitne transportne pravce ove države koriste u svrhu svog gospodarskog napretka i kako bi se to moglo promijeniti u budućnosti. Za čim bolju procjenu, uzet će se petogodišnja statistika količine tereta prevezena u tranzitu za svaku od navedenih država te će se prikazati iz kojih zemalja EU taj prijevoz i potiče.

Tablica 11. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Republiku Hrvatsku za period 2018. – 2022. [tisuća tona]

[[Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

	SLOVENIJA	MAĐARSKA	GRČKA	RUMUNJSKA	NIZOZEMSKA	EU*
2018.	755	47	726	529	67	2837
2019.	968	29	898	395	34	2888
2020.	721	27	-	167	-	1461
2021.	796	24	180	432	37	2038
2022.	883	-	180	426	-	2190

*EU – 27 država članica Europske Unije od 2020., podaci ne prikazani za države u tablici za pojedine godine gdje je premali uzorak za vjerodostojnost podataka

Iz tablice 11. može se primijetiti kako je Slovenija najveći korisnik hrvatskog teritorija u tranzitu te je u periodu od 2018. do 2022. prevela u prosjeku 824.600 tona tereta godišnje kroz Hrvatsku. Vrijedno je napomenuti kako se na vrhu ovog popisa nalaze i Grčka i Rumunjska koje redovito koriste hrvatski teritorij za tranzit pri prijevozu prema središnjoj i zapadnoj Europi. Mađarska i Nizozemska u svojim transportnim procesima relativno rijetko prolaze Hrvatsku, a taj rezultat se može pripisati luci Rijeka, jednoj od glavnih poveznica Europe s Azijom putem pomorskog prometa. Ostatak europskih država u prosjeku prevozi 2.282.800 tona tereta kroz Hrvatsku što je začuđujuće malo gledano da Slovenija samostalno ostvaruje približno trećinu tog iznosa.

Tablica 12. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Sloveniju za period 2018. – 2022. [tisuća tona]

[[Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

	HRVATSKA	RUMUNJSKA	MAĐARSKA	POLJSKA	SLOVAČKA	EU*
2018.	6926	2685	2122	1558	1460	19.006
2019.	6724	3196	2419	2632	1550	21.290
2020.	6124	2539	1584	1313	1381	16.121
2021.	6804	3611	2095	1596	1703	21.445
2022.	6458	3908	1873	1572	2056	20.685

*EU – 27 država članica Europske Unije od 2020.

Tablica 12. prikazuje kako najveći udio tranzita (prosječno 6.607.200 tona godišnje) kroz Sloveniju obavlja Hrvatska što se lako može zaključiti s obzirom kako je najkraća ruta do srednje Europe od Hrvatske upravo kroz Sloveniju. Rumunjska i Mađarska također tijekom obavljanja svojih usluga prijevoza često prolaze slovenski teritorij, prema Mađarska drži stabilnu vrijednost u blizini 2.000.000 tona godišnje dok Rumunjska svake godine obavlja sve više prijevoza kroz Sloveniju s iznimkom 2020. gdje je ostvarila petogodišnji minimum od 2.539.000 tona tereta u tranzitu, a 2022. maksimum od 3.908.000 tona. Slovačka je također

jedan od češćih prijevoznika tereta kroz Sloveniju, te je do 2021. držala stabilnih 1.523.500 tona godišnje u prosjeku, ali je 2022. taj broj skočio na 2.056.000 tona.

Tablica 13. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Mađarsku za period 2018. – 2022. [tisuća tona]

[[Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](https://statistics.eurostat.europa.eu)]

	RUMUNJSKA	POLJSKA	SLOVAČKA	GRČKA	HRVATSKA	EU*
2018.	11.383	3720	2420	1410	355	21.869
2019.	11.337	3399	2203	1299	300	20.201
2020.	9910	3510	1523	2095	370	19.056
2021.	11.888	6039	2040	620	492	22.893
2022.	12.452	6433	2810	523	494	24.434

*EU – 27 država članica Europske Unije od 2020.

Iz tablice 13. moguće je zaključiti kako Rumunjska daleko najviše koristi mađarski teritorij za tranzit, skoro polovicu prosječnog iznosa ostatka europskih država godišnje. Poljska i Slovačka također često prolaze teritorij Mađarske pri prijevozima sjever – jug i obrnuto gdje je u petogodišnjem prosjeku Poljska prevela 4.620.200 tona tereta preko Mađarske, a Slovačka 2.199.200 tona. Grčka također prevozi veće količine tereta, u prosjeku 1.189.400 tona tereta godišnje, a ulaskom Hrvatske u Schengen, ta bi se količina mogla ravnomjernije rasporediti između Mađarske i Hrvatske za prijevoze na relaciji Grčka – srednja Europa. Hrvatska mađarski teritorij koristi za prijevoze usmjerene prema sjeveru i sjeveroistoku Europe u manjim količinama s minimumom od 300.000 tona 2019. i maksimumom 494.000 tona 2022. Prema navedenim podacima može se zaključiti kako je Hrvatska prati rastući trend ostvarivanja prijevoza prema sjeveru Europe.

Iz navedenih podataka o količini tereta prevezenog u tranzitu kroz Republiku Hrvatsku, Sloveniju i Mađarsku, može se zaključiti kako prijevoznici na relacijama jug – srednja Europa, jug – sjever, istok – zapad i obrnute relacije ne prelaze hrvatski teritorij koliko onaj od

hrvatskih susjednih država što se može pripisati neisplativosti čekanja na granici što uzrokuje dodatni trošak prijevozniku i veće vrijeme čekanja isporuke za krajnje korisnike. Hrvatsko ukidanje granične kontrole, odnosno pristupanje schengenskom području, dugoročno bi trebalo ravnomjernije rasporediti utilizaciju prometnih koridora kroz hrvatski teritorij između Hrvatske, Mađarske i Slovenije.

5.3. PROGNOZA UVOZNOG I IZVOZNOG PROMETA U HRVATSKOJ NAKON ULASKA U SCHENGEN

Sljedeće će se analizirati petogodišnji period izvoza i uvoza prije i poslije slovenske i mađarske ratifikacije Schengenskog sporazuma kako bi smo mogli detaljnije predvidjeti kako će isto utjecati i na Hrvatsku sljedećih 5 godina. Prognoza putem korelacije ne može s apsolutnom točnošću predvidjeti budući razvitak Hrvatske, odnosno količinu uvoza, izvoza i tranzita s obzirom kako su Slovenija i Mađarska otvorile svoje granice za Schengensko područje 21. prosinca 2007. te su od tada napredovale mnoge tehnologije koje djeluju kao varijabla pri procjeni budućeg hrvatskog statusa u schengenskom području. Naprotiv tome, može se procijeniti okvirni napredak koji nosi ratifikacija Schengenskog sporazuma.

Tablica 14. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom i uvoznom cestovnom prijevozu tereta za period 2003. – 2007.

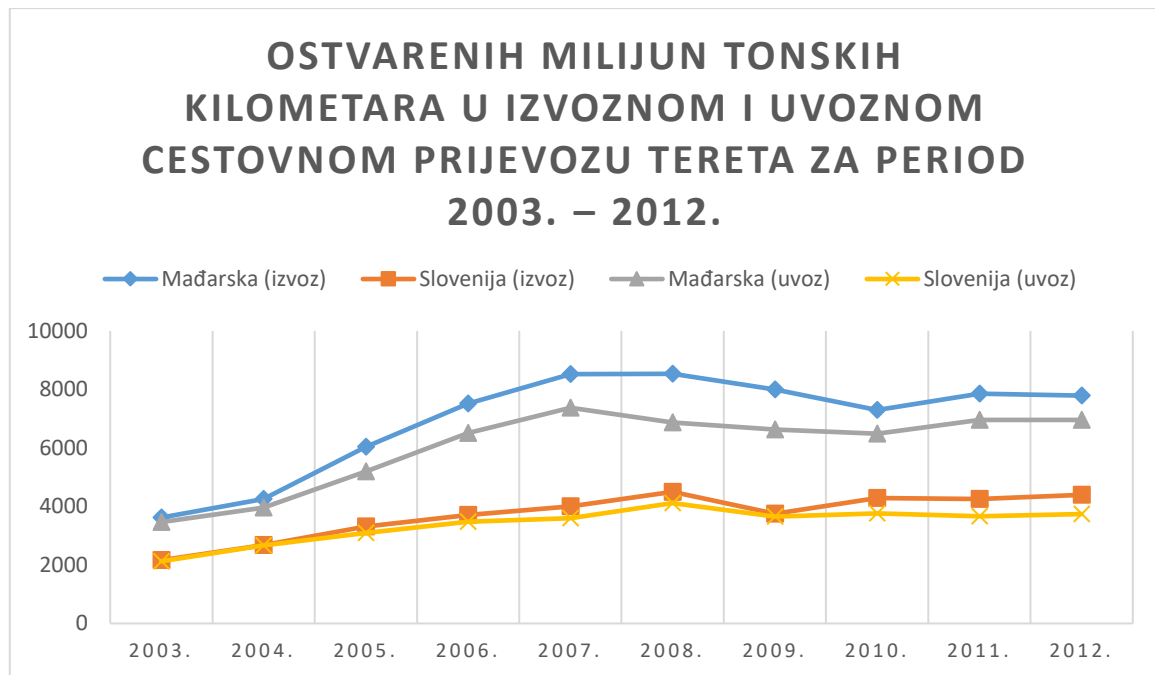
[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](#)]

	MAĐARSKA (IZVOZ)	MAĐARSKA (UVOZ)	SLOVENIJA (IZVOZ)	SLOVENIJA (UVOZ)
2003.	3619	3465	2163	2125
2004.	4258	3953	2679	2668
2005.	6041	5197	3307	3093
2006.	7513	6507	3710	3479
2007.	8525	7372	4002	3601
UKUPNO	29.956	26.494	15.861	14.966

Tablica 15. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom i uvoznom cestovnom prijevozu tereta za period 2008. – 2012.

[izvor: [Statistics | Eurostat \(europa.eu\)](http://Statistics | Eurostat (europa.eu))]

	MAĐARSKA (IZVOZ)	MAĐARSKA (UVOZ)	SLOVENIJA (IZVOZ)	SLOVENIJA (UVOZ)
2008.	8533	6873	4498	4114
2009.	7998	6624	3750	3651
2010.	7300	6485	4291	3762
2011.	7853	6951	4256	3658
2012.	7790	6958	4392	3734
UKUPNO	39.474	33.891	21.187	18.919



Grafikon 3. Ukupni ostvareni tonski kilometri u cestovnom prijevozu tereta Mađarske i Slovenije (2003. – 2012.)

(izradio: autor)

Prema tablici 14. i 15., odnosno grafikonu 2., moguće je zaključiti kako je ratifikacija Schengenskog sporazuma imala izrazito pozitivan utjecaj na gospodarstvo Slovenije i Mađarske gledajući na izvoz i uvoz tereta u cestovnom prijevozu.

U izvozu, Mađarska je od 2003. do 2007. ostvarila 29.956 milijuna tonskih kilometara (u prosjeku 5991,2 godišnje) dok je u periodu nakon ulaska u schengensko područje od 2008. do 2012. ostvarila 39.474 milijuna tonskih kilometara što je u prosjeku 7.894,8 godišnje. Iz tih podataka, može se izračunati kako je ukupan izvoz porastao za 31,77%.

Slovenija je u izvozu od 2003. do 2007. ostvarila 15.861 milijuna tonskih kilometara što u prosjeku iznosi 3172,2 godišnje, a u periodu 2008. do 2012., taj broj je iznosio 21.187 milijuna tonskih kilometara, odnosno prosječno 4237,4 godišnje. Time dobivamo kako je slovenski izvoz tereta od ratifikacije Sporazuma narastao za 33,58%.

Mađarski uvoz tereta također je doživio porast, gdje je između 2003. i 2007. iznosio ukupno 26.494 milijuna tonskih kilometara, u prosjeku 5298,8 godišnje, a između 2008. i 2012., taj broj se povećao na 33.891 milijuna tonskih kilometara, odnosno prosječno 6778,2 godišnje. Time zaključujemo kako je uvoz tereta u Mađarsku porastao za 27,98%.

Slovenija u poslovima uvoza tereta također doživljava rast, gdje je od 2003. do 2007. ukupno uvezeno 14.966 milijuna tonskih kilometara što translacija u 2993,2 godišnje. S druge strane, od 2007. do 2012., taj broj se povisio na 18.919 milijuna tonskih kilometara (3783,8) što označava ukupni porast od 26,41%.

Korelacijom ovih podataka na temelju sličnosti položaja Republike Hrvatske, Slovenije i Mađarske, možemo predvidjeti očekivani rast od 25 do 30% u uvozu i izvozu do 2027. gdje bi izvozni promet mogao doseći iznose između 18.000 i 20.000 milijuna tonskih kilometara, a uvozni od 16.000 i 18.000 milijuna tonskih kilometara. Napredak podrazumijeva prepoznavanje i integraciju Hrvatske u transportne procese država čiji prijevozi gravitiraju prema području dostupnom tranzitom kroz Republiku Hrvatsku te angažman i modernizaciju hrvatskih prijevoznih tvrtki kroz podizanje kvalitete usluge i time razine konkurentnosti na europskom tržištu.

6. ZAKLJUČAK

Carina, odnosno porez na uvoznu robu, jedan je od temeljnih indikatora kvalitete gospodarskog stanja države. Opisana dvojakim značenjem, carina označava pristojbe koje se naplaćuju u korist državnog proračuna (porez na uvoznu robu), ali i državnu službu koja provodi carinske propise. Provedba poreza na uvoznu robu opravdana je dva razloga: povećanje državnih prihoda te zaštita domaćeg tržišta od ilegalnog uvoza ili uvoza nekvalitetne robe.

Carinski sustav u stanju je kontinuiranog razvoja s ciljem pojednostavljivanja teretnog prijevoza kako za prijevoznike tako i za carinske službenike. Neki od najbitnijih elemenata modernizacije carinskih sustava u Europi jest Harmonizirani sustav (HS) koji pojednostavljuje komunikaciju diljem kontinenta korištenjem carinskih tarifa – jedinstveni sustav nazivlja i brojčanog označavanja robe.

Nadalje, tako su i donesene neke od najbitnijih konvencija koje pojednostavljuju cestovni teretni promet, a one su: CMR, TIR i ATA karneti te JCD. CMR označava teretni list koji je obavezan sadržaj carinske deklaracije kojim se uređuje odnos prijevoznika, korisnika prijevoza i špeditera te sadrži osnovne informacije o teretu i prijevozu. TIR i ATA karneti carinski su dokumenti koji pojednostavljuju carinske formalnosti pri prijevozu preko više granica različitih država. TIR karnet koristi se pri jednosmjernom teretnom prijevozu te se njime ukida obaveza podlijevanja robe na carinu u tranzitnim državama. ATA karnet, koristi se za povratni prijevoz robe, odnosno privremeni uvoz robe u određenu državu radi sajamskih poslova, provoza robe, privremenog uvoza stručne opreme i sličnih radnji. Njime se pojednostavljuju formalnosti prolaska graničnih prijelaza u procesu uvoza, ali i izvoza, ako se provodi u roku propisanom ATA karnetom. JCD (*jedinstvena carinska deklaracija*) koristi se kao dokument za stavljanje robe u carinski postupak te dokazivanja carinskog statusa robe, a podnosi se u svrhu stavljanja robe u izvozni postupak.

Schengensko područje, rezultat je Schengenskog sporazuma potpisanog 14. lipnja 1985. te on podrazumijeva ukidanje kontrole na zajedničkim granicama u svrhu pojednostavljivanja i ubrzanja cestovnog prometa. Do 2023., schengensko područje obuhvaća 27 država Europe (23 članice EU, 4 članice EFTA-e), a Republika Hrvatska se priključila 1.1.2023. Ukidanje kontrole podrazumijeva ukidanje kontrole vremena vožnje vozača teretnih kategorija, mjerenje dimenzija i težine teretnih vozila i provjeru tehničke ispravnosti vozila. Osim toga, ukida se i provjera dokumenata za koje nije potrebna dozvola, te se sporazumne stranke obavezuju carinske formalnosti provoditi elektroničkim putem.

Elektronički sustav carine u Republiku Hrvatsku implementiran je ulaskom u Europsku Uniju, te obuhvaća sustave kao što su NCTS, EORI broj i Intrastat. EORI broj koristi se za registraciju i identifikaciju gospodarstvenika koji obavljaju djelatnosti iz nadležnosti carinskog zakonodavstva EU. NCTS sustav koristi se za olakšani postupak provoza kroz države članice EU i EFTA-e omogućavajući neprekidni tok robe, a Intrastat je statistički izvještaj koji se podnosi na godišnjoj razini te se njime prati robna razmjena zemalja članica EU koje prelaze propisani godišnji prag uključivanja vrijednosti robne razmjene.

Uređivanje carinskog sustava i graničnih prijelaza sukladno propisima Europske Unije, odnosno Schengenskog sporazuma, podrazumijeva priliku za modernizaciju i povećanje konkurentnosti usluga hrvatskih prijevoznika na europskom tržištu. Svojim teritorijalnim položajem, Hrvatska je u mogućnosti postaviti se kao glavna poveznica jugoistoka i zapadnog dijela Europe.

Analizom godišnjeg teretnog prometa ostvarenog u susjednim državama Mađarskoj i Sloveniji prikazano je kako u petogodišnjem periodu od 2018. do 2022., Hrvatska je ostvarivala višestruko manji uvozni i izvozni promet od navedenih država. Dok je Hrvatska u prosjeku ostvarila 2886 milijuna tonskih kilometara izvoznog te 2663 milijuna tonskih kilometara uvoznog prometa, Mađarska je ostvarila gotovo 264% više uvoznog prijevoza tereta te 278% više izvoznog, odnosno približno 38.100 milijuna tonskih kilometara uvoza i 31.120 milijuna tonskih kilometara izvoza tereta. U manjoj apsolutnoj vrijednosti, ali i dalje skoro dvostruko od hrvatskog statističkog izvještaja, Slovenija je u periodu 2018. – 2022. ostvarila prosječno 5777 milijuna tonskih kilometara izvoza tereta godišnje, te 4419 milijuna tonskih kilometara uvoza tereta, što se translata u 200% hrvatskog prosječnog godišnjeg izvoza i 165% ostvarenog uvoza.

Obzirom kako je Hrvatska 2023. ušla u područje slobodnog prekograničnog kretanja u radu je napravljena prognoza razvoja cestovnog teretnog prijevoza na temelju petogodišnjeg perioda prije i poslije ulaska Mađarske i Slovenije u Schengen kao države najbližije Hrvatskoj prema teritorijalnom položaju. U analizi statističkih podataka opaženo je kako su Mađarska i Slovenija u izvozu i uvozu ostvarile poraste od 26 do 34% uspoređujući periode 2003-2007. (do pristupanja Schengenu 21. prosinca 2007.) sa periodom 2007.-2012. Korelacijom tih podataka može se doći do zaključka kako će hrvatski teretni promet do 2027. doseći brojeve u iznosu od 18.000 do 20.000 milijuna tonskih kilometara izvoznog te 16.000-18.000 milijuna tonskih kilometara uvoznog prometa. Navedena prognoza uvelike ovisi o prepoznavanju Hrvatske od strane prijevoznika te modernizaciju kvalitete usluge hrvatskih prijevoznika.

LITERATURA

1. Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
2. Prka, E. (2022): *Carina i carinski postupci u uvoznom i izvoznom procesu*, završni rad, Sveučilište Sjever, Varaždin
3. Međunarodna konvencija o Harmoniziranom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML>
4. The Combined Nomenclature, URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/calculation-customs-duties/customs-tariff/combined-nomenclature_en (pristupljeno 2.8.2023.)
5. Ustrojstvo Carinske uprave, URL: <https://carina.gov.hr/o-upravi-15/djelokrug/ustrojstvo/52> (pristupljeno 2.8.2023.)
6. Carinski zakon, URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1999_07_78_1392.html (pristupljeno 2.8.2023.)
7. Babić, D. (2023): *Carinski sustav*, bilješke iz kolegija Špedicija, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
8. Što je CMR, URL: <https://www.anada.hr/TIm/Comr> (pristupljeno 2.8.2023.)
9. Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R. : *Transportno i špeditersko poslovanje*, Mikrorad, Zagreb, 2001.
10. TIR karnet, URL: <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet/> (pristupljeno 2.8.2023.)
11. ATA karnet, URL: <https://www.prometna-zona.com/ata-karnet/> (pristupljeno 2.8.2023.)
12. Ferenčak, S. (2020): *Carina i carinski postupci u logističkom procesu*, završni rad, Sveučilište Sjever, Varaždin
13. Ivanda S. : *Schengenski sporazumi i unutarnja sigurnost*, Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Policijska akademija, Zagreb, 2001.
14. Vuko, F. (2017): *Ulazak RH u EU i utjecaj promjene carina na vanjskotrgovinsku razmjenu*, završni rad, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet, Split
15. Tandarić, N. (2020): *Špeditersko poslovanje u Republici Hrvatskoj – osvrt na period nakon ulaska RH u EU*, završni rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
16. Vukasović, M. (2015): *Implementacija NCTS sustava u carinski sustav Republike Hrvatske*, završni rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb

17. NCTS faza 5, URL: <https://carina.gov.hr/istaknute-teme/e-carina/ncts-faza-5/9845>
(pristupljeno 2.8.2023.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Primjer ispune CMR lista	8
Slika 2. Pločica TIR.....	10
Slika 3. Obrazac TIR karneta	11
Slika 4. Shema procesa prijevoza u režimu TIR karneta	12
Slika 5. Obrasci ATA karneta.....	15
Slika 6. Shema prijevoza u režimu ATA karneta	15
Slika 7. Karta područja obuhvaćenog Schengenskim sporazumom	19
Slika 8. Sučelje za prijavu Intrastat obrasca	22

POPIS TABLICA

Tablica 1. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2018.....	26
Tablica 2. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2018.....	27
Tablica 3. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2019.....	27
Tablica 4. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2019.....	27
Tablica 5. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2020.....	28
Tablica 6. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2020.....	28
Tablica 7. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2021.....	29
Tablica 8. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2021.....	29
Tablica 9. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2022.....	30
Tablica 10. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u uvoznom cestovnom prijevozu tereta za 2022.....	30
Tablica 11. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Republiku Hrvatsku za period 2018. – 2022. [tisuća tona].....	32
Tablica 12. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Sloveniju za period 2018. – 2022. [tisuća tona].....	33
Tablica 13. Količina tereta prevezena u tranzitu kroz Mađarsku za period 2018. – 2022. [tisuća tona].....	34
Tablica 14. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom i uvoznom cestovnom prijevozu tereta za period 2003. – 2007.	35
Tablica 15. Ostvarenih milijun tonskih kilometara u izvoznom i uvoznom cestovnom prijevozu tereta za period 2008. – 2012.	36

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Ukupni izvozni cestovni teretni promet Hrvatske, Mađarske i Slovenije (2018. – 2022.)	31
Grafikon 2. Ukupni uvozni cestovni teretni promet Hrvatske, Mađarske i Slovenije (2018. – 2022.)	31
Grafikon 3. Ukupni ostvareni tonski kilometri u cestovnom prijevozu tereta Mađarske i Slovenije (2003. – 2012.)	36

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 mojega 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 Promjene u cestovnom prijevozu robe ulaskom RH u schengensko područje, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, 29.8.2023.

MARKO VINCEK, Vinča
(ime i prezime, potpis)