

STANJE I MOGUĆNOSTI RAZVOJA PREVOZA ROBE ZA SOPSTVENE POTREBE

(Tekst je deo diplomskog rada Tatjane Jovanović: "Stanje i mogućnosti razvoja prevoza robe za sopstvene potrebe", maj 2004.)

SADRŽAJ

1. OSNOVNO O EVROPSKOJ UNIJI	2
1.1. Istorijat evropske integracije	2
1.2. Institucije Evropske Unije.....	3
2. ZAKONSKI OKVIR PREVOZA ROBE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU U EU	4
2.1. Pravni akti Evropske Unije	5
2.2. Pregled pravnih akata koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju po pojedinim oblastima	6
3. ZAKONSKI OKVIR PREVOZA ZA SOPSTVENE POTREBE U EU	9
3.1. Prevoz za sopstvene potrebe kroz pravne akte EU	10
3.2. Prevoz za sopstvene potrebe kroz nacionalna zakonodavstva zemalja članica EU	11
4. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE U DOKUMENTIMA CEMT-a	12
5. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE KROZ NACIONALNA ZAKONODAVSTVA ZEMALJA CIE ..	12
6. STATISTIČKI PODACI O PREVOZU ROBE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU	13
7. PERSPEKTIVA PREVOZA ZA SOPSTVENE POTREBE.....	14
8. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE U REPUBLICI SRBIJI	15
8.1. Statistički podaci o prevozu robe u drumskom saobraćaju na nivou Srbije i Crne Gore.....	16
8.2. Perspektiva prevoza za sopstvene potrebe u Republici Srbiji	17
LITERATURA	18

1. OSNOVNO O EVROPSKOJ UNIJI

1.1. Istorijat evropske integracije

U osnovi institucija Unije i njenog dinamičkog jezgra koje čine Evropsku zajednicu leže evropski pokreti. To je osobina koja razlikuje ovaj proces ujedinjenja od ostalih napora da se grupišu države u svetu. Karakteristika koja je potpuno nova i razlikuje Evropsku uniju od ostalih tipova udruživanja država jeste činjenica da su zemlje članice ustupile deo svojih suverenih prava Evropskoj zajednici kao centru i dali joj moć da deluje nezavisno. Primenom ovih prava Evropska zajednica je u mogućnosti da propisuje zakonska akta koja imaju istu snagu kao i nacionalni zakoni.

Hod prema otvorenoj uniji otpočeli su evropski pokreti stvaranjem Saveta Evrope, nakon čega je usledila Evropska zajednica koja je utrla put ka Uniji.

Razmišljanja rođena u krugovima Pokreta otpora za vreme Drugog svetskog rata podstakla su nastanak koncepta takve organizacije zajedničkog života na kontinentu koji bi mogao nadživeti nacionalne antagonizme. Altiero Spinali, italijanski federalista i Žan Mone, funkcionalista smatraju se idejnim tvorcima Šumanovog plana. Robert Šuman, tadašnji francuski ministar inostranih poslova 9. maja 1950. godine izneo je svoju ideju o stvaranju Evropske zajednice za uglj i čelik. Ova zajednica bi, kako je on tvrdio, predstavljala istorijski korak ka "organizovanoj i vitalnoj Evropi", koja je "nužna za civilizaciju" i bez koje "mir u svetu nije održiv". Šumanov plan postao je realnost potpisivanjem osnivačkog ugovora Evropske zajednice za uglj i čelik¹ u Parizu 18. aprila 1951. godine od strane šest zemalja (Belgija, Francuska, Holandija, Italija, Luksemburg i Nemačka), koji je stupio na snagu 23. jula 1952. godine. Ovim je stvoreno zajedničko tržište za uglj i čelik za šest zemalja osnivača.

Dalji napredak usledio je nekoliko godina kasnije potpisivanjem međunarodnog ugovora u Rimu 25. marta 1957. godine kojim su osnovane Evropska ekonomska zajednica² i Evropska zajednica za atomsku energiju³. Ugovor je stupio na snagu 1. januara 1958. godine.

Uspeh šestočlane zajednice podstakao je Dansku, Irsku i Veliku Britaniju da podnesu zahtev za pristupanje Zajednici. Ona je prvi put proširena 1. januara 1972. godine, nakon dugih pregovora i protivljenja Francuske, koja je za vreme vladavine generala De Gola dva puta (1961. i 1967. godine) iskoristila pravo veta da bi sprečila priključenje Velike Britanije. Povećanjem Zajednice sa šest na devet članova prošireno je i njeno delovanje na područje socijalne i regionalne politike, kao i na politiku zaštite životne sredine. Zajednici su se pridružile i južnoevropske zemlje: 1981. godine Grčka, a 1986. godine Španija i Portugalija. Tri nove zemlje su 1. januara 1995. godine pristupile Uniji: Austrija, Finska i Švedska.

Nakon pada berlinskog zida i demokratizacije zemalja Srednje i Istočne Evrope, promenjena je politička struktura cele Evrope. Zemlje članice odlučile su da učvrste veze, pa su započele pregovore o novom ugovoru čije je glavne odrednice potvrdio Evropski savet u Mاستrihtu 1991. godine. Ugovor o Evropskoj uniji (UEU) potpisan je februara 1992. godine u holandskom gradu Mاستrihtu, a stupio je na snagu 1. novembra 1993. godine.

Primenjujući klauzulu o mogućnosti izmene Mاستrihtskog ugovora, zemlje članice su 2. oktobra 1997. godine u Amsterdamu potpisale novi ugovor kojim prihvataju i učvršćuju politiku i nadležnosti Evropske unije (EU), posebno u saradnji na polju pravosuđa, slobodnog kretanja ljudi, u spoljnoj politici i zdravstvu. Amsterdamski ugovor stupio je na snagu 1. maja 1999. godine.

¹ European Coal and Steel Community - ECSC

² European Economic Community - EEC

³ European Atomic Energy Community - EURATOM

EU se dokazala kao uspešni mirotvorni model i kao odlučujuća tačka stabilnosti u političkom i privrednom smislu. Zbog toga se zemlje Srednje, Istočne i Jugoistočne Evrope trude da se integrišu u strukture EU. Trenutno trinaest zemalja ima status kandidata za članstvo u EU: Bugarska, Češka, Kipar, Estonija, Latvija, Litvanija, Mađarska, Malta, Poljska, Rumunija, Slovačka, Slovenija i Turska. Na Samitu EU u Kopenhagenu 12-13. decembra 2002. godine je odlučeno da deset zemalja pristupi EU 2004. godine. To su: Češka, Kipar, Latvija, Litvanija, Mađarska, Malta, Poljska, Slovačka i Slovenija. Uz to, zemlje Jugoistočne Evrope (Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Makedonija i Srbija i Crna Gora) približavaju se EU kroz Proces stabilizacije i pridruživanja.

1.2. Institucije Evropske Unije

Zadatke koji su dodeljeni Zajednici na osnovu Osnivačkog ugovora (čl. 7. UEZ) izvršavaju sledeća tela, odnosno institucije:

➤ **Evropski savet (European Council)**

Evropski savet osnovan je 10. decembra 1974. godine. Čine ga šefovi država i vlada zemalja članica EU, kao i predsednik Evropske komisije u pratnji ministra spoljnih poslova i jednog komesara Evropske komisije. Zasedanja Evropskog saveta su najmanje dva puta godišnje (u praksi tri puta godišnje). Na tim zasedanjima raspravlja se o pitanjima važnim za EU. Mastihtskim ugovorom Evropski savet postao je glavni pokretač najvažnijih političkih inicijativa EU i telo koje odlučuje o spornim pitanjima koja nisu rešavana unutar Saveta ministara. Evropski savet raspravlja i o aktuelnim pitanjima međunarodne političke scene koristeći mehanizam kojim zemlje članice mogu usaglasiti i predočiti zajedničku spoljnu i bezbednosnu politiku.

➤ **Savet Evropske unije (Council of the EU)**

Savet EU, odnosno Savet ministara nastao je iz posebnog Saveta EZUČ. Savet ministara čine po jedan predstavnik zemlje članice na ministarskom nivou, a sastav zavisi od teme koja se obrađuje. Sedište Saveta ministara je Brisel.

Savet EU vrši zakonodavnu delatnost. U okviru ovog tela, zemlje članice moraju da pokušaju da pronađu kompromis između sopstvenih ideja, interesa drugih država EU, nadređenih evropskih ciljeva i predloga Evropske komisije.

➤ **Evropski parlament (European Parliament)**

Evropski parlament predstavlja građane zemalja članica EU, čine ga 626 poslanika koji se neposredno biraju na pet godina (od 1979. godine). Sedište Evropskog parlamenta je u Strazburgu, sekretarijat Evropskog parlamenta je u Luksemburgu, ali se sve više sastanaka održava u Briselu. Nadležnosti Evropskog parlamenta, između ostalog, uključuju i kontrolu Saveta EU i Evropske komisije, učestvovanje u zakonodavnim postupcima i imenovanju Evropske komisije. Uobičajene funkcije parlamenta su:

- usvajanje zakonodavstva,
- izbor i obrazovanje izvršne vlasti,
- kontrola rada izvršne vlasti,
- obaveštavanje i obrazovanje građana koje parlament zastupa.

➤ **Evropska komisija (European Commission)**

Evropska komisija je nastala iz Visoke vlasti EZUČ. Ona je od samog početka bila obavezna da zastupa interese Evropske zajednice. Komesari, kojih danas ima ukupno 20, treba da deluju nezavisno i ne treba da se orijentišu prema nacionalnim interesima zemalja iz kojih potiču. Svaka zemlja članica šalje najmanje po jednog komesara a najviše dva (Nemačka, Francuska i Velika Britanija). Sedište Evropske komisije je u Briselu.

Evropska komisija deluje kao pokretač evropske integracije, ona je "čuvar Ugovora" i "zaštitnica interesa Zajednice" u odnosu na nacionalne interese pojedinih zemalja članica. Samo Evropska komisija ima pravo izrade nacrtu zakona (*isključivo pravo inicijative*). Na taj

način ona ima veliki uticaj na napredovanje procesa integracije. Evropska komisija predlaže budžet i zadužena je da, nakon što ga usvoje Evropski savet i Evropski parlament, raspoređuje sredstva iz budžeta. Ona se stara o upravljanju evropskim fondovima, kao što su Evropski fond za garancije u poljoprivredi, Evropski fond za regionalni razvoj i Kohezioni fond.

Aktivnosti Evropske komisije:

- gotovo isključivo pravo inicijative,
- podsticanje inegracije putem preporuka i mišljenja,
- nadzor poštovanja primarnog i sekundarnog prava Evropskih zajednica,
- korišćenje nadležnosti koje joj prenosi Evropski savet sa ciljem primene njegovih odluka.

➤ **Evropski sud pravde (European Court of Justice)**

Petnaest sudija i osam glavnih advokata, koje na šest godina opštom saglašnošću imenuju vlade zemalja članica čine Evropski sud pravde. Evropski sud pravde zadužen je za pravilno tumačenje i primenu propisa EU i Osnivačkih ugovora. Zahvaljujući toj funkciji, Evropski sud pravde imao je odlučujuću ulogu pri izradi Evropske zajednice u pravnu zajednicu. Sedište Evropskog suda pravde nalazi se u Luksemburgu.

➤ **Evropski revizorni sud (Court of Auditors)**

U skladu sa brojem zemalja članica, Evropski revizorni sud se sastoji od petnaest članova, koje imenuje Evropski savet na šest godina, nakon savetovanja sa Evropskim parlamentom. Predsednik se bira na tri godine. Sedište Evropskog revizornog suda je u Luksemburgu. Osnovni zadatak mu je da proverava zakonitost i pravilnost finansijskih prihoda i rashoda, te ekonomičnost finansijskog poslovanja Evropskih zajednica uopšte.

➤ **Evropska centralna banka (European Central Bank)**

Evropska centralna banka ima sedište u Frankfurtu, odgovorna je za primenu monetarne politike EU i pokrenula je zajedničku monetu evro. Deluje zajedno sa centralnim bankama zemalja članica, sa kojima čini Evropski sistem centralnih banaka.

2. **ZAKONSKI OKVIR PREVOZA ROBE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU U EU**

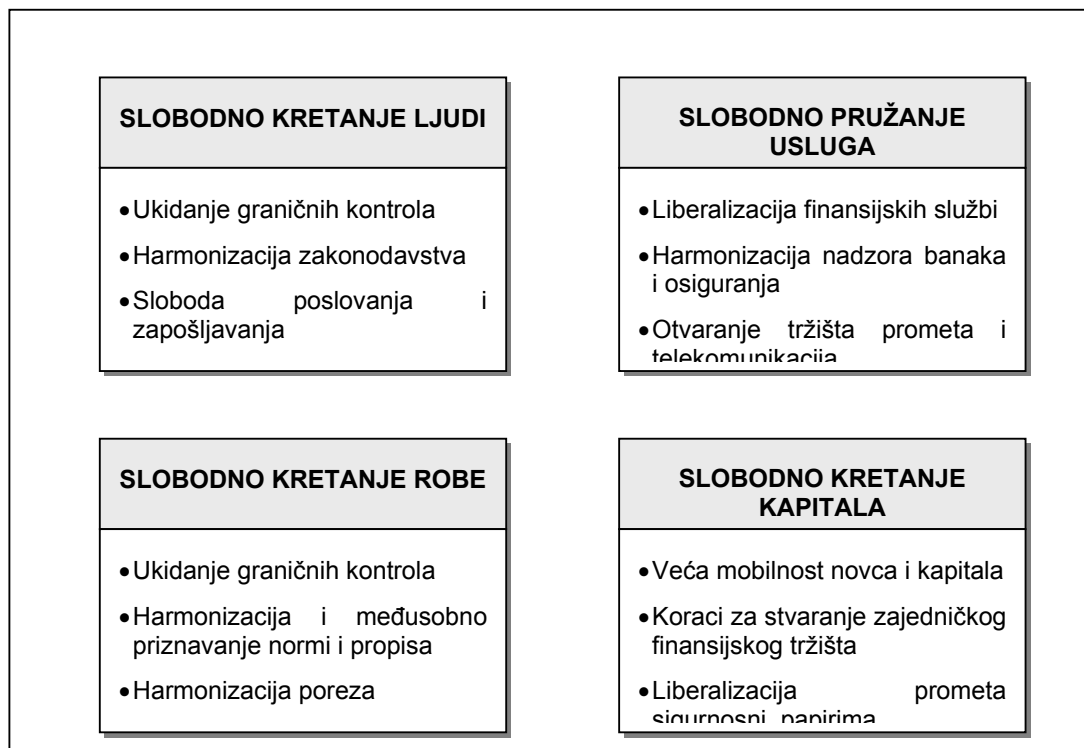
Najvažniji privredno-politički cilj EU jeste stvaranje jedinstvenog tržišta unutar kojeg je omogućeno slobodno kretanje ljudi, robe, usluge i kapitala. Četiri slobode i ono što one podrazumevaju prikazano je na Slici 1.

Prevoz predstavlja jedan od ključnih elemenata u stvaranju jedinstvenog tržišta, budući da doprinosi fizičkom ostvarenju dva njegova osnovna cilja - slobodnom kretanju ljudi i slobodnom kretanju roba. On sam po sebi predstavlja jednu od najvećih industrija i u vezi je sa ostalim ključnim elementima politike Evropske zajednice - sa ekonomskom, energetsom, socijalnom i regionalnom politikom, kao i sa politikom zaštite životne sredine. Pored toga, prevoz je i most između zemalja članica EU i ostalih zemalja Evrope.

Tržište prevoza robe u drumskom saobraćaju u zemljama članicama pre stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta karakterisao je pluralitet zakonskih odredbi kako u domenu unutrašnjeg tako i u domenu međunarodnog drumskog saobraćaja, u oblastima kao što su pristup profesiji, pristup tržištu, tehnički standardi i kontrola, socijalni uslovi, fiskalna pitanja, zaštita životne sredine, bezbednost i dr.

Jedan od neophodnih uslova za funkcionisanje unutrašnjeg tržišta u drumskom saobraćaju jeste obezbeđivanje slobode pružanja usluge bez diskriminacije na osnovu državljanstva ili mesta osnivanja. Da bi se postigao ovaj cilj, bilo je neophodno uskladiti uslove slobodne konkurencije. U tom cilju E(E)Z je usvojila mere za uspostavljanje standarda u već navedenim oblastima. U isto vreme eliminisane su restrikcije u pružanju međunarodnih

prevoznih usluga zasnovane na sistemu kvota. Od 1976. godine kvote E(E)Z su redovno povećavane svake godine do 1993. kada su potpuno ukinute. Rezultat ovog procesa je da prevoznik ima pravo da pruža usluge prevoza na teritoriji čitave EU ukoliko udovoljava uslovima sadržanim u uputstvima koja regulišu pristup profesiji.



Slika 1. Četiri slobode

Mere koje se tiču otvaranja nacionalnih tržišta stranim državljanima takođe su usvojene kao značajan element stvaranja unutrašnjeg tržišta.

2.1. Pravni akti Evropske Unije

Ugovor o osnivanju Evropske zajednice predviđa postojanje tri vrste obavezujućih pravnih akata (pravila, uputstva i odluke) i dve vrste neobavezujućih pravnih akata (preporuke i mišljenja).

Pravila (Regulations) donosi Evropski parlament, Evropski savet ili Evropska Komisija. Ona imaju karakter propisa opšte primene, obavezuju u celini i direktno se primenjuju u svim zemljama članicama. Po materijalnoj sadržini i prirodi svojih odredbi, *pravila* se mogu uslovno označiti i kao nadnacionalni ili evropski zakoni, čijim se donošenjem vrši potpuna unifikacija propisa koji se odnose na predmetna pitanja obuhvaćena *pravilom*. U domaćoj pravnoj literaturi se ovi akti prevode i označavaju i kao *uredbe*.

Uputstva (Directives) su pravni akti koji obavezuju zemlje članice na koje se odnose u pogledu cilja koji treba ostvariti, ali je nacionalnim vlastima ostavljena sloboda u pogledu izbora oblika i sredstva njihovog sprovođenja, odnosno izvršenja. Primenom *upustava* ostvaruje se harmonizacija ili usklađivanje nacionalnih prava čime se stvara neophodno pravno okruženje za uspostavljanje i funkcionisanje unutrašnjeg tržišta.

Odluke (Decisions) su pojedinačni administrativni akti koji obavezuju samo one na koje se odnose. *Odluke* se mogu odnositi na zemlje članice, pravna i fizička lica. *Odluke* koje se odnose na zemlje članice obavezujuće su za te zemlje i za njihove državljanke.

Preporuke i mišljenja (Recommendations and Opinions) spadaju u grupu pravno neobavezujućih pravnih akata. Njihova svrha je da na neobavezujući način upute, one na koje se odnose, na određeno poželjno ponašanje.

2.2. Pregled pravnih akata koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju po pojedinim oblastima

U Tabeli 1. prikazani su pravni akti koji se odnose na pristup profesiji prevoznika i pristup tržištu prevoza robe u drumskom saobraćaju.

Tabela 1. Pregled pravnih akata koji se odnose na pristup profesiji prevoznika i pristup tržištu prevoza robe u drumskom saobraćaju

Pristup profesiji	Direktivom Saveta 96/26/EZ od 29. aprila 1996. godine o pristupu profesiji prevoznika robe i putnika u drumskom saobraćaju, i uzajamnom priznavanju diploma, potvrda i drugih dokaza o posedovanju formalnih kvalifikacija, sa namerom da se prevoznicima olakša korišćenje prava na slobodu vršenja aktivnosti na nacionalom i međunarodnom tržištu, dopunjena Direktivom Saveta 98/76/EZ od 1. oktobra 1998. godine
Pristup tržištu	Prva Direktiva Saveta
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 881/92 od 26. marta 1992. godine o pristupu tržištu prevoza robe u drumskom saobraćaju unutar Zajednice sa teritorije ili na teritoriju neke od zemalja članica, ili prelazeći preko teritorije jedne zemlje članice ili više njih, dopunjena Regulativom (EZ) Evropskog parlamenta i Saveta 484/2002 od 1. marta 2002. godine
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 3118/93 od 25. oktobra 1993. godine koja navodi uslove pod kojima strani prevoznici mogu pružati usluge unutrašnjeg prevoza robe u nekoj od država članica, dopunjena Regulativom Komisije (EEZ) br. 792/94 od 8. aprila 1994. godine koja navodi detaljna pravila za primenu Regulative Saveta (EEZ) br. 3118/93 na prevoz za sopstvene potrebe, kao i Regulativom Saveta (EEZ) br. 3315/94 od 22. decembra koja navodi uslove pod kojima strani prevoznici mogu pružati usluge unutrašnjeg prevoza robe u nekoj od država članica
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 3916/90 od 21. decembra 1990. godine o merama koje treba preduzeti u slučaju krize na tržištu prevoza robe u drumskom saobraćaju, dopunjena Regulativom Saveta 3164/76, koja je poslednji put dopunjena Regulativom Saveta 1841/88
	Direktiva Saveta 84/647/EEZ od 19. decembra 1984. godine o upotrebi vozila uzetih u zakup bez vozača u prevozu robe u drumskom saobraćaju, dopunjena Direktivom Saveta 90/398/EEC
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 4058/89 od 21. decembra 1989. godine o utvrđivanju naknada za prevoz robe u drumskom saobraćaju između zemalja članica
	Regulativa Saveta (EEZ) 4060/89 o otklanjanju kontrola koje se obavljaju na graničnim prelazima zemalja članica i to u oblasti drumskog prevoza i prevoza unutrašnjim plovnim putevima.
Regulativa Saveta (EEZ) 3912/92 o kontroli koja se obavlja na teritoriji Zajednice u oblasti drumskog prevoza i prevoza unutrašnjim plovnim putevima a koja se odnosi na prevoz transportnim sredstvima registrovanim ili stavljenim u upotrebu u trećim zemljama	

U Tabeli 2. prikazani su pravni akti iz oblasti tehnologije i bezbednosti, koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju.

Tabela 2. Pregled pravnih akata iz oblasti tehnologije i bezbednosti, koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju

Težina i dimenzija vozila	Direktiva Saveta 96/53/EZ od 25. jula 1996. godine koja <i>navodi maksimalne dozvoljene dimenzije u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju i maksimalne dozvoljene težine u međunarodnom saobraćaju za određene kategorije drumskih transportnih sredstava koja se koriste na teritoriji Zajednice.</i>
Uređaji za ograničavanje brzine	Direktiva Saveta 92/6/EEZ od 10. novembra 1992. godine o <i>instaliranju i upotrebi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u okviru Zajednice.</i>
Dubina brazdi na gumama	Direktiva Saveta 89/459/EEZ o <i>usaglašavanju propisa zemalja članica koji se odnose na dubinu brazdi na gumama određenih kategorija motornih vozila i njihovih prikolica.</i>
Vozačke dozvole	Direktiva Saveta 91/439/EEZ od 29. jula 1991. o <i>vozačkim dozvolama.</i>
Sigurnosni pojasevi	Direktiva Saveta 91/671/EEZ od 16. decembra 1991. godine o <i>usaglašavanju propisa zemalja članica o obaveznoj upotrebi sigurnosnih pojaseva u vozilima težine do 3,5 tona, dopunjena Direktivom Evropskog parlamenta i Saveta br. 2003/20/EZ.</i>
Saobraćajne nezgode	Odluka Saveta 93/704/EZ o <i>formiranju baze podataka Zajednice o saobraćajnim nezgodama.</i>
Tahograf	Regulativa Saveta (EEZ) br. 3821/85 od 20. decembra 1985. godine o <i>kontrolnoj opremi u prevozu u drumskom saobraćaju</i> , dopunjena Regulativom Saveta 2135/98. Tehnička specifikacija digitalnog tahografa data je Regulativom Komisije (EZ) 1360/2002.
Kontrola ispravnosti	Direktiva Saveta 96/96/EZ od 20. decembra 1996. godine o <i>usaglašavanju propisa zemalja članica o kontroli ispravnosti motornih vozila i njihovih prikolica.</i>
Inspekcijски nadzor	Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta br. 2000/30/EZ o <i>tehničkim inspekcijama ispravnosti komercijalnih vozila na putevima u Zajednici.</i>
Ekopoeni	Regulativa Komisije (EZ) br. 3298/94, dopunjena Regulativom Komisije (EZ) br. 1524/96, koja <i>propisuje detaljne mere u vezi sistema Prava Tranzita (Ekopoeni) za teška teretna vozila koja tranzitiraju kroz Austriju, propisana članom 11 Protokola br. 9 Akta o pristupanju Norveške, Finske i Švedske.</i>
Dokumenta za registraciju	Direktiva Saveta 1999/37/EZ o <i>dokumentima za registraciju vozila.</i>
Oznake zemalja članica	Regulativa Saveta (EZ) br. 2411/98 o <i>prepoznavanju oznaka država članica u kojima su registrovana motorna i priključna vozila na teritoriji Zajednice.</i>
Prevoz opasnih materija	Direktiva Saveta 96/35/EEZ o <i>postavljanju i stručnoj kvalifikovanosti savetnika za bezbednost u prevozu opasnih materija drumom, železnicom i unutrašnjim plovnim putevima.</i>
	Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta 2000/18/EZ o <i>minimalnim zahtevima na ispitu za savetnika za bezbednost u prevozu opasnih materija drumom, železnicom i unutrašnjim plovnim putevima.</i>
	Direktiva Saveta 94/55/EZ o <i>usaglašavanju propisa zemalja članica o prevozu opasnih materija u drumskom saobraćaju</i> , dopunjena Direktivom Komisije 96/86, Direktivom Komisije 1999/47/EZ, Direktivom Evropskog parlamenta i Saveta 2000/61/EZ, Direktivom Komisije 2001/7/EZ i Direktivom Komisije 2003/28/EZ.
	Direktiva Saveta 95/50/EZ o <i>jednoobraznoj proceduri za kontrolu prevoza opasnih materija u drumskom saobraćaju</i> , dopunjena Direktivom Evropskog parlamenta i Saveta 2000/126/EZ.
	Direktiva Saveta 96/49/EZ o <i>usaglašavanju propisa zemalja članica koji se odnose na prevoz opasnih materija železnicom</i> , dopunjena Direktivom Komisije 96/87/EZ, Direktivom Komisije 1999/48/EZ, Direktivom Evropskog parlamenta i Saveta 2000/62/EZ, Direktivom Komisije 2001/6/EZ i Direktivom Komisije 2003/29/EZ
	Direktiva Saveta 1999/36/EZ o <i>prenosivoj opremi za pritisak</i> , dopunjena Direktivom Komisije 2001/2/EZ i Direktivom Komisije 2002/50/EZ.

U Tabeli 3. prikazani su pravni akti iz oblasti socijalnog usaglašavanja, odnosno iz oblasti radnog prava, koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju.

Tabela 3. Pregled pravnih akata iz oblasti socijalnog usaglašavanja koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju

Vreme vožnje i vreme odmora	Direktiva 2002/15/EZ Evropskog parlamenta i Saveta o organizaciji vremena rada lica koji izvršavaju poslove u vezi sa aktivnošću drumskih transportnih sredstava.
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 3820/85 od 20. decembra 1985. godine o harmonizaciji izvesnih propisa iz oblasti socijalnog zakonodavstva koji je u vezi sa prevozom u drumskim saobraćaju.
	Direktiva Saveta 88/599/EEZ od 23. novembra 1988. godine o standardnoj proceduri za primenu Regulative (EEZ) br. 3820/85 o harmonizaciji izvesnih propisa iz oblasti socijalnog zakonodavstva koji je u vezi sa prevozom u drumskim saobraćaju i Regulative (EEZ) br. 3821/85 o kontrolnoj opremi u prevozu u drumskom saobraćaju.
	Regulativa Saveta (EZ) 2135/98 koja dopunjuje Regulativu (EEZ) br. 3821/85 o kontrolnoj opremi u drumskom saobraćaju i Direktivu 88/599/EEZ koja se odnosi na primenu Regulative (EEZ) br. 3820/85 i Regulative(EEZ) br. 3821/85.
	Odluka Komisije 93/172 EEZ o standardnoj formi izveštaja definisanog članom 6. Direktive Saveta 88/599/EEZ u vezi sa drumskim saobraćajem.
Obuka vozača	Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta br. 2003/59/EZ o inicijalnoj kvalifikaciji i povremenoj obuci vozača teretnih vozila i vozila za prevoz putnika, koja dopunjuje Regulativu Saveta (EEZ) 3820/85 i Direktivu Saveta 91/439/EEZ i zamenjuje Direktivu Saveta 76/914/EEZ.

U Tabeli 4. prikazani su pravni akti iz oblasti fiskalnog usaglašavanja, koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju.

Tabela 4. Pregled pravnih akata iz oblasti fiskalnog usaglašavanja, koji se odnose na prevoz robe u drumskom saobraćaju

Fiskalno usaglašavanje	Direktiva 1999/62/EZ Evropskog parlamenta i Saveta o naknadi za korišćenje određene infrastrukture od strane teških teretnih vozila, koja je zamenila Direktivu Saveta 93/89/EEZ.
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 1108/70 od 4. juna 1970. godine o uvođenju obračunskog sistema za troškove infrastrukture u železničkom, drumskom i rečnom saobraćaju.

U Tabeli 5. prikazani su pravni akti kojima se utvrđuje obaveza prikupljanja određenih podataka o prevozu robe u drumskom saobraćaju, kao i vrsta podataka i način na koji te podatke treba prikazati.

Tabela 5. Pregled pravnih akata u vezi sa prikupljanjem i obradom statističkih podataka o prevozu robe u drumskom saobraćaju

Statistički podaci	Rezolucija Saveta br. 92/S 86/04 od 26. marta 1992. godine o dopuni sistema posmatranja tržišta prevoza robe železnicom, drumom i unutrašnjim plovnim putevima
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 117/98 od 25. maja 1998 kojom je utvrđeno koje podatke u vezi prevoza robe u drumskom saobraćaju treba prikupljati i način na koji te podatke treba prikazati.

U Tabeli 6. prikazani su pravni pravni akti iz oblasti državne pomoći i finansijske kompenzacije javnom prevozu, sa ciljem izbegavanja narušavanja slobodne konkurencije među zemljama članicama EU.

Tabela 6. Pregled pravnih akata koji definišu mere u oblasti državne pomoći i finansijskih kompenzacija

Pomoć države i finansijske kompenzacije	Regulativa Saveta (EEZ) br. 1107/70 od 4. juna 1970. godine o dodeli pomoći za prevoz železnicom, drumom i unutrašnjim plovnim putevima.
	Regulativa Saveta (EEZ) br. 1191/69 od 26. juna 1969. godine o delovanju zemalja članica u vezi sa obavezama koje podrazumevaju pojam javne usluge u železničkom i drumskom saobraćaju, i saobraćaju unutrašnjim plovnim putevima.

U Tabeli 7. navedena je regulativa kojom se utvrđuju pravila konkurencije između pojedinih vidova saobraćaja.

Tabela 7. Pregled pravnih akata u vezi sa pravilima konkurencije

Pravila konkurencije	Regulativa Saveta (EEZ) br. 1017/68 od 19. jula 1968. godine o pravilima konkurencije u železničkom i drumskom saobraćaju, i saobraćaju unutrašnjim plovnim putevima.
----------------------	---

3. ZAKONSKI OKVIR PREVOZA ZA SOPSTVENE POTREBE U EU

Osnovna podjela drumskog prevoza odnosi se na namenu voznih parkova pri korišćenju kapaciteta i u tom smislu razlikujemo prevoz za sopstvene potrebe i javni prevoz.

Pojam prevoza za sopstvene potrebe je, istorijski gledano, stariji od pojma javnog prevoza. Još u ranom srednjem veku najčešća pojava je bila da trgovac sam prevozi svoju robu sa jednog na drugo tržište, znači vlasnik robe je najčešće bio istovremeno i prevoznik. Tek u kasnijoj fazi razvoja sve češće se pojavljuje prevoz tuđe robe u cilju zarade, tj. tek se tada u znatno većem obimu pojavljuje prevoz kao samostalna i specijalizovana privredna delatnost.

Dakle, prevoz za sopstvene potrebe podrazumeva prevoz koji se vrši u cilju zadovoljavanja potreba vezanih za obavljanje osnovne delatnosti, koja je najčešće iz oblasti proizvodnje, poljoprivrede, trgovine, usluga i sl. Javni prevoz podrazumeva prevoz tuđe robe po osnovu ugovora u cilju zarade.

Intenzitet korišćenja i proizvodnost vozila, odnosno efikasnost vozila za sopstvene potrebe je manja od efikasnosti vozila u javnom prevozu (mala verovatnoća povratnih vožnji pod teretom, veći transportni troškovi, a time i veća cena finalnog proizvoda). Ovo za posledicu ima veće korišćenje putne infrastrukture, veću emisija štetnih izduvnih gasova, zakrčenost na putevima i dr.

Međutim, jedan deo kapaciteta u voznim parkovima za sopstvene potrebe nastao je kao rezultat nedovoljne zainteresovanosti prevoznika za obavljanje prevoza specifičnih karakteristika: kratki prevozni putevi, posebni zahtevi u vezi sa vozilima i robom i sl.

S druge strane, vozni parkovi za sopstvene potrebe obezbeđuju viši nivo usluga i olakšavaju plasman proizvoda na tržištu. Sopstvenim voznim parkom postiže se, između ostalog da vozila budu na stalnom raspolaganju i time omogućuje uštede u vremenu, lakše prilagođavanje potrebama klijenata, uštede u troškovima ambalaže i sl. Takođe, vozila voznih parkova za sopstvene potrebe mogu se koristiti i u reklamne svrhe. Zbog svega navedenog, određen broj preduzeća preferira da u potpunosti kontroliše svoje poslovanje, uključujući i elemente koji se odnose na logistiku i prevoz.

Značajno je uočiti da se u okviru prevoza za sopstvene potrebe može izvršiti podjela na dve različite kategorije:

1. Prevoz za sopstvene potrebe čiji je prevashodni cilj prevoz robe sa jednog na drugo mesto (od fabrike do distributivnog centra, ili od distributivnog centra do maloprodajnih objekata). U ovu kategoriju prevoza za sopstvene potrebe spadaju preduzeća i preduzetnici sa jednim vozilo, koja povremeno prevoze male količine robe u svom neposrednom okruženju, ali i velika preduzeća sa značajnim brojem vozila u voznom parku, koja prevoze velike količine robe i na nacionalnom i na međunarodnom planu.
2. Prevoz za sopstvene potrebe čiji je prevashodni cilj prevoz zaposlenih (zanatlija, radnika, inženjera i sl.), kao i neophodnog alata i opreme do mesta izvođenja radova. Kod ove kategorije prevoza za sopstvene potrebe najčešće se radi o malim komercijalnim vozilima, kao i vozilima specijalne nadgradnje, koja ostaju na mestu izvođenja radova dok radovi traju, što nije slučaj u prvoj kategoriji.

Prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom drumskom saobraćaju predmet je pravnih akata EZ (prevoz koji se obavlja između dve zemlje članice EU), bilateralnih sporazuma (prevoz koji se obavlja između dve zemlje od kojih najmanje jedna nije članica EU) i Rezolucija Evropske konferencije ministara saobraćaja⁴ - CEMT (prevoz koji se obavlja između dve zemlje članice CEMT-a). Kada je u pitanju prevoz za sopstvene potrebe u unutrašnjem drumskom saobraćaju, on podleže isključivo nacionalnim zakonima i propisima svake zemlje posebno.

⁴ Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) European Conference of Ministers of Transport (ECMT).

3.1. Prevoz za sopstvene potrebe kroz pravne akte EU

Prevoz za sopstvene potrebe prvi put je zakonski definisan Direktivom Saveta 80/49/EEZ od 20. decembra 1979. godine koja predstavlja dopunu Prve Direktive Saveta od 23. jula 1962. godine o postavljanju opštih pravila za pojedine vrste prevoza robe u drumskom saobraćaju. Prva Direktiva Saveta praktično definiše one vrste prevoza u drumskom saobraćaju koje se izuzimaju iz sistema kvota i sistema dozvola za prevoz (tadašnji Aneks I). Prema ovoj direktivi, a nakon dopune Direktivom Saveta 80/49/EEZ prevoz za sopstvene potrebe, kao jedna od vrsta prevoza koja se izuzima iz sistema kvota i dozvola, bio je definisan kao prevoz koji ispunjava sledećih pet uslova:

1. Roba koja se prevozi mora biti vlasništvo izvršioca prevoza, ili mora da je prodana, kupljena, iznajmljena, unajmljena, proizvedena, izvedena, prerađena ili opravljena od strane izvršioca
2. Svrha prevoza mora biti prevoz robe do ili od izvršioca prevoza, ili prevoz u okviru preduzeća ili van preduzeća zbog sopstvenih potreba
3. Vozač motornog vozila koje se koristi za ovakav prevoz mora biti lice zaposleno kod izvršioca prevoza
4. Vozilo koje se koristi za ovakav prevoz mora biti vlasništvo izvršioca prevoza ili kupljeno od strane izvršioca na odloženo plaćanje
5. Prevoz mora biti samo prateća, pomoćna delatnost osnovnoj delatnosti izvršioca prevoza

Direktivom Saveta 84/647/EEZ od 19. decembra 1984. godine o upotrebi vozila uzetih u zakup bez vozača u prevozu robe u drumskom saobraćaju izvršena je dopuna Prve Direktive Saveta u smislu izmene Aneksa I, tačke 11 (d) koja je nakon izmene glasila: "Vozilo koje se koristi za ovakav prevoz mora biti vlasništvo izvršioca prevoza ili kupljeno od strane izvršioca na odloženo plaćanje ili uzeto u zakup od strane izvršioca uz poštovanje uslova iz Direktive Saveta 84/647/EEZ od 19. Decembra 1984. u vezi korišćenja vozila uzetih u zakup bez vozača".

Stupanjem na snagu (1. januar 1993) Regulative Saveta (EEZ) br. 881/92 od 26. marta 1992. godine o pristupu tržištu prevoza robe u drumskom saobraćaju unutar Zajednice sa teritorije ili na teritoriju neke od zemalja članica, ili prelazeći preko teritorije jedne zemlje članice ili više njih, ukinut je sistem kvota u Evropskoj zajednici. Ova direktiva je ujedno i poslednja direktiva kojom je izvršena izmena Prve Direktive Saveta. Konačno, utvrđena je i danas važeća definicija prevoza za sopstvene potrebe (Aneks prečišćenog teksta Prve Direktive Saveta, tačka 4. i Aneks II prečišćenog teksta Regulative Saveta (EEZ) br. 881/92, tačka 4.) prema kojoj se pod prevozom za sopstvene potrebe podrazumeva prevoz koji ispunjava sledeće uslove:

1. Roba koja se prevozi mora biti vlasništvo izvršioca prevoza, ili mora da je prodana, kupljena, iznajmljena, proizvedena, izvedena, prerađena ili opravljena od strane izvršioca ili data izvršiocu kao takva.
2. Svrha prevoza mora biti prevoz robe do ili od izvršioca prevoza, ili prevoz u okviru preduzeća ili van preduzeća zbog sopstvenih potreba.
3. Vozač motornog vozila koje se koristi za ovakav prevoz mora biti lice zaposleno kod izvršioca prevoza.
4. Vozilo koje se koristi za ovakav prevoz mora biti vlasništvo izvršioca prevoza ili kupljeno od strane izvršioca na odloženo plaćanje ili uzeto u zakup od strane izvršioca uz poštovanje uslova iz Direktive Saveta 84/647/EEZ od 19. decembra 1984. godine u vezi korišćenja vozila uzetih u zakup bez vozača.
5. Prevoz mora biti samo prateća, pomoćna delatnost osnovnoj delatnosti izvršioca prevoza.

Kao takav, prevoz za sopstvene potrebe izuzet je iz obaveze posedovanja licence Zajednice (Community Authorization) i drugih dozvola za obavljanje prevoza robe u međunarodnom drumskom saobraćaju u EU.

Regulativom Saveta (EEZ) br. 881/92 ukinut je sistem kvota na nivou EU, i stvoreno je jedinstveno tržište prevoza robe u međunarodnom drumskom saobraćaju. Odvijanje javnog prevoza robe u međunarodnom drumskom saobraćaju postalo je predmet licence Zajednice, dopunjene atestom za vozače (ukoliko vozač nije državljanin zemlje članice EU). Licencu Zajednice (sa periodom važnosti od pet godina) izdaje svaka zemlja članica svojim prevoznicima ukoliko ispunjavaju kvalitativne uslove propisane Direktivom Saveta 96/26/EZ. Pod kvalitativnim kriterijumima, podrazumevaju se kriterijumi:

- a. dobre reputacije,
- b. odgovarajuće finansijske sposobnosti i
- c. profesionalne kompetentnosti.

Činjenica da u slučaju prevoza za sopstvene potrebe izvršilac prevoza ne poseduje licencu Zajednice podrazumeva da ne može da vrši prevoz uz naknadu, tj. da ne može da učestvuje u javnom prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju.

Ostali pravni akti EZ kojima se uređuju oblasti kao što su tehnologija i bezbednost, socijalna usaglašavanja i sl., na isti način tretiraju javni prevoz i prevoz za sopstvene potrebe. Ovo praktično znači da vozila i vozači, kako u javnom tako i u prevozu za sopstvene potrebe, moraju ispuniti uslove propisane ovim aktima.

3.2. Prevoz za sopstvene potrebe kroz nacionalna zakonodavstva zemalja članica EU

Među nacionalnim zakonodavstvima zemalja članica postoje razlike u definisanju prevoza za sopstvene potrebe. Poređenjem definicije prevoza za sopstvene potrebe u zemljama članicama EU sa definicijom datom u Regulativi Saveta (EEZ) br. 881/92 biće moguće identifikovati razlike u definisanju ove vrste prevoza u odnosu na nadnacionalno zakonodavstvo EZ, kao i razlike koje postoje između samih nacionalnih zakonodavstava zemalja članica.

Na osnovu analize sprovedene od strane CEMT-a (ECMT, 2001) može se zaključiti da:

- u zakonima pojedinih zemljama članicama ne postoji definicija prevoza za sopstvene potrebe;
- u pojedinim zemljama članicama dozvoljen je prevoz za račun preduzeća koje pripada istom ekonomskom entitetu;
- u pojedinim zemljama članicama ne postoji zahtev da vozač bude lice zaposleno kod izvršioca prevoza;
- u pojedinim zemljama postoji registracija, posebno evidentiranje subjekata (fizičkih i pravnih lica) i vozila koja učestvuju u prevozu za sopstvene potrebe;
- u samo dve zemlje članice postoji sistem licenciranja koji obuhvata i prevoz za sopstvene potrebe, a koji je zasnovan na kvalitativnim kriterijumima;
- postoje razlike između zemalja članica u pogledu minimalne bruto mase vozila za prevoz za sopstvene potrebe koja podležu evidentiranju i/ili licenciranju.

Jasno je da postoje značajne razlike između nacionalnih zakonodavstava zemalja članica EU u pogledu definisanja pojma i uslova pod kojima se prevoz za sopstvene potrebe odvija. Takođe, postoje i značajne razlike između definisanja uslova pod kojima se ova vrsta prevoza odvija u unutrašnjem drumskom saobraćaju u odnosu na uslove pod kojima se odvija u međunarodnom drumskom saobraćaju. Postojanje ovih razlika jasno ukazuje da proces harmonizacije propisa u ovoj oblasti još uvek nije završen.

4. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE U DOKUMENTIMA CEMT-a

Primarna uloga CEMT-a, još od njegovog osnivanja, jeste da olakša odvijanje međunarodnog kopnenog saobraćaja, kao i integraciju svih zainteresovanih tržišta stvarajući "most" između zemalja članica EU i ostalih evropskih zemalja.

Definicija prevoza za sopstvene potrebe prema CEMT Rezoluciji br. 00/1 (ECMT, 2000) koja se tiče pravila koji se odnose na prevoz robe u međunarodnom drumskom saobraćaju je u saglasnosti sa definicijom u EU, i glasi: "Prevoz za sopstvene potrebe je prevoz kod koga je roba koja se prevozi vlasništvo izvršioca prevoza, ili je prodana, kupljena, iznajmljena, proizvedena, izvedena, prerađena ili opravljena od strane izvršioca. Svrha prevoza mora biti prevoz roba do ili od izvršioca prevoza, ili prevoz u okviru objekta ili van objekta zbog sopstvenih potreba. Motorno vozilo koje se koristi za ovakav prevoz mora biti upravljano od strane lica koje je zaposleno kod izvršioca prevoza, i mora biti vlasništvo izvršioca prevoza ili stavljeno izvršiocu na raspolaganje po osnovu ugovora o zakupu ili lizingu. Prevoz mora biti prateća, pomoćna delatnost osnovnoj delatnosti izvršioca prevoza".

Prema istoj Rezoluciji, prevoz za sopstvene potrebe spada u liberalizovane prevoze, odnosno prevoze koji se izuzimaju iz režima multilateralnih i bilateralnih dozvola. Prevoz za sopstvene potrebe se i u CEMT-ovom predlogu standardne forme bilateralnog sporazuma nalazi na listi prevoza koje treba liberalizovati. Međutim, pojedine zemlje članice CEMT-a stavile su rezervu na liberalizaciju prevoza za sopstvene potrebe.

Dokumenta CEMT-a iz oblasti pristupa profesiji prevoznika i pristupa tržištu prevoza robe u međunarodnom drumskom saobraćaju, tehnologije i bezbednosti, socijalnih usaglašavanja i dr., zasnovani su na principima i pravilima sadržanim u pravnim aktima EZ.

5. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE KROZ NACIONALNA ZAKONODAVSTVA ZEMALJA CIE

Poređenjem definicije prevoza za sopstvene potrebe u zemljama Centralne i Istočne Evrope (u daljem tekstu CIE) sa definicijom iz Aneksa II, tačka 4. Regulative Saveta (EEZ) 881/92 mogu se uočiti razlike prikazane u tabeli 8. (ECMT, 2001).

Tabela 8. Razlike u definiciji prevoza za sopstvene potrebe između nacionalnih zakona zemalja CIE i zakonodavstva EU

Uslov	Da	Delimično	Ne	Bez odgovora ¹
1	RO, H, SLO, BIH, HR, GEO	SK, PL, CZ, LT, BG, MK	BY	LV, MD, RUS, EST
2	H, SLO, BG, BY, BIH	SK, PL, CZ, RO, MK, GEO	LT	MD, RUS, HR, EST, LV
3	LV, BG, SLO, BY, BIH, GEO	RO, MK, HR	CZ, PL, SK, H	LT, EST, MD, RUS
4	SK, LV, H, SLO, BY, BIH, GEO	RO, BG, MK, HR	PL, CZ	EST, LT, MD, RUS
5	PL, LV, RO, H, SLO, BIH, HR, GEO	SK, CZ, MK	BG, BY	LT, EST, RUS, MD

1) Najverovatnije ne postoje specifični zahtevi

Na osnovu prikazanih podataka može se zaključiti da je u zemljama CIE prevoz za sopstvene potrebe, u zakonskom smislu, tretiran na različite načine. U pojedinim zemljama prevoz za sopstvene potrebe tretiran je gotovo na identičan način kao i javni prevoz, što praktično znači da podleže kvalitativnim kriterijumima koje treba zadovoljiti u cilju pristupa profesiji prevoznika u drumskom saobraćaju. Prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom drumskom saobraćaju je, češće nego u unutrašnjem drumskom saobraćaju, predmet licenciranja.

Međutim, treba istaći da je u ovim zemljama prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju regulisan bilateralnim sporazumima i da podleže sistemu kvota. Ukoliko bilateralnim sporazumom prevoz za sopstvene potrebe nije izuzet iz režima bilateralnih dozvola to znači da se on odvija pod istim uslovima kao i javni prevoz, odnosno da je za njegovo izvršenje potrebna dozvola za prevoz kao i u slučaju javnog prevoza.

6. STATISTIČKI PODACI O PREVOZU ROBE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Imajući u vidu da poznavanje statističkih podataka o prevozu predstavlja osnov za kreiranje zajedničke saobraćajne politike na nivou EU uspostavljen je sistem osmatranja tržišta prevoza robe u drumskom saobraćaju i drugim vidovima saobraćaja (Predlog Saveta od 26 marta 1992. godine). Takođe, Regulativom Saveta (EZ) br. 1172/98 ustanovljena je obaveza prikupljanja i dostavljanja statističkih podataka o prevozu robe u drumskom saobraćaju Eurostat⁵-u, i precizno su definisani podaci koji podležu ovoj obavezi koja se odnosi na zemlje članice EU. Forma u kojoj se ovi podaci dostavljaju Eurostat-u definisana je Regulativom Komisije (EZ) br. 2163/2001.

Statističke činjenice

- Učešće prevoza za sopstvene potrebe u ukupnom obimu prevoza i transportnom radu u unutrašnjem drumskom saobraćaju opada.
- Učešće prevoza za sopstvene potrebe je veće u obimu prevoza nego u transportnom radu (dužina prevoznog puta predstavlja jedan od faktora koji utiču na odluku da li prevoz obaviti kao prevoz za sopstvene potrebe ili ne)
- Obim prevoza za sopstvene potrebe i njegovo učešće u obimu prevoza u unutrašnjem drumskom saobraćaju opada sa povećanjem dužine prevoznog puta (na prevoznim putevima do 50 km učešće prevoza za sopstvene potrebe je veće od učešća javnog prevoza)
- Dominantne grupe u prevozu za sopstvene potrebe su šesta (sirovi i prerađeni minerali i građevinski materijal), prva (namirnice i prehrambeni proizvodi životinjskog porekla) i deveta (mašine, transportna oprema, industrijski proizvodi i ostala razna roba)
- Učešće prevoza za sopstvene potrebe u međunarodnom saobraćaju je relativno malo
- Učešće prevoza za sopstvene potrebe u drumskom saobraćaju u zemljama CIE je veće nego u zemljama EU (slabije razvijena nacionalna ekonomija zemalja CIE)
- U Velikoj Britaniji skoro polovina vozila koja se koriste u prevozu za sopstvene potrebe su od 3,5-7,5 tona bruto mase, a svega oko 6,5% vozila koja se koriste u prevozu za sopstvene potrebe spadaju u kategoriju teških teretnih vozila preko 33 tona bruto mase.
- Od svih teretnih vozila u Velikoj Britaniji, čija je bruto masa od 3,5-7,5 tona, 82% su registrovana za prevoz za sopstvene potrebe, dok je samo 19% ukupnog broja teških teretnih vozila registrovano za prevoz za sopstvene potrebe
- Najveći broj prevoznika u Velikoj Britaniji raspolaže voznim parkovima do 10 vozila (94% prevoznika koja obavljaju prevoz za sopstvene potrebe i 68% prevoznika koji obavljaju javni prevoz). Oko 76% prevoznika koji vrše prevoz za sopstvene potrebe ima u svom voznom parku jedno do dva vozila. Ovaj procenat u slučaju prevoznika koji vrše javni prevoz iznosi oko 44%.
- Prosečni pređeni kilometri godišnje po vozilu u javnom prevozu, za solo vozila od 3,5-7,5 tona bruto mase su za oko 88,5% veći od istih za vozila koja se koriste u prevozu za sopstvene potrebe, a za vozila tipa transportni sastav za 14,8%.

⁵ Odeljenje pri Evropskoj komisiji zaduženo za prikupljanje i obradu statističkih podataka iz svih oblasti.

- Godišnji obim prevoza po vozilu iz grupe solo vozila od 3,5-7,5 tona bruto mase je za oko 7% veći za vozila u javnom prevozu u odnosu na vozila u prevozu za sopstvene potrebe, dok je u grupi vozila tipa transportni sastav bruto mase preko 33 tone situacija obrnuta, pa je godišnji obim prevoza po vozilu u prevozu sa sopstvene potrebe za oko 8% veći od istog za vozila u javnom prevozu.
- Godišnji transportni rad po vozilu iz grupe solo vozila od 3,5-7,5 tona bruto mase u javnom prevozu je za oko 120% veći nego za istu grupu vozila u prevozu sa sopstvene potrebe; godišnji transportni rad po vozilu iz grupe vozila tipa transportni sastav bruto mase preko 33 tone za vozila u javnom prevozu je za oko 40% veći nego za vozila u prevozu za sopstvene potrebe.
- Prosečno, procenat praznih kilometara (za sva vozila, ne samo za vozila iz grupe vozila od 3,5-7,5 tona bruto mase i preko 33 tone bruto mase) za vozila u javnom prevozu iznosi 29, za vozila u prevozu za sopstvene potrebe 28. Međutim, ovaj pokazatelj efikasnosti je različit za vozila različite bruto mase:
 - Za solo vozila bruto mase od 3,5-7,5 tona i vozila tipa transportni sastav bruto mase preko 33 tone procenat praznih kilometara je veći za vozila koja se koriste u prevozu za sopstvene potrebe. Uzimajući u obzir da oko 55% ukupnog broja vozila za sopstvene potrebe spada u ove dve kategorije vozila ova neefikasnost je značajna.
 - Procenat praznih kilometara je veći za vozila koja se koriste u javnom prevozu za vozila bruto mase od 17-25 tona i vozila bruto mase preko 25 tone. Međutim, svega oko 5% vozila koja se koriste u javnom prevozu spada u ove dve kategorije vozila, pa bi se moglo reći da ova neefikasnost nije značajna

7. PERSPEKTIVA PREVOZA ZA SOPSTVENE POTREBE

Prema zaključcima sa seminara CEMT-a, održanog u februaru 2001. godine (ECMT, 2002) postoje dva moguća koncepta izmene zakonskog okvira prevoza za sopstvene potrebe kada je u pitanju unutrašnji drumski saobraćaj: umeren i radikalni pravac.

Umeren koncept podrazumeva izmene zakonskih mera u smeru dopuštanja zakupa vozila sa vozačem, kao i uvođenje pojma ekonomskog entiteta u okviru koga bi mogao da se vrši prevoz za račun drugog preduzeća koje pripada istom ekonomskom entitetu.

Radikalni koncept izmene zakonskog okvira prevoza za sopstvene potrebe podrazumeva davanje prava subjektima koji vrše prevoz za sopstvene potrebe da se uključe u javni prevoz.

Uzimajući u obzir pomenute koncepte i način na koje su pojedine zemlje članice EU zakonski regulisale prevoz za sopstvene potrebe, mogući scenariji izmena zakonskih propisa koji se odnose na prevoz za sopstvene potrebe su:

- I. Promena definicije prevoza za sopstvene potrebe sa ciljem da se omogući vršenje prevoza za sopstvene potrebe vozilima uzetim u zakup sa vozačem, kao i vršenje prevoza za račun drugog preduzeća koje pripada istom ekonomskom entitetu.
- II. Uvođenje sistema licenciranja subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe zasnovanog na kvalitativnim kriterijumima kojim bi bila obuhvaćena vozila bruto mase veće od nekog utvrđenog minimuma. U okviru ovog scenarija moguće su dve varijante:
 - a) Uvođenje sistema licenciranja subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe sa dva i više vozila,
 - b) Uvođenje sistema licenciranja svih subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, nezavisno od broja vozila u voznom parku.

III. Uvođenje sistema licenciranja subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe zasnovanog na kvalitativnim kriterijumima kojim bi bila obuhvaćena sva vozila, nezavisno od njihove bruto mase. U okviru ovog scenarija moguće su dve varijante:

a) Uvođenje sistema licenciranja subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe sa dva i više vozila,

b) Uvođenje sistema licenciranja svih subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, nezavisno od broja vozila u voznom parku.

IV. Uvođenje sistema licenciranja subjekata koji vrše prevoz za sopstvene potrebe zasnovanog na kvalitativnim kriterijumima, izuzimajući onu kategoriju prevoza za sopstvene potrebe koja podrazumeva prevoz radnika i opreme potrebne za izvođenje radova.

V. Potpuno ukidanje razlike između prevoza za sopstvene potrebe i javnog prevoza u smislu prava i obaveza.

Kada je u pitanju međunarodni prevoz za sopstvene potrebe, preporuka CEMT-a (ECMT, 2002) je da treba težiti da se, bilateralnim sporazumima između zemalja koje to još nisu uradile, prevoz za sopstvene potrebe izuzme iz režima dozvola.

8. PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE U REPUBLICI SRBIJI

Prevoz za sopstvene potrebe u Republici Srbiji predmet je Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju⁶, Zakona o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju⁷ i Uredbe o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima⁸.

Prema Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju:

- Prevoz za sopstvene potrebe može obavljati preduzeće, drugo pravno lice, preduzetnik i građanin koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom u pogledu opremljenosti, obezbeđenja odgovarajućih parking prostora za vozila i kadrova koji vrše poslove redovnog održavanja vozila i kontrolu njihove tehničke ispravnosti.
- Vozilo kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe mora imati na bočnim stranama ispisanu firmu, odnosno naziv vlasnika vozila, i to slovima visine najmanje 10 cm i bojom koja se bitno razlikuje od osnovne boje vozila. Pored ovoga, na bočnim stranama ili u donjem desnom uglu vetrobranskog stakla vozila kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe mora biti natpis "Prevoz za sopstvene potrebe".
- Vozila kojima se obavlja prevoz za sopstvene potrebe moraju se redovno održavati i kontrolisati radi obezbeđivanja njihove stalne tehničke ispravnosti i bezbednog korišćenja u saobraćaju.
- U vozilu kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe mora se nalaziti putni nalog popunjen na propisan način⁹, overen i potpisan od strane ovlašćenog lica i lica odgovornog za kontrolu tehničke ispravnosti vozila, kao i dokument (otpremnicu i sl.) iz koga se može utvrditi vlasnik i vrsta stvari koje se prevoze.

Prema Zakonu o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju međunarodni prevoz za sopstvene potrebe je međunarodni prevoz koji preduzeće, drugo pravno lice, državni organ ili preduzetnik, odnosno strano pravno ili fizičko lice obavlja vozilom u vlasništvu radi

⁶ "Službeni glasnik Republike Srbije", br. 46/95 i 66/2001

⁷ "Službeni list SRJ", br. 60/98, 44/99 i 74/99

⁸ "Službeni glasnik Republike Srbije", br. 19/2003

⁹ Pravilnik o sadržaju putnog naloga, način njegovog izdavanja, unošenje podataka i vođenje evidencije o izdatim putnim nalogima ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 2/91 i 8/91)

zadovoljavanja potreba svoje delatnosti ili radi prevoza svojih radnika ili drugih lica u vezi sa obavljanjem poslova iz svoje delatnosti.

Za obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe potrebna je dozvola koja se izdaje po postupku za izdavanje dozvole za međunarodni javni prevoz, ako je međunarodnim ugovorom predviđeno da se takav prevoz obavlja na osnovu dozvole. Način raspodele, odnosno postupak izdavanja dozvola za međunarodni javni prevoz stvari propisuje Savezna vlada. Savezna Uredba¹⁰ o kriterijumima i načinu raspodele stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima, nije posebno tretirala prevoz za sopstvene potrebe. Sve odredbe ove uredbe primenjivane su na isti način i za javni prevoz i za prevoz za sopstvene potrebe. Ovo praktično znači da je u dodeli dozvola za međunarodni prevoz robe moglo da učestvuje samo preduzeće koje je ispunilo sve uslove za izdavanje uverenja o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza stvari, propisane Zakonom o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju. Ovi uslovi podrazumevaju finansijsku sposobnost, tehničku opremljenost i stručnu osposobljenost, kao i da preduzeće tri godine obavlja ogovarajuću vrstu unutrašnjeg prevoza u drumskom saobraćaju ili da je do stupanja na snagu ovog zakona obavljao ogovarajuću vrstu međunarodnog javnog prevoza.

Savezna Uredba je, od trenutka potpisivanja Ustavne Povelje i stupanja na snagu republičke Uredbe, prestala da važi za prevoznike sa teritorije Republike Srbije.

Republička Uredba predviđa da se iz godišnjih kontingenta pojedinačnih dozvola¹¹ izdvaja 3% dozvola za interventne slučajeve, vangabaritni prevoz, prevoz vozilima bruto mase do 6 tona ili dozvoljene nosivosti do 3,5 tona i *prevoz za sopstvene potrebe*. Ovim je omogućeno da fizička i pravna lica koja obavljaju prevoz za sopstvene potrebe učestvuju u međunarodnom drumskom saobraćaju bez obaveze ispunjavanja uslova za izdavanje uverenja o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza stvari.

Pojedinačne dozvole za prevoz za sopstvene potrebe dodeljuju se na osnovu zahteva. Zahtev za dodelu dozvola treba da sadrži podatke o prevozu za koji se pojedinačna dozvola traži, broj i vrstu potrebnih pojedinačnih dozvola i registarske oznake vozila kojima će se prevoz izvršiti.

Prilikom odlučivanja o zahtevu nadležni organ uzima u obzir broj dozvola koje podnosilac zahteva nije pravilno koristio i nije vratio, vrstu robe za čiji se prevoz dozvola traži i o mogućnostima za angažovanje drugih prevoznika i vodi računa da vozilo kojim se vrši prevoz za sopstvene potrebe nije upisano u uverenje o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza.

U periodu od podnošenja zahteva do dodele dozvola podnosi se fotokopija tovarnog lista i jedinstvene carinske isprave, faktura, odnosno dokaz da se radi o prevozu za sopstvene potrebe i dokaz o vlasništvu za vozilo kojim se vrši taj prevoz. Original svih ovih dokumenata daju se na uvid.

8.1. Statistički podaci o prevozu robe u drumskom saobraćaju na nivou Srbije i Crne Gore

Prikupljane i obrada statističkih podataka o prevozu robe u drumskom saobraćaju poverena je Saveznom i republičkim zavodima za statistiku, a definisano je Zakonom o sistemu statističkih istraživanja ("Službeni list SRJ", br. 46/2000 i 6/2002), Zakonom o statističkim istraživanjima ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 83/92) i Zakonom o statistici ("Službeni list Republike Crne Gore", br. 6/67).

¹⁰ " Službeni list SRJ ", br. 18/2000

¹¹ Godišnji kontingent pojedinačnih dozvola čine pojedinačne dozvole određene vrste (bilateralne, tranzitne i za/iz trećih zemalja) ramenjene sa drugom zemljom.

8.2. Perspektiva prevoza za sopstvene potrebe u Republici Srbiji

Poređenjem domaćeg zakonodavstva sa pravnim aktima EZ i nacionalnim zakonodavstvima zemalja članica EU, a uzimajući u obzir i politički položaj naše zemlje u odnosu na EU, može se zaključiti da je naša zemlja, kada je u pitanju oblast drumskog saobraćaja, na samom početku procesa prilagođavanja zakonodavstvu i praksi EZ.

Svakako, jedan od prvih koraka koje bi naša zemlja trebala da učini u cilju prilagođavanja zakonodavstvu EZ, kada je u pitanju oblast saobraćaja, jeste izrada novog Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju. Realno je očekivati da će se pri tome koristiti već provereni modeli primenjeni u pojedinim evropskim zemljama.

Novi Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, imajući u vidu praksu pojedinih evropskih zemalja, trebao bi da predstavlja jedinstven pravni akt kojim se reguliše prevoz robe i putnika, kako javni tako i za sopstvene potrebe, u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju.

Treba naglasiti i da sistem statističkih istraživanja koji postoji u našoj zemlji ne obezbeđuje sve potrebne statističke podatke za analizu tržišta prevoza robe u drumskom saobraćaju. Poznavanje sveobuhvatnih i pouzdanih podataka o prevozu robe u drumskom saobraćaju predstavlja osnov za kreiranje saobraćajne politike na mikro i makro nivoima. U tom smislu, paralelno sa izradom novog Zakona potrebno je definisati i novi sistem statističkih istraživanja, po ugledu na onaj koji postoji u EU, kojim će se obezbediti kvalitetna informaciona osnova.

Jedno od mogućih rešenja budućeg zakonskog okvira prevoza za sopstvene potrebe moglo bi da bude rešenje koje bi se baziralo na scenarijima I i II. U tom slučaju, pod prevozom za sopstvene potrebe podrazumevao bi se prevoz koji ispunjava sledeće uslove:

1. Roba koja se prevozi mora biti vlasništvo izvršioca prevoza, ili mora da je prodana, kupljena, iznajmljena, proizvedena, izvedena, prerađena ili opravljena od strane izvršioca ili data izvršiocu na prevoz kao takva, od strane preduzeća koje pripada istom ekonomskom entitetu.
2. Svrha prevoza mora biti prevoz roba do ili od izvršioca prevoza, ili prevoz u okviru preduzeća ili van preduzeća zbog sopstvenih potreba.
3. Vozač motornog vozila koje se koristi za ovakav prevoz mora biti lice zaposleno kod izvršioca prevoza ili lice angažovano (po osnovu ugovora) od strane izvršioca prevoza, koje je pod punom odgovornošću izvršioca prevoza.
4. Vozilo koje se koristi za ovakav prevoz mora biti vlasništvo izvršioca prevoza ili kupljeno od strane izvršioca na odloženo plaćanje ili uzeto u zakup.
5. Prevoz mora biti samo prateća, pomoćna delatnost osnovnoj delatnosti izvršioca prevoza.

Sistem licenciranja prevoza za sopstvene potrebe mogao bi da se bazira na dva kvalitativna kriterijuma, na kriterijumu dobre reputacije i kriterijumu profesionalne kompetentnosti. Pri tome, obuhvatao bi samo subjekte (preduzeća, preduzetnike i građane) koji vrše prevoz za sopstvene potrebe sa dva i više vozila čija je bruto masa veća od 6 t. Subjekti koji zadovolje definisane kriterijume, dobili bi akt o ispunjenosti uslova za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe u unutrašnjem, odnosno međunarodnom drumskom saobraćaju. Vozila kojima se obavlja prevoz za sopstvene potrebe bila bi posebno obeležena.

Kriterijumi za definisanje ekonomskog entiteta bili bi vlasništvo i zajednička delatnost. Pri tome bi bilo neophodno vođenje posebnog registra ekonomskih entiteta. Takođe, u aktu o ispunjenosti uslova za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe bi trebalo da postoji podatak o pripadnosti preduzeća nekom ekonomskom entitetu uz navođenje svih preduzeća odgovarajućeg ekonomskog entiteta.

Imajući u vidu da će naša zemlja, do trenutka kada postane članica EU, biti u sistemu kvota kada je u pitanju međunarodni prevoz u drumskom saobraćaju, postoji opravdanost drugačijeg definisanja sistema licenciranja međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe, a u cilju zaštite tržišta prevoza robe. Takođe, treba težiti da se bilateralnim sporazumima prevoz za sopstvene potrebe izuzme iz obaveze posedovanja dozvole za prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju.

Međunarodni prevoz za sopstvene potrebe bi se mogao definisati na način kako je to urađeno Regulativom Saveta (EEZ) br. 881/92. Dakle, zakup vozila sa vozačem i prevoz za račun drugog preduzeća koje pripada istom ekonomskom entitetu, ne bi bili dozvoljeni. Pri tome, ukoliko bilateralnim sporazumom nije drugačije definisano, neophodne dozvole za međunarodni prevoz dobijale bi se na isti način kao i u slučaju javnog prevoza.

Veoma je značajno istaći da bilo kakva promena zakonskog okvira prevoza (javnog i/ili za sopstvene potrebe) u drumskom saobraćaju mora biti sprovedena nakon, ili paralelno sa izmenama drugih uslova definisanih pravnim aktima iz oblasti koje su u vezi sa saobraćajem (registracija vozila, registracija preduzeća, spoljnotrgovinsko poslovanje i dr.).

LITERATURA

Allen John (1999), *Statistics in focus, Transport, Theme 7-1/1999, Road freight transport in PHARE countries in 1997*, Catalogue number: CA-NZ-99-001-EN-I, European Communities, Eurostat.

Allen John (1999), *Statistics in focus, Transport, Theme 7-2/1999, Road freight transport: EU and central European countries compared*, Catalogue number: CA-NZ-99-002-EN-I, European Communities.

Borchardt K-D (2000), *The ABC of Community law*, Directorate-General for Education and Culture, European Communities.

Council Directive of 19 December 1984 on the use of vehicles hired without drivers for carriage of goods by road (84/647/EEC) (Official Journal No L 335, 22.12.1984, p. 72)

Council Directive of 20 December 1979 amending the First Directive on the establishment of common rules for certain types of carriage of goods by road between Member States (80/49/EEC) (Official Journal No L 18, 24.1.1980, p. 23)

Council Regulation (EC) No 1172/98 of 25 May 1998 on statistical returns in respect of carriage of goods by road (Official Journal No L 163, 6.6.1998, p. 1)

Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States (Official Journal No L 95, 9.4.1992, p.1)

Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States (Official Journal No L 95, 9.4.1992, p.1)

DG Transport (1999), Guide to transport acquis, http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html

ECMT, Council of Ministers (2000), Consolidated Resolution No. 00/1 concerning the rules to be applied for international freight transport by road, [CM(2000)10/FINAL], Prague, Czech Republic.

European Conference of Ministers of Transport (1997), *Recommendation: Framework for Bilateral Agreements in Road Transport*, ECMT, Berlin, Germany.

European Conference of Ministers of Transport (2001), Economic Research Centre, Report of the Hundred and Fifth Round Table on Transport Economics, *Road Freight Transport for Own Account in Europe*, OECD, ECMT, Paris, French.

European Conference of Ministers of Transport (2002), Proceedings of the International Seminar-February 2001, *Regulatory Reform in Road Freight Transport*, OECD, ECMT, Paris, French.

First Council Directive of 23 July 1962 on the establishment of common rules for certain types of carriage of goods by road (Official Journal No L 70, 6.8.1962, p. 2005)

- Freight Transport Association (FTA) (2003), *Statistical Analysis - Transport of Goods by Road in Great Britain: 2002*, <http://www.fta.co.uk/index.htm>
- Hedbrand Anita (2001), Statistics in focus, Transport, Theme 7-3/2001, *Trends in road freight transport 1990-1998*, Catalogue number: KS-NZ-01-003-EN-I, European Communities, Eurostat.
- Intermodal transport information center – IDIC, Basic indicators, Freight Transport, <http://www.telecom.gov.sk/>
- Oberhausen Josefina (2002), Statistics in focus, Transport, Theme 7-2/2002, *Trends in road freight transport 1990-1999*, Catalogue number: KS-NZ-02-002-EN-N, European Communities, Eurostat.
- Oberhausen Josefina (2003), Statistics in focus, Transport, Theme 7-5/2003, *Trends in road freight transport 1990-2001*, Catalogue number: KS-NZ-03-005-EN-N, European Communities, Eurostat.
- Regulation (EC) No 484/2002 of the European Parliament and of the Council of 1 March 2002 amending Council Regulation (EEC) No 881/92 and (EEC) No 3118/93 for the purposes of establishing a driver attestation (Official Journal No L 76, 19.3.2002, p.1)
- Transport Yearbook 2002, <http://www.mdcr.cz/english/index.htm>
- Božović I. (2003), *Donošenje odluka u Evropskoj uniji - faze i procedure*, Sektor za Evropske integracije Ministarstva za ekonomske veze sa inostranstvom, Agencija za unapređenje državne uprave, Beograd.
- Vukadinović D. R.(1998), *Osnovni pojmovi o institucijama i pravnom poretku Evropske unije*, Komisija Savezne vlade za harmonizaciju pravnog sistema SRJ sa regulativom Evropske unije i Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd.
- Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list Savezne Republike Jugoslavije", br. 60/98, 44/99 i 74/99)
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Narodne novine Republike Hrvatske", br. 36/98 i 83/2002)
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 46/95 i 66/2001)
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Uredni list Republike Slovenije", br. 59-3149/2001)
- Komisija Evropske zajednice (1995), Prevod: Institut ekonomskih nauka Beograd (2001), *Bela knjiga-priprema pridruženih zemalja Centralne i Istočne Evrope za integraciju u unutrašnje tržište unije*, IEN edicija a21, Agenda 21, Beograd.
- Odluka o Programu statističkih istraživanja u periodu od 2001. do 2005. godine ("Službeni list SRJ", br. 54/2001)
- Savezni zavod za statistiku (1987), *Statistika drumskog saobraćaja, Metodološki materijal 302*, Savezni zavod za statistiku, Beograd.
- Savezni zavod za statistiku (1994), YU ISSN 0513-6547, *Statistika drumskog saobraćaja za sopstvene potrebe, Sveska 1., Metodološki materijal 374*, Savezni zavod za statistiku, Beograd.
- Savezni zavod za statistiku (2003), *Statistički godišnjak Srbije i Crne Gore 2002*, IŠP "Savremena administracija", d.d., Beograd.
- Topenčarević Ljubomir (1987), *Organizacija i tehnologija drumskog transporta*, IRO "Građevinska knjiga", Beograd.
- Uredba o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 19/2003)
- Uredba o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima ("Službeni list Savezne Republike Jugoslavije", br. 18/2000)
- Carić S., Jankovec I., Šulejić P., Trajković M. (1998), *Saobraćajno pravo*, Novi Sad.