

ZAKON
O KOMBINOVANOM PREVOZU TERETA

Predmet
Član 1

Kombinovani prevoz tereta obavlja se pod uslovima i na način utvrđen ovim zakonom.

Član 2

Svi izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu obuhvataju iste izraze u ženskom rodu.

Definicija kombinovanog prevoza tereta
Član 3

Kombinovani prevoz tereta je intermodalni prevoz tereta u kome se veći dio prevoza obavlja željeznicom i/ili pomorskim putem, unutrašnjim plovnim putevima, a početni i/ili završni dio prevoza obavlja se drumskim putem, pod uslovom da je:

- dionica puta na kojoj se koristi željeznica, ili pomorski saobraćaj ili unutrašnji plovni putevi, duža od 100 km vazdušne linije;
- početni ili završni prevoz do ili od luke pomorske plovidbe ili pristaništa unutrašnje plovidbe utovara ili istovara u poluprečniku do 100 km vazdušne linije od te luke odnosno pristaništa, ili
- početni ili završni prevoz do ili od željezničkog terminala ili željezničkog pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz u poluprečniku do 60 km vazdušne linije od tog željezničkog terminala odnosno željezničkog pretovarnog kolosjeka.

Intermodalni prevoz tereta

Član 4

Intermodalni prevoz je prevoz tereta u istoj intermodalnoj transportnoj jedinici pri čemu se uzastopno koriste dvije ili više vrsta prevoza bez manipulisanja teretom prilikom promjene vrste prevoza.

Značenje izraza

Član 5

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **CMR teretni list** je ugovor o prevozu tereta zaključen između pošiljaoca tereta, prevoznika u drumskom saobraćaju i primaoca tereta kojim se uređuju uslovi prevoza tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju;
- 2) **intermodalna transportna jedinica** je kontejner dužine od 20 stopa ili više, izmjenjivi sanduk, prikolica, poluprikolica sa ili bez vučnog vozila, teretno vozilo i vagon namijenjen za kombinovani prevoz tereta;
- 3) **izmjenjivi sanduk** je jedinica za prevoz tereta koja je prilagođena dimenzijama drumskog vozila sa ugrađenom opremom za premještanje tereta na različite vrste prevoza (drumski i/ili željeznički);
- 4) **kabotaža** je prevoz tereta između pojedinih mjesta na teritoriji Crne Gore, koje obavlja prevoznik koji nije registrovan u Crnoj Gori;
- 5) **K-504k teretni list CIM za kombinovani prevoz** je komisioni ugovor o prevozu koji je zaključen između privrednog društva za kombinovani prevoz tereta i korisnika prevoza, kao i ugovor o prevozu u međunarodnom željezničkom prevozu robe (CIM) koji je zaključen između prevoznika i društva za kombinovani prevoz tereta;
- 6) **kontejner** je transportno-manipulativna jedinica izrađena od čvrstog materijala, koja je podešena da se olakša prevoz tereta sredstvima različitih vrsta saobraćaja bez pretovara samog tereta tako da se može koristiti više puta;
- 7) **poluprikolica** je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruisano tako da se svojim prednjim dijelom oslanja na vučno vozilo (tegljač);
- 8) **početni i završni prevoz** je prevoz intermodalnih transportnih jedinica u drumskom saobraćaju od tačke utovara i istovara do najbližeg terminala ili pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz, prema udaljenostima utvrđenim ovim zakonom;
- 9) **pretovarni kolosjek** je željeznički kolosjek opremljen mobilnim pretovarnim uređajem, sa minimalnim infrastrukturnim uslovima za pretovar i odlaganje manjih količina intermodalnih transportnih jedinica, sa pristupom za dovoz i odvoz intermodalnih transportnih jedinica drumskim putem;
- 10) **prikolica** je priključno vozilo, odnosno vozilo koje vuče motorno vozilo, konstruisano tako da ukupnu masu preko svojih osovine prenosi na kolovoz;

- 11) **teretno vozilo** je motorno vozilo koje je konstruisano i koje se koristi za prevoz tereta, uključujući kombinaciju motornog vozila sa prikolicom ili vučnog vozila sa poluprikolicom;
- 12) **teretnica za kombinovani prevoz tereta** je isprava, odnosno ugovor za kombinovani prevoz u skladu sa zakonom;
- 13) **terminal za kombinovani prevoz tereta** je mjesto na željezničkoj mreži, lukama pomorske plovidbe ili pristaništima unutrašnje plovidbe, opremljeno odgovarajućim uređajima, na kojima intermodalne transportne jedinice mijenjaju vrstu prevoza;
- 14) **vučno vozilo** je motorno vozilo koje je posebno konstruisano za vuču poluprikolica;
- 15) **zaključnica** je isprava, odnosno ugovor o prevozu, koji sadrži podatke o ugovornim stranama, vrsti i količini tereta, utovarnoj i odredišnoj luci i dr.

Terminali i pretovarni kolosjeci za prevoz tereta

Član 6

Kombinovani prevoz tereta može da se vrši preko terminala i kolosjeka za kombinovani prevoz tereta koji ispunjavaju tehničke uslove i koji su opremljeni uređajima za pretovar i odlaganje tereta.

Bliže uslove iz stava 1 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Terminale i pretovarne kolosjeke za kombinovani prevoz tereta određuje Vlada Crne Gore.

Početni i završni prevoz tereta

Član 7

Početni i završni prevoz tereta (sa prelaskom granice) mogu da obavljaju prevoznici sa sjedištem u Crnoj Gori i prevoznici sa sjedištem u državama članicama Evropske unije, koji imaju odgovarajuću licencu za prevoz tereta, kao i prevoznici iz trećih država u skladu sa međunarodnim ugovorima.

Početni i završni prevoz tereta (bez prelaska granice) mogu obavljati prevoznici sa sjedištem u Crnoj Gori i prevoznici sa sjedištem u državama članicama Evropske unije koji imaju odgovarajuću licencu za prevoz tereta i pravo obavljanja kabotaže na bazi reciprociteta.

Podsticaji za kombinovani prevoz tereta

Član 8

Podsticaji u kombinovanom prevozu su oslobađanja od:

- godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila;

- dozvola za prevoz tereta; i
- ograničenja saobraćaja na putevima.

Oslobađanje od godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila

Član 9

Vlasnici ili korisnici motornih i priključnih vozila registrovanih u Crnoj Gori, koji godišnje, odnosno za period važenja godišnje registracije vozila obave jednim vozilom najmanje 50 početnih ili završnih prevoza do ili od željezničkog terminala ili pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz, oslobađaju se od plaćanja godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila u skladu sa posebnim propisom.

Način ostvarivanja prava na oslobađanje plaćanja naknade iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana, na osnovu priložene dokumentacije iz člana 12 ovog zakona utvrđuje Ministarstvo.

Oslobađanje od dozvola za prevoz tereta

Član 10

Početni i završni prevoz iz člana 7 ovog zakona izuzet je od dozvola za prevoz tereta koje su utvrđene međunarodnim bilateralnim i multilateralnim sporazumima.

Oslobađanje od ograničenja saobraćaja na putevima

Član 11

Na početni i završni prevoz ne odnose se ograničenja saobraćaja na putevima koja su utvrđena posebnim propisom.

Prevozne isprave u kombinovanom prevozu tereta

Član 12

Tokom početnog i završnog prevoza u teretnom vozilu koje obavlja prevoz mora se nalaziti sljedeća dokumentacija:

- kopija CMR teretnog lista koja prati teret tokom čitavog intermodalnog prevoza kada se teretno vozilo dijelom puta prevozi željeznicom, pomorskim prevozom ili unutrašnjim plovim putevima, a teret ostaje u teretnom vozilu, kao i podatke o ukrcajnom i odredišnom terminalu za intermodalni prevoz ili pretovarnom kolosjeku;
- kopija K-504k, teretnog lista CIM za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje željeznički prevoz;
- kopija teretnice za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o završnom prevozu;
- kopija zaključnice, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja pored podataka o utovarnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o početnom prevozu;
- kopije drugih prevoznih isprava koje prati teret tokom čitavog prevoza, i koje pored podataka o utovarnom i uputnom terminalu za kombinovani prevoz ili pretovarnom kolosjeku, sadrži i podatke o početnom i završnom prevozu, ovjerene pečatom terminala odnosno pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz.

Pravo na oslobađanje iz čl. 10 i 11 ovog zakona, ostvaruje se na osnovu dokumentacije iz stava 1 ovog člana.

Izveštavanje o kombinovanom prevozu tereta

Član 13

Izveštaj o kombinovanom prevozu tereta sačinjava Ministarstvo i svake druge godine dostavlja Evropskoj komisiji.

Izveštaj iz stava 1 ovog člana sadrži podatke o:

- vrsti saobraćaja koji se koristi u kombinovanom prevozu;
- broju teretnih vozila, izmjenjivih sanduka i kontejnera, koji se prevoze raznim vrstama saobraćaja;
- prevezenom teretu u tonama;
- obavljenim uslugama u tonama - kilometrima, i
- mjerama za unapređenje kombinovanog prevoza.

Pravna lica koja vrše prevoz tereta u željezničkom i pomorskom saobraćaju dužna su da podatke iz stava 2 ovog člana dostavljaju Ministarstvu, svakih šest mjeseci.

Izveštaj iz stava 1 ovog člana sačinjava se na osnovu podataka koje dostavljaju pravna lica iz stava 3 ovog člana.

Donošenje propisa
Član 14

Propis iz člana 6 stav 2 ovog zakona donijeće se u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Propis iz člana 9 stav 2 ovog zakona donijeće se u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Rok za određivanje terminala i pretovarnih kolosjeka
Član 15

Terminali i pretovarni kolosjeci za kombinovani prevoz tereta odrediće se u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Početak primjene
Član 16

Odredbe čl. 9, 10, 11 i 13 ovog zakona primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

Stupanje na snagu
Član 17

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore", a primjenjivaće se od 1. januara 2014. godine.

OBRAZLOŽENJE

I. Ustavni osnov za donošenje zakona

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 16 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za državu.

II. Razlozi za donošenje zakona

Razlozi za donošenje zakona su:

- Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* kao jedan od uslova pridruživanja Evropskoj uniji, a prema potpisanom Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno čl. 61 i 108 i Protokolom IV o kopnenom saobraćaju. Crna Gora ima obavezu potpunog usklađivanja sa regulativama i direktivama iz područja kombinovanog prevoza tereta. Usklađivanjem sa propisima EU iz oblasti kombinovanog prevoza tereta izvršiće se i obaveza koju je Crna Gora preuzela potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Crne Gore EU, da će svoje zakonodavstvo uskladiti sa propisima EU iz ove oblasti,
- Obaveze koje proizilaze iz Programa rada Vlade Crne Gore za 2013. godinu.

III. Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama

Predlog Zakona o kombinovanom prevozu tereta je propis čije donošenje i implementacija predstavlja daljnje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* u oblasti kombinovanog prevoza tereta, odnosno odredbe zakona se usklađuju sa Direktivom 31992L0106

od 7. decembra 1992. godine, o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza tereta između država članica.

IV. Objašnjenje osnovnih pravnih instituta

Intermodalni prevoz tereta u Crnoj Gori nalazi se u početnom stadijumu razvoja. U poređenju sa državama Evropske unije može se ocjeniti kao potpuno nerazvijen. Do ovakvog zaključka se vrlo lako dolazi ako se uporedi ukupan broj prevezenih TEU jedinica, stepen učešća intermodalnog prevoza u ukupno realizovanom prevozu tereta, izgrađenost neophodnih infrastrukturnih kapaciteta, ali i stepen razvoja neophodne zakonske regulative i drugih propisa i standarda.

Kombinovani prevoz tereta kao jedna vrsta intermodalnog prevoza je nastao kao jedan od načina da se iskoriste prednosti željeznice u odnosu na druge vrste prevoza (masovnost, bezbjednost, cijena, učestalost, redovnost prevoza, potrošnja energije, zaštita životne sredine itd.). Razvoj ove vrste prevoza je od interesa ne samo za željeznicu, nego i za drumske prevoznike i državu uopšte. Iz tih razloga se mnoge države, koje imaju potencijala za razvoj kombinovanog prevoza tereta, svojom politikom okreću u pravcu njegovog promovisanja i stimulisanja.

Primjena kombinovanog prevoza tereta objedinjuje prednosti obje vrste prevoza: željezničkog kao ekološkog, jeftinog, bezbjednog i efikasnog na dužim relacijama i drumskog kao široko dostupnog i efikasnog na kraćim relacijama. Na taj način se postižu značajne prednosti u odnosu na čisto drumski ili čisto željeznički prevoz, a koje se ogledaju u: smanjenju zakrčenja i opterećenja drumskih saobraćajnica, smanjenju zagađenja životne sredine, smanjenju buke, smanjenju troškova za tečna goriva, smanjenju troškova održavanja i izgradnje novih drumskih saobraćajnica, smanjenju troškova amortizacije, smanjenju vremena zadržavanja drumskih prevoznih sredstava na graničnim prelazima itd.

Evropska unija najveći značaj daje razvoju kombinovanog željezničko-drumskog prevoza, što je dovelo do veoma pozitivnih efekata.

Usmjerenost Crne Gore u pravcu priključenja Evropskoj uniji, koja se ogleda u politici ekološke države i razvoju turizma kao jedne od najperspektivnijih privrednih grana, upućuje nas i na mogućnost stimulisanja i uvođenja kombinovanog željezničko-drumskog prevoza kao načina rješavanja postojećih problema vezanih za teretni saobraćaj.

Članom 1 Predloga zakona definisan je predmet zakona, odnosno zakonom se uređuju uslovi i način obavljanja kombinovanom prevozu tereta.

Čl. 3 i 4 Predloga zakona definisan je pojam i data razlika između intermodalnog i kombinovanog prevoza tereta. Naime, intermodalni prevoz tereta, u smislu ovog zakona je prevoz tereta u istoj

intermodalnoj transportnoj jedinici pri čemu se koriste uzastopno dvije ili više vrste prevoza bez manipulisanja teretom prilikom promjene vrste prevoza. Dok, kombinovani prevoz tereta predstavlja intermodalni prevoz tereta u kome se veći dio prevoza obavlja željeznicom i/ili pomorskim putem, unutrašnjim plovnim putevima, a početni i/ili završni dio puta obavlja se drumskim putem, pod određenim uslovima u smislu propisanih udaljenosti. Propisane su udaljenosti u kombinovanom prevozu tereta, odnosno udaljenosti na kojoj se teret mora prevesti određenim prevoznim sredstvom, odnosno vrstom saobraćaja da bi imao odlike i da bi se smatrao kombinovanim prevozom tereta. Naime, da bi se određeni prevoz smatrao kombinovanim, dio relacije kojom se prevozi teret, mora biti na željeznici, pomorskim ili unutrašnjim plovnim putevima, i ona mora biti duža od 100 km vazdušne linije, dok se drumska prevozna sredstva koriste za prevoz tereta do mjesta utovara, odnosno mjesta istovara tereta.

Udaljenost do ili od luke pomorske plovidbe ili pristaništa unutrašnje plovidbe tj. mjesta gdje se vrši utovar odnosno istovar tereta, i na kojoj se prevoz tereta obavlja drumskim prevoznim sredstvima, može biti najviše 100 km vazdušne linije.

Takođe, udaljenost do ili od željezničkog terminala za kombinovani prevoz ili željezničkog pretovarnog kolosjeka tj. mjesta gdje se vrši utovar odnosno istovar tereta, i na kojoj se prevoz tereta obavlja drumskim prevoznim sredstvima, može biti najviše 60 km vazdušne linije.

Članom 5 Predloga zakona definisani su pojedini izrazi u smislu ovog zakona kako bi bilo omogućeno njihovo preciznije tumačenje. Dati izrazi su usaglašeni sa izrazima koji su u primjeni u nacionalnim propisima, kao i sa stručnom terminologijom koja je dio međunarodnih standarda.

Članom 6 Predloga zakona utvrđeno je da terminale za kombinovani prevoz i pretovarne kolosjake određuje Vlada Crne Gore. Nedostajući infrastrukturni kapaciteti za uspješan razvoj kombinovanog prevoza tereta ogledaju se prije svega u nepostojanju odgovarajućih terminala. Iz tog razloga je identifikacija neophodnih projekata čijom se realizacijom povećava učešće kombinovanog prevoza tereta u ukupnom prevozu tereta, usmjerena ka projektima terminala za pretovar intermodalnih transportnih jedinica.

Članom 7 Predloga zakona dato je pravo obavljanja početnog i završnog prevoza (s prelaskom granice) domaćim i prevoznicima koji su licencirani u Evropskoj uniji, kao i prevoznicima iz trećih država ako je to uređeno međunarodnim ugovorom.

Takođe, pravo obavljanja početnog i završnog prevoza (bez prelaska granice) mogu obavljati domaći i prevoznici licencirani u Evropskoj uniji pod uslovom da je sa tim državama dogovorena i odobrena kabotaža, odnosno da je stranim prevoznicima dozvoljeno da obavljaju prevoz tereta između mjesta u Crnoj Gori tj. da je u jednom transportnom lancu, utovar, prevoz i istovar tereta na teritoriji Crne Gore.

Čl. 8, 9, 10 i 11 Predloga zakona date su podsticajne mjere za razvoj kombinovanog prevoza tereta. Predložene mjere su sadržane u Direktivi 31992L0106 od 7.decembra 1992. godine o

utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza tereta između država članica, kao i u uporednoj praksi država u regionu i u Evropskoj uniji. Stimulativne mjere se odnose na oslobađanje od godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priklučnih vozila, oslobađanje od obaveze posjedovanja dozvola za prevoz tereta i oslobađanje od privremene zabrane u vidu ograničenja saobraćaja za teretana motorna vozila, koja se na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima primjenjuje za vrijeme trajanja turističke sezone. Takođe, predmetnim odredbama je bliže određeno da pravo na oslobađanje od godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priklučnih vozila ima onaj prevoznik koji sa motornim ili priklučnim vozilom obavi više od 50 kombinovanih prevoza u period od 12 mjeseci, tj. u period važenja registracije za predmetno vozilo.

Članom 12 Predloga zakona utvrđeno je koje prevozne isprave se smatraju kao dokaz da je drumski prevoznik obavio prevoz kao dio kombinovanog prevoza tereta. Predmetne prevozne isprave predstavljaju internacionalne dokumente utvrđene međunarodnim propisima iz oblasti špedicije i carine.

Članom 13 Predloga zakona propisano je da organ državne uprave nadležan za poslova saobraćaja svake dvije godine Evropskoj komisiji dostavlja izvještaj sa podacima o kombinovanom prevozu. Predmetna obaveza je sadržana u Direktivi 31992L0106 od 7.decembra 1992. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza tereta između država članica.

Čl. 14 i 15 Predloga zakona propisuje se da se podzakonski akt koji utvrđuje bliže uslove za terminale i pretovarne kolosjeke za kombinovani prevoz tereta i način ostvarivanja prava na oslobađanje plaćanja naknade za korišćenje puteva, donosi u roku od šest mjeseci, dok se terminali i pretovarni kolosjeci određuju u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona.

Čl. 16 i 17 Predloga zakona utvrđeno je da se predmetni zakon primjenjuje od 1. januara 2014. godine, osim u dijelu odredbi čl. 8, 9,10 i 12 koje će se primjenjivati od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

V. Procijena finansijskih sredstava za sprovođenje zakona

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna finansijska sredstva.

IZVJEŠTAJ O JAVNOJ RASPRAVI O NACRTU ZAKONA O KOMBINOVANOM PREVOZU TERETA

U skladu sa Programom rada Vlade za 2013. godinu, Normativni dio, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je pristupilo formiranju radnog tima za izradu Predloga zakona o kombinovanom prevozu tereta i tim povodom uputilo javni poziv svim zainteresovanim nevladinim organizacijama (NVO) da imenuju predstavnike za učešće u radnom timu. Na predmetni poziv nije bilo odgovora zainteresovanih.

Tekst Nacrta zakona o kombinovanom prevozu tereta je 02. avgusta 2013. godine objavljen na sajtu Ministarstva saobraćaja i pomorstva i u dnevnim novinama „Pobjeda“, sa pozivom da se sva zainteresovana lica uključe u javnu raspravu.

Javna rasprava o Nacrtu zakona o kombinovanom prevozu tereta je bila otvorena do 10. septembra 2013. godine.

Tokom trajanja javne rasprave Ministarstvu saobraćaja i pomorstva nijesu dostavljeni komentari i sugestije na Nacrt Zakona.

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NAZIV PROPISA	Zakon o intermodalnom prevozu

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Strategijom razvoja saobraćaja predviđeno je da se definišu zakonske mjere za regulisanje konkurencije između različitih vidova transporta. U skladu sa obavezama iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno protokola IV o kopnenom saobraćaju, potrebno je usvojiti uzajamno usklađene mjere za razvoj i unapređenje željezničkog i intermodalnog transporta, kao načina kojim će se u budućnosti osigurati obavljanje najvećeg dijela njihovog bilateralnog i tranzitnog saobraćaja kroz Crnu Goru, pod ekološki prihvatljivijim uslovima.

S druge strane, u procesu evropskih integracija, Crna Gora ima obavezu potpunog usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa regulativama i direktivama iz područja intermodalnog prevoza.

Posljedice

- nedovoljan stepen koordinacije u lučko-željezničkom kompleksu, što predstavlja barijere kako u razvoju pomorstva, tako i u razvoju željeznice;
- usporavanje procesa pridruživanja Evropskoj uniji.

Usljed primjene „statusa quo“ došlo bi do negativne ocjene usklađenosti nacionalnog zakonodavstva sa evropskom legislativom i postojanja barijera u razvoju pomorskog i željezničkog saobraćaja.

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navedi usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Predlog Zakona o kombinovanom prevozu je propis bje donošenje i implementacija predstavlja dodatno usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* u oblasti kombinovanog prevoza, odnosno odredbe zakona se usklađuju sa Direktivom 31992L0106 od 7.12.1992. godine, o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza tereta između država članica.

Takođe, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja, moraju se preduzeti određene mjere za podsticanje razvoja kombinovanog prevoza. Svrha takvih mjera odnosi se na: podsticanje korisnika i pošiljaca na upotrebu kombinovanog prevoza; postizanje konkurentnosti kombinovanog prevoza drumskom prevozu; podsticanje upotrebe kombinovanog prevoza na dugim relacijama, a naročito upotrebe zamjenjivih sanduka, kontejnera i prevoza bez pratnje; poboljšanje brzine i pouzdanosti kombinovanog prevoza, a naročito: povećanje učestalosti konvoja prema potrebama pošiljaca i korisnika; smanjenje vremena čekanja na terminalima i povećanje njihove produktivnosti; uklanjanje, na odgovarajući način, svih

prepreka sa prilaznih pravaca kako bi se poboljšao pristup kombinovanom prevozu; usklađivanje, tamo gdje je to potrebno, težine, dimenzije i tehničkih svojstava specijalizovane opreme, a posebno kako bi se osigurala potrebna kompatibilnost kolosjeka, kao i preduzimanje koordinirane akcije kako bi se naručila i stavila u upotrebu oprema kakvu zahtijeva nivo prometa.

Luka Bar, kao savremena pomorska luka, koja ima međunarodnu reputaciju frekventne luke za pretovar svih vrsta tereta, pruža velike mogućnosti za dalji razvoj kombinovanog prevoza i povezivanje čitavog regiona. U skladu sa navedenim, neophodno je postaviti zakonski osnov, kako bi se dalje krenulo u realizaciju pomenutih obaveza.

3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulativnu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

Opcija „statusa quo“ nije primjenjiva iz razloga što se moramo pridržavati obaveza proisteklih potpisivanjem SSP-a i Strategije razvoja saobraćaja.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektno.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Luka Bar je prugom Bar-Beograd, koja pripada Ruti 4 i dalje izlazi na evropsku željezničku mrežu, povezana sa cijelom Evropom, a otvaranjem tržišta, postaje atraktivna u smislu bržeg i jednostavnijeg pretovara tereta, jeftinijeg i lakšeg transporta ka Evropi. Realno je očekivati da će na ovaj način poslovajne luke i željeznice, biti na značajno većem nivou, što će se direktno pozitivno reflektovati na crnogorsku privredu.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Za implementaciju ovog propisa, nije potrebno obezbjeđiti dodatna finansijska sredstva iz Budžeta Crne Gore, niti će implementacija stvarati troškove, koje treba predviđeti budžetom u narednim godinama.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertna podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Prilikom izrade Zakona nije korišćenja eksterna ekspertna podrška

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa zaduženo je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Datum i mjesto

Podgorica, 03. septembar 2013. godine

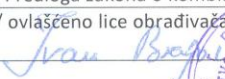


Starješina

[Handwritten signature]

**IZJAVA O USKLADENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM TEKOVINOM
EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MSP-IU/PZ/13/11
1. Naziv nacrt/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o kombinovanom prevozu tereta	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on Combined Transport of Goods	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
- Sektor/odsjek	Sektor za željeznički saobraćaj	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Rešad Nuhodžić, 020 482 376 resad.nuhodzic@msp.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Miroslav Mašić, 020 482 182 miroslav.masic@msp.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	/	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Glava V, Kretanje radnika, osnivanje privrednih društava, pružanje usluga, kapital, Poglavlje 3, Pružanje usluga, član 61		
Glava VIII, Politike saradnje, član 108, Saobraćaj		
b) Stepen ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
☒	ispunjava u potpunosti	
☐	djelimično ispunjava	
☐	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
5. Veza nacrt/predloga propisa s Nacionalnim programom za integraciju (NPI) odnosno Nacionalnim programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (NPA)		
- NPI/NPA za period	/	
- Poglavlje, potpoglavlje	/	
- Rok za donošenje propisa	/	
- Napomena	/	
6. Usklađenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
Ne postoji odredba primarnih izvora prava EU sa kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		
31992L0106		
Direktiva Savjeta 92/106/EEZ od 7. decembra 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza robe između država članica / Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992		

on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States, OJ L 368, 17.12.1992	
Potpuno usklađeno / Fully harmonized	
c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti	
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu	
/	
8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa	
Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je	/
potrebno uskladiti predlog propisa.	
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
Navedeni izvor prava EU preveden je na hrvatski jezik.	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o kombinovanom prevozu tereta nije preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o kombinovanom prevozu tereta nije bilo učešća konsultanata.	
Potpis / ovlašteno lice obrađivača propisa	Potpis / ministar vanjskih poslova i evropskih integracija
 Datum:	 Datum:

Prilog obrasca:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

1. Identifikacioni broj (IB) nacarta/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacarta/predloga propisa na Vladi		
MSP-TU/PZ/13/11		MSP-IU/PZ/13/11		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva Savjeta 92/106/EEZ od 7. decembra 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombinovanog prevoza robe između država članica - 31992L0106				
3. Naziv nacarta/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o kombinovanom prevozu tereta		Proposal for the Law on Combined Transport of Goods		
4. Usklađenost nacarta/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
Direktiva Savjeta 92/106/EEZ				

Član 1 1. Ova se Direktiva primjenjuje na postupanje u kombinovanom prevozu, ne dovodeći u pitanje Regulativu (EEZ) br. 881/92. U smislu ove Direktive, „kombinovani prevoz“ je prevoz robe između država članica, pri čemu se kamion, prikolica, poluprikolica, s vučnim vozilom ili bez njega, izmjenjivi sanduk ili kontejner od 20 stopa ili više, koristi na putu pri početnoj ili završnoj dionici putovanja, a u drugoj dionici, željezničkim ili unutrašnjim plovnim putem ili pomorskim prevozom, ako je ta dionica duž od 100 km vazdušne linije i čini početnu ili završnu dionicu drumskog prevoza na tom putovanju: - između tačke utovara robe i najbliže odgovarajuće utovarne željezničke stanice pri početnoj dionici i između najbliže odgovarajuće istovarne željezničke stanice i točke istovara pri završnoj dionici, ili - unutar poluprečnika koji nije veći od 150 km vazdušne linije od luke unutrašnjeg plovnog puta ili pomorske luke utovara ili istovara.	Uslovi za obavljanje kombinovanog prevoza tereta Član 3 Kombinovani prevoz tereta je intermodalni prevoz tereta u kome se veći dio prevoza obavlja željeznicom i/ili pomorskim putem, unutrašnjim plovnim putevima, a početni i/ili završni dio prevoza obavlja se drumskim putem, pod uslovom da je: – dionica puta na kojoj se koristi željeznica, ili pomorski saobraćaj ili unutrašnji plovni putevi, duža od 100 km vazdušne linije; – početni ili završni prevoz do ili od luke pomorske plovidbe ili pristaništa unutrašnje plovidbe utovara ili istovara u poluprečniku do 100 km vazdušne linije od te luke odnosno pristaništa, ili – početni ili završni prevoz do ili od željezničkog terminala ili željezničkog pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz u poluprečniku do 60 km vazdušne linije od tog željezničkog terminala odnosno željezničkog pretovarnog kolosjeka.	Potpuno usklađeno		
---	--	--	--	--

Član 2 Svaka država članica oslobađa, do 1. jula 1993., usluge kombinovanog prevoza, navedenog u članu 1, svih sistema kvota i ovlašćenja.	nema odgovarajuće odredbe	Neprimjenjivo		
Član 3 U slučaju kombinovanog prevoza za najam ili naknadu, u putnoj ispravi koja ispunjava barem zahtjeve predviđene članom 6 Regulative Savjeta br. 11 od 27. juna 1960. o ukidanju diskriminacije u cijenama i uslovima prevoza, u sprovođenu člana 79 stava 3 Ugovora o osnivanju Evropske ekonomske zajednice, takođe se navode željezničke utovarne i istovarne stanice koje se odnose na tu željezničku dionicu ili utovarne i istovarne luke unutrašnjeg plovnog puta koje se odnose na tu dionicu unutrašnjeg plovnog puta ili pomorske utovarne ili istovarne luke koje se odnose na pomorski dio tog putovanja. Te se pojedinosti bilježe prije obavljanja samog prevoza i potvrđuju pečatom, koji stavljaju nadležni organi željeznice ili luke u dotičnim željezničkim stanicama ili lukama unutrašnjih plovnih puteva ili pomorskim lukama, nakon završetka tog dijela putovanja koje se odvija željeznicom, unutrašnjim plovnim putem ili morem.	Prevozne isprave u kombinovanom prevozu tereta Član 12 Tokom početnog i završnog prevoza u teretnom vozilu koje obavlja prevoz mora se nalaziti sljedeća dokumentacija: – kopija CMR teretnog lista koja prati teret tokom čitavog intermodalnog prevoza kada se teretno vozilo dijelom puta prevozi željeznicom, pomorskim prevozom ili unutrašnjim plovnim putevima, a teret ostaje u teretnom vozilu, kao i podataka o ukrcajnom i odredišnom terminalu za intermodalni prevoz ili pretovarnom kolosjeku; – kopija K-504k, teretnog lista CIM za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje željeznički prevoz; – kopija teretnice za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja	Potpuno usklađeno		

	osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o naknadnom prevozu; – kopija zaključnice, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja pored podataka o utovarnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o prethodnom prevozu; – kopije drugih prevoznih isprava koje prati teret tokom čitavog prevoza, i koje pored podataka o utovarnom i uputnom terminalu za kombinovani prevoz ili pretovarnom kolosjeku, sadrži i podatke o početnom i završnom prevozu, ovjerene pečatom terminala odnosno pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz. Pravo na oslobađanje iz čl. 10 i 11 ovog zakona, ostvaruje se na osnovu isprava iz stava 1 ovog člana.			
Član 4 Svi prevoznici s poslovnim sjedištem u državi članici, koji zadovoljavaju uslove poslovanja i pristupa tržištu prevoza robe između država članica, moraju imati pravo obavljanja, u okviru kombinovanog prevoza između država članica, početnih i/ili završnih dionica drumskog prevoza koje su sastavni dio kombinovanog prevoza i koje mogu ili ne moraju uključivati prelazak granice.	Početni i završni prevoz tereta Član 7 Početni i završni prevoz tereta (sa prelaskom granice) mogu da obavljaju prevoznici sa sjedištem u Crnoj Gori i prevoznici sa sjedištem u državama članicama Evropske unije, koji imaju odgovaraću licencu za prevoz tereta, kao i prevoznici iz trećih država u skladu sa međunarodnim ugovorima.	Potpuno usklađeno		

	Početni i završni prevoz tereta (bez prelaska granice) mogu obavljati prevoznici sa sjedištem u Crnoj Gori i prevoznici sa sjedištem u državama članicama Evropske unije koji imaju odgovarajuću licencu za prevoza tereta i pravo obavljanja kabotaže na bazi reciprociteta.			
Član 5 1. Svake dvije godine, počevši od 1. januara 1995., Komisija mora sastaviti izvještaj za Savjet o: - privrednom razvoju kombinovanog prevoza - primjeni prava Zajednice u ovom području - definisanju, kada je to potrebno, daljnjih mjera za promovisanje kombinovanog prevoza. 2. Pri sastavljanju izvještaja iz stava 1 Komisiji u prikupljanju informacija pomažu predstavnici država članica. U izvještaju se posebno ispituju podaci i statistika koji	Izvještavanje o kombinovanom prevozu tereta Član 13 Izvještaj o kombinovanom prevozu tereta sačinjava Ministarstvo i svake druge godine dostavlja Evropskoj komisiji. Izvještaj iz stava 1 ovog člana sadrži podatke o: – vrsti saobraćaja koji se koristi u kombinovanom prevozu; – broju teretnih vozila, izmjenjivih sanduka i kontejnera, koji se prevoze raznim vrstama saobraćaja; – prevezenom teretu u tonama; – obavljenim uslugama u tonama - kilometrima, i – mjerama za unapređenje kombinovanog prevoza. Pravna lica koja vrše prevoz tereta u željezničkom i pomorskom saobraćaju dužna su da podatke iz stava 2 ovog člana	Potpuno usklađeno		

se odnose na: - saobraćajne veze koje se koriste u kombinovanom prevozu, - broj vozila (teretno vozilo s prikolicom se računa kao jedno vozilo), izmjenjivih sanduka i kontejnera, koji se prevoze raznim saobraćajnim vezama, - prevezeni teret u tonama, - obavljene usluge u tonama/kilometrima. U izvještaju se, ako je prikladno, predlažu mjere za daljnje poboljšanje takvih podataka i stanja u sektoru kombinovanog prevoza.	dostavljaju Ministarstvu, svakih šest mjeseci. Izvještaj iz stava 1 ovog člana sačinjava se na osnovu podataka koje dostavljaju pravna lica iz stava 3 ovog člana.			
Član 6 1. Države članice preduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se porezi navedeni u stavu 3., koji se primjenjuju na drumska vozila (kamioni, tegljači,	Podsticaji za kombinovani prevoz tereta Član 8 Podsticaji u kombinovanom prevozu su oslobođanja od:	Potpuno usklađeno		Odredbe čl. 8, 9 i 10 ovog zakona primjenjivaće se danom pristupanja Crne Gore Evropskoj

prikolice ili poluprikolice), kada se radi o pravcima kombinovanog prevoza, smanje ili nadoknade bilo u standardnom iznosu ili u srazmjeri prema putovanjima, koja takva vozila obavljaju željeznicom, unutar granica i u skladu s uslovima i pravilima koja će utvrditi nakon konsultacije s Komisijom. Smanjenja ili naknade iz prvog stava odobrava država u kojoj su ta vozila registrovana, na osnovu putovanja željeznicom obavljenih unutar te države. Države članice mogu, međutim, odobriti ta smanjenja ili naknade na osnovu putovanja željeznicom, koja su djelimično ili u potpunosti obavljena izvan države članice, u kojoj su ta vozila registrovana. 2. Ne dovodeći u pitanje odredbe koje su rezultat mogućeg ponovnog ustrojstva nacionalnog poreskog sistema za privredna vozila na nivou Zajednice, vozila koja koriste isključivo drumski prevoznici na kratkim dionicama ili za krajnju isporuku unutar kombinovanog prevoza, mogu se, ako se oporezuju zasebno, izuzeti od poreza navedenih u stavu 3.	– godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila; – dozvola za prevoz tereta; i – ograničenja saobraćaja na putevima. Oslobađanje od godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila Član 9 Vlasnici ili korisnici motornih i priključnih vozila registrovanih u Crnoj Gori, koji godišnje, odnosno za period važenja godišnje registracije vozila obave jednim vozilom najmanje 50 početnih ili završnih prevoza do ili od željezničkog terminala ili pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz, oslobađaju se od plaćanja godišnje naknade za korišćenje javnih puteva koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila u skladu sa posebnim propisom. Način ostvarivanja prava na oslobađanje plaćanja naknade iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo. Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana, na osnovu priložene dokumentacije iz člana 12 ovog zakona utvrđuje Ministarstvo.			uniji.
--	--	--	--	---------------

	Oslobađanje od dozvola za prevoz tereta Član 10 Početni i završni prevoz iz člana 7 ovog zakona izuzet je od dozvola za prevoz tereta koje su utvrđene međunarodnim bilateralnim i multilateralnim sporazumima. Oslobađanje od ograničenja saobraćaja na putevima Član 11 Na početni i završni prevoz ne odnose se ograničenja saobraćaja na putevima koja su utvrđena posebnim propisom.			
Član 7 Ako prikolicu ili poluprikolicu koja pripada preduzetniku i koji je koristi za prevoz za sopstvene potrebe na završnom dijelu puta tegli tegljač koji pripada preduzetniku koji se bavi prevozom za najam ili naknadu, prevoz koji se vrši na taj način izuzima se od obaveze podnošenja putne isprave predviđene u članu 3.; međutim, mora se osigurati druga putna isprava kojom se dokazuje putovanje koje je obavljeno ili se treba obaviti željeznicom, unutrašnjim plovnim putem ili morem.	Prevozne isprave u kombinovanom prevozu tereta Član 12 Tokom početnog i završnog prevoza u teretnom vozilu koje obavlja prevoz mora se nalaziti sljedeća dokumentacija: – kopija CMR teretnog lista koja prati teret tokom čitavog intermodalnog prevoza kada se teretno vozilo dijelom puta prevozi željeznicom, pomorskim prevozom ili unutrašnjim plovnim putevima, a teret ostaje u teretnom vozilu, kao i podatke o ukrcajnom i odredišnom terminalu za	potpuno usklađeno	Materija je regulisana i Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju.	

	intermodalni prevoz ili pretovarnom kolosjeku; – kopija K-504k, teretnog lista CIM za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje željeznički prevoz; – kopija teretnice za kombinovani prevoz, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o naknadnom prevozu; – kopija zaključnice, u intermodalnom prevozu koji uključuje pomorski prevoz, koja pored podataka o utovarnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o prethodnom prevozu; – kopije drugih prevoznih isprava koje prati teret tokom čitavog prevoza, i koje pored podataka o utovarnom i uputnom terminalu za kombinovani prevoz ili pretovarnom kolosjeku, sadrži i podatke o početnom i završnom prevozu, ovjerene pečatom terminala odnosno pretovarnog kolosjeka za kombinovani prevoz. Pravo na oslobođanje iz čl. 10 i 11 ovog zakona, ostvaruje se na osnovu isprava iz stava 1 ovog člana.			
Član 8	Nema odgovarajuće odredbe	neprimjenjivo		U Crnoj Gori ne postoje

Početne ili završne dionice drumskog prevoza, koje su dio kombinovanog prevoza, izuzete su od primjene uredbi o obaveznim tarifama.				jedinstvene obavezne tarife za usluge prevoza, već drumski prevoznici samostalno donose svoju tarifu. Član 2 Regulative 31989R4058 propisuje slobodno formiranje cijena u drumskom prevozu tereta.
Član 9 Kada, kao dio kombinovanog prevoza, preduzetnik koji šalje robu obavlja početnu dionicu drumskog prevoza za sopstvene potrebe, u smislu Prve direktive Savjeta od 23. jula 1962. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste drumskog prevoza robe, preduzetnik koji treba primiti prevezenu robu može, bez obzira na definiciju iz spomenute Direktive, obaviti za sopstvene račun završnu dionicu drumskog prevoza robe u njihovo odredište, koristeći tegljač kojeg je vlasnik, a koji je kupilo uz odgođeno plaćanje ili unajmilo u skladu s Direktivom Savjeta 84/647/EEZ od 19. decembra 1984. o korišćenju vozila	nema odgovarajuće odredbe		Materija je predmet regulisanja Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju.	

unajmljenih bez vozača za drumski prevoz robe te koje voze njegovi zaposlenici, čak i ako je prikolicu ili poluprikolicu registrovao ili iznajmio preduzetnik koje šalje robu. Početna dionica prevoza robe u kombinovanom prevozu, koju preduzetnik koji šalje robu obavlja koristeći tegljač kojeg je vlasnik, a koji je kupio uz odgođeno plaćanja, ili iznajmio u skladu s Direktivom 86/647/EEZ te koji voze njegovi zaposlenici, dok je prikolicu ili poluprikolicu registrovao ili iznajmio preduzetnik koji treba primiti prevezenu robu, takođe će se smatrati, bez obzira na Direktivu od 23. jula 1962., sopstvenim prevozom, ako preduzetnik-primalac obavi završnu dionicu drumskog prevoza za sopstvene potrebe, u skladu sa posljednjom Direktivom.				
Član 10 1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktive do 1. jula 1993. godine. One o tome odmah obavještavaju Komisiju. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadrže upućivanja na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takav uput. Načine tog upućivanja određuju države članice. 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

Član 11 1. Ovim se ukida Direktiva 75/130/EEZ, ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje i provedbu navedene u Prilogu, dijelu A. 2. Pozivanje na ukinutu Direktiva smatra se pozivanjem na ovu Direktivu i tumači se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu, dijelu B.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 12 Ova je Direktiva upućena državama članicama.	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Prilog	nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

VIJEĆE

DIREKTIVA VIJEĆA 92/106/EEZ

od 7. prosinca 1992.

o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegove članke 75. i 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije¹,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta²,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora³,

budući da je Direktiva Vijeća 75/130/EEZ od 17. veljače 1975. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog cestovnog/željezničkog prijevoza robe između država članica⁴ nekoliko puta izmijenjena; budući da bi u slučaju daljnjih izmjena, u interesu jasnoće, Direktivu trebalo preinačiti;

budući da unutarnje tržište dovodi do povećanja prometa; budući da Zajednica mora poduzeti mjere potrebne za osiguranje optimalnog upravljanja svojim prijevoznim izvorima u interesu svih građana, što znači upotrebu kombiniranog prijevoza;

budući da sve veći problemi vezani uz zagušenje cesta, okoliš i sigurnost cesta, zahtijevaju u javnom interesu daljnji razvoj kombiniranog prijevoza kao alternative cestovnom prijevozu;

¹ SL br. L C 282, 30. 10. 1992., str. 8.

² Mišljenje doneseno 20. studenoga 1992. (još nije objavljeno u Službenom listu).

³ Mišljenje doneseno 24. studenoga 1992. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁴ SL br. L 48, 22. 2. 1975., str. 31. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EEZ) br. 881/92 (SL br. L 95, 9. 4. 1992., str. 1.).

budući da se moraju poduzeti mjere kako bi se omogućio razvoj i daljnje poboljšanje načina prijevoza, koji se zasnivaju na intermodalnosti oblika prijevoza i posebnim sredstvima i zahtjevima prijevoznika i korisnika; budući da takve mjere moraju pokrivati kombinirane oblike prijevoza, povezujući cestovni s ostalim načinima prijevoza, poput željezničkog, riječnog i pomorskog prijevoza;

budući da će sloboda od svih količinskih ograničenja i ukidanje raznih ograničavajućih upravnih propisa koji još uvijek postoje u području cestovnog prometa potaknuti veću upotrebu kombiniranog prijevoza;

budući da bi se, kako bi metode kombiniranog prijevoza rezultirale stvarnim smanjenjem cestovnog zagušenja, takva liberalizacija trebala odnositi na cestovna putovanja ograničenih udaljenosti;

budući da se liberalizacija početnih i završnih dionica kombiniranog prijevoza treba proširiti na kombinirani prijevoz, uključujući korištenje pomorskih putova pod uvjetom da putovanje morem predstavlja važan dio kombiniranog prijevoza;

budući da Komisija svake dvije godine treba podnijeti izvješće o primjeni ove Direktive, počevši od 1. srpnja 1995.;

budući da bi poticajne mjere također olakšale razvoj kombiniranog prijevoza i budući da je stoga prikladno smanjiti oporezivanje korištenja ili posjedovanja gospodarskih vozila, u mjeri u kojoj se ona prevoze željeznicom, kao i izuzeti početne i završne dionice cestovnog prijevoza od carinskih uredaba s obveznom primjenom;

budući da je potrebno olakšati pristup prijevoza za vlastite potrebe kombiniranom prijevozu;

budući da ova Direktiva ne smije utjecati na obveze država članica u pogledu prenošenja vremenskih rokova u nacionalno pravo i provedbu promijenjenih verzija Direktiva,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Član 1

1. Ova se Direktiva primjenjuje na postupanje u kombiniranom prijevozu, ne dovodeći u pitanje Uredbu (EEZ) br. 881/92¹.

U smislu ove Direktive, „kombinirani prijevoz“ je prijevoz robe između država članica, pri čemu se kamion, prikolica, poluprikolica, s vučnim vozilom ili bez njega, izmjenjivi sanduk ili kontejner od 20 stopa ili više, koristi na cesti pri početnoj ili završnoj dionici putovanja, a u drugoj dionici, željezničkim ili unutarnjim plovnim putom ili pomorskim prijevozom, ako je ta dionica dulja od 100 km zračne linije i čini početnu ili završnu dionicu cestovnog prijevoza na tom putovanju:

¹ Uredba Vijeća (EEZ) br. 881/92 od 26. ožujka 1992. o pristupu tržištu cestovnog prijevoza robe unutar Zajednice prema ili iz državnog područja države članice ili prelaskom preko državnog područja jedne ili više država članica (SL br. L 95, 9.4.1992., str. 1.).

- između točke utovara robe i najbliže odgovarajuće utovarne željezničke postaje pri početnoj dionici te između najbliže odgovarajuće istovarne željezničke postaje i točke istovara pri završnoj dionici, ili

- unutar promjera koji nije veći od 150 km zračne linije od luke unutarnjeg plovnog puta ili pomorske luke utovara ili istovara.

Član 2

Svaka država članica oslobađa, do 1. srpnja 1993., usluge kombiniranog prijevoza, navedenog u članku 1., svih sustava kvota i ovlaštenja.

Član 3

U slučaju kombiniranog prijevoza za najam ili naknadu, u putnoj ispravi koja ispunjava barem zahtjeve predviđene člankom 6. Uredbe Vijeća br. 11 od 27. lipnja 1960. o ukidanju diskriminacije u cijenama i uvjetima prijevoza, u provedbi članka 79. stavka 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice², također se navode željezničke utovarne i istovarne postaje koje se odnose na tu željezničku dionicu ili utovarne i istovarne luke unutarnjeg plovnog puta koje se odnose na tu dionicu unutarnjeg plovnog puta ili pomorske utovarne ili istovarne luke koje se odnose na pomorski dio tog putovanja. Te se pojedinosti bilježe prije obavljanja samog prijevoza i potvrđuju pečatom, koji stavljaju nadležna tijela željeznice ili luke u dotičnim željezničkim postajama ili lukama unutarnjih plovnih putova ili pomorskim lukama, nakon završetka tog dijela putovanja koje se odvija željeznicom, unutarnjim plovnim putem ili morem.

Član 4

Svi prijevoznici s poslovnim nastanom u državi članici, koji zadovoljavaju uvjete poslovanja i pristupa tržištu prijevoza robe između država članica, moraju imati pravo obavljanja, u okviru kombiniranog prijevoza između država članica, početnih i/ili završnih dionica cestovnog prijevoza koje su sastavni dio kombiniranog prijevoza i koje mogu ili ne moraju uključivati prelazak granice.

Član 5

1. Svake dvije godine, počevši 1. srpnja 1995., Komisija mora sastaviti izvješće za Vijeće o:

- gospodarskom razvoju kombiniranog prijevoza
- primjeni prava Zajednice u ovom području
- definiranju, kada je to potrebno, daljnjih mjera za promicanje kombiniranog prijevoza.

2. Pri sastavljanju izvješća iz stavka 1. Komisiji u prikupljanju informacija pomažu predstavnici država članica.

² SL br. L 52, 16.8.1960., str. 1121/60.

U izvješću se posebice ispituju podaci i statistika koji se odnose na:

- prometne veze koje se koriste u kombiniranom prijevozu,
- broj vozila (teretno vozilo s prikolicom se računa kao jedno vozilo), izmjenjivih sanduka i kontejnera, koji se prevoze raznim prometnim vezama,
- prevezeni teret u tonama,
- obavljene usluge u tonama/kilometrima.

U izvješću se, ako je prikladno, predlažu mjere za daljnje poboljšanje takvih podataka i stanja u sektoru kombiniranog prijevoza.

Član 6

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se porezi navedeni u stavku 3., koji se primjenjuju na cestovna vozila (kamioni, tegljači, prikolice ili poluprikolice), kada se radi o pravcima kombiniranog prijevoza, smanje ili nadoknade bilo u standardnom iznosu ili u omjeru prema putovanjima, koja takva vozila obavljaju željeznicom, unutar granica i u skladu s uvjetima i pravilima koja će utvrditi nakon konzultacije s Komisijom.

Smanjenja ili naknade iz prvog stavka odobrava država u kojoj su ta vozila registrirana, na temelju putovanja željeznicom obavljenih unutar te države.

Države članice mogu, međutim, odobriti ta smanjenja ili naknade na temelju putovanja željeznicom, koja su djelomično ili u potpunosti obavljena izvan države članice, u kojoj su ta vozila registrirana.

2. Ne dovodeći u pitanje odredbe koje su rezultat mogućeg ponovnog ustroja nacionalnog poreznog sustava za gospodarska vozila na razini Zajednice, vozila koja koriste isključivo cestovni prijevoznici na kratkim dionicama ili za krajnju isporuku unutar kombiniranog prijevoza, mogu se, ako se oporezuju zasebno, izuzeti od poreza navedenih u stavku 3.

3. Porezi navedeni u stavcima 1. i 2. su sljedeći:

- Belgija :

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

- Danska:

vægtafgift af motorkøretøjer mv.;

- Njemačka:

Kraftfahrzeugsteuer;

- Francuska:

taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

- Grčka:

τελή κυκλοφορίας αυτοκινήτων

- Španjolska:

(a) impuesto sobre actividades económicas,

(b) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;

- Irska:

vehicle excise duties;

- Italija:

(a) tassa automobilistica,

(b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

- Luksemburg:

taxe sur les véhicules automoteurs;

- Nizozemska:

motorrijtuigenbelasting;

- Portugal:

(a) imposto de camionagem,

(b) imposto de circulação;

- Ujedinjena Kraljevina:

vehicle excise duties.

Član 7

Ako prikolicu ili poluprikolicu koja pripada poduzetniku i koji ju koristi za prijevoz za vlastite potrebe na završnom dijelu puta tegli tegljač koji pripada poduzetniku koji se bavi prijevozom za najam ili naknadu, prijevoz koji se vrši na taj način izuzima se od obveze podnošenja putne isprave predviđene u članku 3.; međutim, mora se osigurati druga putna isprava kojom se dokazuje putovanje koje je obavljeno ili se treba obaviti željeznicom, unutarnjim plovnim putem ili morem.

Član 8

Početne ili završne dionice cestovnog prijevoza, koje su dio kombiniranog prijevoza, izuzete su od primjene uredaba o obveznim carinama.

Član 9

Kada, kao dio kombiniranog prijevoza, poduzetnik koji šalje robu obavlja početnu dionicu cestovnog prijevoza za vlastiti račun, u smislu Prve direktive Vijeća od 23. srpnja 1962. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste cestovnog prijevoza robe¹, poduzetnik koji treba primiti prevezenu robu može, bez obzira na definiciju iz spomenute Direktive, obaviti za vlastiti račun završnu dionicu cestovnog prijevoza robe u njihovo odredište, koristeći tegljač kojega je vlasnik, a koji je kupilo uz odgodu plaćanja ili unajmilo sukladno Direktivi Vijeća 84/647/EEZ od 19. prosinca 1984. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz robe² te koje voze njegovi zaposlenici, čak i ako je prikolicu ili poluprikolicu registrirao ili iznajmio poduzetnik koji šalje robu.

Početna dionica prijevoza robe u kombiniranom prijevozu, koju poduzetnik koji šalje robu obavlja koristeći tegljač kojega je vlasnik, a koji je kupio uz odgodu plaćanja, ili iznajmio sukladno Direktivi 86/647/EEZ te koji voze njegovi zaposlenici, dok je prikolicu ili poluprikolicu registrirao ili iznajmio poduzetnik koji treba primiti prevezenu robu, također će se smatrati, bez obzira na Direktivu od 23. srpnja 1962., vlastitim prijevozom, ako poduzetnik-primatelj obavi završnu dionicu cestovnog prijevoza za vlastiti račun, u skladu s potonjom Direktivom.

Član 10

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktive do 1. srpnja 1993. godine. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Član 11

1. Ovime se ukida Direktiva 75/130/EEZ³, ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje i provedbu navedene u Prilogu, dijelu A.

¹ SL br. L 70, 6. 8. 1962., str. 2205/62. Zadnje izmijenjena Uredbom (EEZ-a) br. 881/92 (SL br. L 95, 9.4.1992., str. 1.).

² SL br. L 335, 22. 12. 1984., str. 72. Izmijenjena Direktivom 90/398/EEZ (SL br. L 202, 31. 7. 1990., str. 46.).

³ Uključujući akte kojima se izmjenjuje, tj. odgovarajuću odredbu Akta o pristupanju iz 1985. i Direktive 79/5/EEZ, 82/3/EEZ, 82/603/EEZ, 86/544/EEZ i 91/224/EEZ.

2. Pozivanje na ukinutu Direktiva smatra se pozivanjem na ovu Direktivu i tumači se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu, dijelu B.

Član 12

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 7. prosinca 1992.

Za Vijeće

Predsjednik

J. MacGREGOR

PRILOG

DIO A

Vremenski rokovi za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo i provedbu

Direktiva	Rok za prenošenje i provedbu
75/130/EEZ (SL br. L 48, 22.2.1975., str. 31.)	30. lipnja 1975.
79/5/EEZ (SL br. L 5, 9.1.1979., str. 33.)	1. srpnja 1979.
82/3/EEZ (SL br. L 5, 9.1.1982., str. 12.)	-
82/603/EEZ (SL br. L 247, 23.8.1982., str. 6.)	1. travnja 1983.
86/544/EEZ (SL br. L 320, 15.11.1986., str. 33.)	1. srpnja 1987.
91/224/EEZ (SL br. L 103, 23.4.1991., str. 1.)	1. siječnja 1992.

DIO B

Korelacijska tablica

Ova Direktiva	Direktiva 75/130/EEZ
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2.	Članak 2.
Članak 3.	Članak 3.
Članak 4.	Članak 6.
Članak 5.	Članak 7.
Članak 6.	Članak 8.
Članak 7.	Članak 9.
Članak 8.	Članak 11.
Članak 9.	Članak 12.
Članak 10.	-
Članak 11.	-