



## PREPORUKA

### OKVIR ZA BILATERALNE SPORAZUME U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

[CEMT/CM(97)21-CM(97)21/ADD1]

#### UVODNA NAPOMENA

Jedan od glavnih zaključaka sa seminara organizovanog od strane ECMT-a u Parizu od 16-17 marta 1995. godine o integraciji prevoznika iz centralne i istočne Evrope u evropska transportna tržišta bio je da su tržišta u Evropi, naročito tržišta drumskog transporta, bila veoma iscepkana iz različitih razloga. Iako je postojao određeni nivo standardizacije i sličnosti saobraćajnog prava u Evropskoj Uniji, zemlje članice ECMT-a su i dalje imale niz različitih interpretacija i pristupa.

Ovakva situacija stvarala je ozbiljne probleme i prevoznicima i nadležnim organima, probleme koji se povećavaju sa rastom trgovine i turizma.

Eksperti se, stoga, zalažu za napuštanje sadašnjeg sistema brojnih bilateralnih sporazuma i prelazak na multilateralizam, zajedničke standarde i kvalitativne kriterijume umesto kvantitativnih restrikcija.

U prelasku ka multilateralizmu koji se dugo odvijao institucionalizacija odnosa je dobila na važnosti u odnosu na tradicionalni "relacioni" pristup.

Do daljih pomaka u ovom pravcu, sistem bilateralnih sporazuma između evropskih zemalja i dalje predstavlja glavni vid za regulisanje odnosa u saobraćaju uopšte i odnosa u drumskom saobraćaju pojedinačno. Ovo se posebno odnosi na zemlje koje nisu članice Evropske Unije ili Evropske ekonomske oblasti i na odnose između država EU/EEA, s jedne strane i takozvanih trećih država, država centralne i istočne Evrope, s druge strane.

Države centralne i istočne Evrope potpisale su sa Evropskom Unijom sporazume o pridruživanju, kooperaciji ili partnerstvu koji ih obavezuju da usaglase svoje zakonodavstvo sa zakonom Zajednice i obezbeđuju mesto za kasnije bilo sektorske sporazume ili tranzitne sporazume kako bi se prvo bavile najaktuelnijim pitanjima – a Evropska komisija je dobila još jedan mandat od Saveta da pregovara o tranzitnom sporazumu. Međutim, očigledno je da univerzalni, multilateralni sistem koji obuhvata sve evropske države, ne može biti uspostavljen preko noći, već će predstavljati dugoročan projekat.

Stoga će bilateralni sporazumi i dalje imati veliku ulogu – i u narednom periodu – u oblikovanju i kreiranju odnosa u drumskom saobraćaju Evrope.

Ovo je podstaklo učesnike ECMT seminara da, u svojim zaključcima, pokušaju da usaglase bilateralne sporazume što je to više moguće nudeći državama članicama ECMT-a tipski sporazum u kome su sadržane definicije, pravila, principi, standardi i kriterijumi zasnovani pre svega na rezolucijama ECMT-a i pravu Evropske Unije.

Tipski sporazum kao što je ovaj, *koji će svakako biti alternativan*, imao bi u svakom slučaju glavnu ulogu u aproksimaciji međunarodnog prava formiranog bilateralnim sporazumima. Proces razvijanja autonomnog nacionalnog prava u novostvorenim državama može doprineti diskusijama i radu na formulisanju opštih definicija i koncepata.

Na sastanku u Beču, 7-8. juna 1995. godine, Savet ministara ECMT-a, prihvatio je predlog seminara, usvajanjem rezolucije o pristupu na evropska transportna tržišta, kojom se preporučuje da, inter alia, "pošto će bilateralni sporazumi i dalje postojati u drumskom saobraćaju – barem između država centralne i istočne Evrope – trebalo bi sastaviti principe za bilateralne sporazume, uzimajući u obzir nadležnosti Evropske Unije, a ubrzati usaglašavanje budućih bilateralnih sporazuma putem opštih pravila koja su u njih uključena."

Komitet zamenika je stoga predložio da Ministri usvoje sledeći Nacrt preporuke koja predstavlja tipski sporazum i komentare u vezi s istim.

## PREPORUKA

Savet ministara ECMT-a, koji se sastao Berlinu 21. i 22. aprila 1997. godine;

**IMAJUĆI U VIDU** Konsolidovanu Rezoluciju o prevozu roba u drumskom saobraćaju usvojenu 26. i 27. maja 1994. godine;

**IMAJUĆI U VIDU** Rezoluciju o međunarodnom prevozu putnika autobusima i turističkim autobusima usvojenu 7. i 8. juna 1995. godine;

**IMAJUĆI U VIDU** Rezoluciju o pristupu evropskim transportnim tržištima usvojenu 7. i 8. juna 1995. godine;

**IMAJUĆI U VIDU** posebno preporuku iz druge kasnije rezolucije za sastavljanje principa za bilateralne sporazume – uzimajući u obzir nadležnosti Evropske Unije – i ubrzavanje usaglašavanja budućih bilateralnih sporazuma putem opštih pravila koja su u njih uključena.

**SMATRAJUĆI** da primena ove preporuke mora biti sagledana u svetlu zaključaka Pan-evropske Konferencije o saobraćaju održane od 14. do 16. marta 1994. godine kojom se preporučuje primena principa socijalne tržišne ekonomije, slobodne i pravične konkurencije i obostrane koristi;

**SMATRAJUĆI** takođe da primena podrazueva usvajanje standarda, kriterijuma i definicija koje su, u skladu sa zaključcima Kriške konferencije, kompatibilne i konzistentne sa nasleđem Evropske Unije i Evropske ekonomske oblasti i sa rezultatima usaglašavanja sa Evropske konferencije ministara saobraćaja i Ekonomskog komiteta Ujedinjenih Nacija za Evropu;

**SMATRAJUĆI** dalje da Evropski sporazumi o pridruživanju između Evropske Unije i država centralne i istočne Evrope obavezuju pridružene države da pokušavaju da usklade svoje zakone i usaglase ih sa pravom Zajednice po pitanjima konkurencije, tehničkih standarda i propisa, saobraćaja i zaštite životne sredine, inter alia;

**SMATRAJUĆI** da Sporazumi o kooperaciji takođe daju važnost saradnji u oblasti transporta;

**SMATRAJUĆI** da bi rezolucije, zaključci i principi koje su usvojile Ujedinjene Nacije, Pan-evropske konferencije i ECMT trebalo objediniti u obavezujući zakon kojim bi se upravljalo odnosima između evropskih država, bilo zaključivanjem ili promenom i dopunom multilateralnih i bilateralnih sporazuma, bilo promenom ili dopunom nacionalnih zakona;

**SMATRAJUĆI** da su bilateralni sporazumi važan izvor međunarodnog prava;

**SMATRAJUĆI** da se usvajanjem alternativnog tipskog sporazuma za pregovore za zaključivanje bilateralnih sporazuma i promenu i dopunu postojećih sporazuma, bez prejudiciranja za modifikovanje i brisanje koje je potrebno da bi se uzele u obzir nadležnosti i jurisdikcije Evropske Unije, može postići, ako ne standardizacija, onda barem aproksimacija zakona na polju bilateralnih sporazuma;

**SMATRAJUĆI** da bi sastavljanje liste bilateralnih zakona i međusobna razmena informacija između zemalja članica takođe moglo doprineti postizanju željenog rezultata;

**PREPORUČUJE** da države članice ECMT-a:

- treba da usvoje tipski sporazum ovde priložen kao mogući okvir za bilateralne sporazume o drumskom saobraćaju;

**NALAŽE** Komitetu zamenika da nadgleda primenu ove Preporuke i da preduzme sve neophodne korake da sačini listu zakona kojima se uređuju bilateralni odnosi između zemalja članica kako bi postigao veoma visok nivo aproksimacije i konzistentnosti u ovoj oblasti. Koordinisani postupci sa ECE/UN, koji redovno prikuplja tekstove potpisanih sporazuma i datum stupanja na snagu, zahtevali bi se u ove svrhe (npr. Dokument TRANS/SC1/R.187).

## OBJAŠNJENJE MODELA SPORAZUMA

### Opšta razmatranja

Međunarodno zakonodavstvo ne sadrži načela koja stranim prevoznicima garantuju slobodu prevoza preko nacionalnih teritorija. Stranom prevozniku nije dozvoljeno da obavlja bilo kakvu transportnu uslugu na teritoriji neke druge države bez odobrenja nadležnih organa te države.

Kako su se razvijali privredni i trgovački odnosi, tako su nadležni organi morali da se dogovore o određenim propisima koji bi rešavali probleme nastale u njihovoj trgovini i odnosima.

Otuda se sklapaju brojni bilateralni sporazumi koji se praktično potpuno razlikuju.

Bilateralni međudržavni sporazumi, dopunjeni sporazumima i dogovorima koji su zaključeni na nižim ili poslovnim nivoima, jesu jedan od najvažnijih izvora zakona na polju međunarodnog drumskog saobraćaja.

Iako multilateralni sporazumi zamenjuju ili dopunjuju bilateralne sporazume u posebnim sektorima, iako su odnosi saradnje između država, naročito posle II svetskog rata, većinom institucionalizovani kroz udruživanje tokom istorijskih promena, i dalje postoji potreba za bilateralnim sporazumima, čak i između država članica Evropske unije. Što se tiče ovog poslednjeg slučaja, veći deo bilateralnih sporazuma je absorbovan u zajednički zakon.

Kao rezultat političkog i ekonomskog prevrata u Evropi posle 1989, urušavanja čitavih država i njihovo reformisanje u različite nezavisne države, intenziviranja ili obnavljanja odnosa između istoka i zapada, postoji potreba za saradnjom koja se bazirana na bilateralnim i multilateralnim sporazumima. Svrha ovakvih sporazuma je da utru put za pozitivan i harmoničan razvoj ekonomskih odnosa, a otuda i saobraćaja.

Ovakvi sporazumi treba, takođe, da teže zaštiti životne okoline i stanovništva. U vezi s ovim, naglasak treba staviti na uvođenje visokih tehničkih standarda za vozila i na one vidove saobraćaja koji vode računa o zaštiti životne okoline.

Naročito treba staviti naglasak na intermodalni aspekt. Odredbe koje se odnose na ovaj aspekt treba dodati sporazumu kada god je to moguće i u skladu je sa specifičnostima ugovornih strana.

Princip, koji podcrtava sporazum, treba da bude princip jednakosti i suvereniteta država kao što propisuje Povelja ujedinjenih nacija, uz zajedničku korist i interes.

### Uvod

Preambula modela nacrtu sporazuma se, između ostalog, bazira na gornjim idejama.

Ugovorne strane se smatraju vladama u predloženom modelu, ali ništa ne sprečava države da sklapaju sporazume i na nekom drugom nivou, ukoliko je to uobičajeno ili ako je neki drugi pristup neophdan ili poželjan u skladu sa ustavnim i zakonskim odredbama i strukturom vlasti.

### Opšte odredbe

Svi odnosi u drumskom saobraćaju su uključeni u okvir modela, iako se liberalizacija u početku odnosi na samo neke odnose.

Glavna prednost modela sporazuma leži u unapređenju standardnih i zajedničkih koncepata. Zemlje članice Evropske konferencije ministara saobraćaja (ECMT) su i dalje potpuno slobodne da sklapaju posebne sporazume o prevozu putnika i robe, ukoliko smatraju da je to povoljnije ili da sklapaju sporazume koji su ograničeni na samo neka polja delovanja jer su prebacili neka ovlašćenja na međunarodna tela. Odsada države članice Evropske Unije ne mogu više ulaziti u bilateralne obaveze koje podpadaju pod jurisdikciju Evropske Unije, ukoliko je sporazum već potpisan na ovom nivou ili mandat izdat.

Definicije predstavljaju posebnu poteškoću. U ovom trenutku postoji onoliko različitih definicija, koliko i bilateralnih sporazuma. Definicije se često razlikuju prema svrsi i oblasti primene dokumenta.

Definicije su uglavnom preuzete iz prethodnih ECMT Rezolucija i iz zakona Evropske zajednice. Sve čime se više pokušava da definiše oblast, a ne da razjasni koncept je izbačeno.

## **Prevoz putnika**

Deo o prevozu putnika u modelu sporazuma opširno odražava sadašnji stepen liberalizacije – postignut kroz bilateralne sporazume i ASOR—i upotrebljava isti tekst u delovima kao i Regulatoriva (EEC) broj 684/92. Što se tiče naizmeničnog prevoza, preporučuje se da se deo klasifikuje kao linijski saobraćaj, a deo kao vanlinijski saobraćaj, u skladu sa inicijativom Evropske Unije da se reformiše Regulatoriva broj 684/92. Ovako je i jednostavnije.

Podesno je da se u ovom delu uključe takozvana zakupljena vozila, tj. vozila koja imaju manje od 10 sedišta. Oblast malih vozila nije još deo propisa Evropske Unije.

## **Prevoz robe**

Ovaj deo se uglavnom bazira na ECMT Konsolidovanoj rezoluciji o drumskom prevozu stvari, koja je usvojena u Anesiju 26. i 27. maja 1994.

Na Rezoluciju nije bilo primedbi, zato stepen liberalizacije koji propisuje član 7 jeste samo uspešna implementacija odluka koje su doneli ministri saobraćaja u Anesiju.

Umesto da se sporazum opterećuje detaljima o dozvolama, uslovima i pojedinostima o njihovom izdavanju, smatralo se da je bolje ostaviti tu tematiku mešovitim komisijama, koje će ad hoc uključiti odredbe u protokol o implementaciji. Ipak, ukoliko sporazum moraju da odobre nacionalni parlamenti, što će biti slučaj u mnogim zemljama, njegove kasnije izmene nevažnih detalja mogu predstavljati problem. Preporučeno je i da se sporazum smatra živim dokumentom do izvesnog stepena, a to ne bi bilo moguće ukoliko ugovorne strane nemaju prostor za manevarisanje.

## **Zajedničke odredbe**

Uz uobičajene odredbe koje se nalaze u bilateralnim sporazumima, ovaj deo uključuje princip veze između liberalizacije i saglasnosti sa minimumom standarda o zaštiti životne sredine. Zabrinutost nad ovim problemom, ministri saobraćaja su izrazili u bezbroj dokumenata, uključujući i Bečku Rezoluciju, 7-8 juna 1995, o međunarodnom prevozu putnika autobusima i turističkim autobusima.

Mešovite komisije su odgovorne za dogovor oko uvođenja kvota i povećanja kvota, kao i za odgovornost nadležnih organa, tako što će izdavanje dozvola za prevoz putnika zavisiti od kriterija za zaštitu životne okoline, koji se mogu postepeno primenjivati, i to ako je neophodno, asimetrično s obzirom da neke zemlje zaostaju u ovoj oblasti.

## **Završne odredbe**

Završne odredbe se tiču stupanja na snagu i važenja sporazuma, poništavanja propalih sporazuma, ratifikacije itd. Ove, prvenstveno formalne odredbe, će se definisati u svetlu pravnih i zakonskih okvira dve ugovorne strane.

## **Usvajanje modela sporazuma<sup>1</sup>**

Preporučuje se da model sporazuma bude usvojen prema preporuci ECMT Saveta ministara, koji preporučuje da zemlje članice koriste ovaj tekst kada pregovaraju o budućim bilateralnim sporazumima, i kada prerađuju postojeće sporazume, da bi se primenio određeni standardni pristup i da bi se približili zakoni u Evropskim zemljama. Međusobno informisanje može takođe igrati određenu ulogu u procesu približavanja. Zato je i predloženo da ECMT napravi spisak bilateralnih sporazuma između zemalja članica Evropske Unije koji će svima biti dostupan.

---

<sup>1</sup> Deklaracija Austrije se daje u Prilogu

# NACRT MODELA BILATERALNOG SPORAZUMA O DRUMSKOM SAOBRAĆAJU IZMEĐU ECMT ZEMALJA

## Sporazum

Između vlade

---

---

i vlade

---

---

o drumskom prevozu putnika i robe.

## Sadržaj

### Preambula

#### I deo: **Opšte odredbe**

- Član 1. - Oblast primene
- Član 2. - Definicije

#### II deo: **Prevoz putnika**

- Član 3. - Linijski prevoz putnika
- Član 4. - Povremeni i naizmenični prevoz putnika
- Član 5. - Zajedničke odredbe o prevozu putnika

#### III deo: **Prevoz robe**

- Član 6. - Sistem dozvola
- Član 7. - Izuzeci od odredaba o sistemu dozvola
- Član 8. - Procedura izdavanja dozvole

#### IV deo: **Zajedničke odredbe**

- Član 9. - Dažbine
- Član 10. - Mase i dimenzije
- Član 11. - Oprema i druge karakteristike
- Član 12. - Nadzor
- Član 13. - Obaveze prevoznika i prekršaji
- Član 14. - Saradnja i Mešovita komisija

#### V deo: **Završne odredbe**

- Član 15. - Stupanje na snagu i važnost
- Član 16. - Otkazivanje

Vlada

---

---

i vlada

---

---

U želji da doprinesu razvoju trgovinskih i ekonomskih odnosa između dve zemlje;

Odlučne da uspostave saradnju u drumskom transportu u okviru tržišne ekonomije;

Iskazujući brigu za zaštitu životne sredine i ljudi, racionalnu potrošnju energije, bezbednost saobraćaja i poboljšanje uslova rada vozača;

Težeći razvoju intermodalnosti transporta;

Uzimajući u obzir usvojene rezolucije i principe u okviru Ekonomske Komisije za Evropu Ujedinjenih Nacija, Evropske konferencije ministara saobraćaja (ECMT), Pan – evropskih konferencija i sporazuma između Evropske Unije i trećih zemalja;

Shvatajući zajednički interes i prednost sporazuma o drumskom transportu;

Sporazumele su se i odlučile sledeće:

## **I Deo - Opšte odredbe**

### **Član 1. - [Oblast primene]**

- [1] Ovaj sporazum se primenjuje na drumski saobraćaj, koji obavljaju prevoznici sa sedištem na teritoriji države jedne strane ugovornice, vozilima koja su registrovana na toj teritoriji sa mestima polaska i odredišta na navedenoj teritoriji i uključujući tranzit preko te teritorije i preko teritorije države druge strane ugovornice.
- [2] Ovaj sporazum ne utiče na prava i obaveze koje proističu iz drugih međunarodnih obaveza dveju strana ugovornica, niti utiče na propise Evropske Unije ili sporazume između Evropske Unije i zemalja koje nisu njene članice.

### **Član 2. - [Definicije]**

U ovom sporazumu:

“Prevoznik” je bilo koje fizičko lice, pravno lice, udruženje ili grupa lica bez pravnog subjektiviteta ili bilo koje zvanično telo, bilo da je pravno lice ili zavisi od nekog organa koji je pravno lice

- profitabilno ili neprofitabilno
- ovlašćeno od nadležnog organa da obavlja prevoz putnika i stvari u međunarodnom drumskom saobraćaju

- a] obavlja poslove prevoznika prema određenim nacionalnim propisima, koji regulišu pristup profesiji prevoznika;
- b] obavlja poslove prevoznika za sopstvene potrebe kao pomoćnu aktivnost u preduzeću ili udruženju.

“Vozilo” je motorno vozilo:

- po sebi ili kombinacija vozila;
- namenjeno za drumski prevoz putnika ili robe;
- na raspolaganju prevozniku u smislu da je njegovo vlasništvo ili je ugovorom uzeto u zakup ili lizing..

"Registracija" je dodeljivanje registarskih tablica vozilu od strane nadležnih organa. U slučaju kombinacije vozila, motorno vozilo je odlučujući faktor kod izdavanja ili oduzimanja dozvole, čak i ako prevoznikovo vozilo nije registrovano pod istim imenom ili je registrovano ili ima dozvolu da prevozi u drugoj zemlji.

"Prevoz" je kretanje vozila bilo da je ono natovareno ili prazno, čak i ako se vozilo, prikolica ili poluprikolica prevozi vozom ili brodom na jednom delu putovanja.

"Kabotaža" je prevoz na teritoriji države jedne strane ugovornice, države domaćina, sa mestima utovara i istovara lociranim na toj teritoriji, od strane prevoznika sa sedištem na teritoriji druge strane ugovornice. Vožnja praznih vozila na teritoriji države domaćina između dve međunarodne operacije prevoza, kao i prevoz na početnom i završnom delu međunarodne kombinovane operacije prevoza, ne smatraju se kabotažom.

"Prevoz za sopstvene potrebe" je prevoz:

- vozilima koja su vlasništvo prevoznika ili ih je on iznajmio na duže vreme, koja voze zaposleni u preduzeću koje je član udruženja;
- koji je samo pomoćna aktivnost u kontekstu svih drugih aktivnosti preduzeća ili udruženja;
- bilo da se radi o stvarima koja su vlasništvo preduzeća ili udruženja ili se prodaju, kupuju, iznajmljuju ili su iznajmljene, proizvedene, rafinisane, napravljene ili popravljene uz garanciju, svrha ovog transporta je da prevozi stvari u ili iz preduzeća ili da ih prevozi na zahtev preduzeća;
- zaposlenih u preduzeću ili članova neprofitnog udruženja kojim je transport deo društvenih ili dobrotvornih aktivnosti.

"Kombinovani transport" je prevoz stvari pri kom vozilo, prikolica, poluprikolica, izmenljiva platforma ili kontejner, sa ili bez vučnih kola, vozi putem koji je početni ili završni deo putovanja, a koji je kraći što je više moguće, a veći deo puta koristi železnicu, reku ili more.

"Teritorija strane ugovornice" odnosi se na teritoriju države \_\_\_\_\_ i teritoriju države \_\_\_\_\_

"Država osnivanja" je teritorija strane ugovornice na kojoj je prevoznik osnovan i vozilo registrovano.

"Država domaćin" je teritorija strane ugovornice na kojoj prevoznik koji nije osnovan na teritoriji te strane ugovornice, obavlja prevoz sa vozilom koje nije registrovano na teritoriji te strane ugovornice.

"Autobus" i "Turistički autobus" je vozilo koje je konstruisano i proizvedeno za prevoz putnika i koje pored vozačevog sedišta ima više od osam mesta za sedenje.

"Iznajmljeni automobil" je vozilo koje je konstruisano i proizvedeno da može prevoziti do devet osoba i njihov prtljag, uzimajući u obzir i vozača, a koristi se za prevoz na račun treće strane.

"Linijski prevoz putnika" je usluga prevoza putnika određenim itinererom prema unapred utvrđenom i objavljenom redu vožnje za koju se plaća unapred određena cena. Putnici mogu da se ukrcajavu i iskrcavaju na prethodno utvrđenim stajalištima, i ova usluga je dostupna bilo kome, iako je u nekim slučajevima neophodna rezervacija.

Termin "linijski prevoz putnika" takođe uključuje i uslugu koja ispunjava većinu gore navedenih kriterija i koja se obavlja kao takva.

Posebno, to uključuje uslugu prevoza specifičnih kategorija putnika, bez prisustva drugih kategorija putnika. Ovaj se prevoz zove "specijalni linijski prevoz putnika". Na ovaj prevoz putnika, kao linijski, ne utiče činjenica što je organizovan tako da odgovara različitim potrebama korisnika.

"Naizmenični prevoz" je usluga prevoza putnika, prethodno formiranih grupa putnika za više putovanja sa istog mesta polaska do istog mesta odredišta. Svaka grupa, sačinjena od putnika koji su prevezani u odlasku, vraća se na mesto polazišta u istom sastavu, prilikom jednog od narednih

putovanja. Mesto polaska i mesto odredišta odnose se na mesto odakle je putovanje započelo i mesto gde se putovanje završilo, i na okolinu svakog od tih mesta u prečniku od 50 km.

Prva vožnja u povratku i poslednja vožnja u odlasku, obavljaju se praznim vozilom.

Na uslugu naizmeničnog prevoza ne utiče činjenica da se neki putnici mogu pridružiti drugoj grupi na njihovom povratku, niti činjenica da se prvo putovanje do destinacije i poslednje putovanje do mesta polaska obavljaju praznim vozilom. Taj tip naizmeničnog prevoza zove se "obrnuti naizmenični prevoz".

Naizmenični prevoz koji na odredišnom mestu i, ako se ukaže potreba, za vreme putovanja obezbeđuje smeštaj za bar 80 posto putnika, sa ili bez obroka hrane, zove se "naizmenični prevoz sa smeštajem".

"*Povremeni prevoz*" je usluga prevoza putnika koja nije obuhvaćena definicijom linijskog prevoza putnika, niti definicijom naizmeničnog prevoza. Učestalost ili broj vožnji ne utiče na njihovu klasifikaciju kao povremeni prevoz.

"*Kontrolni dokument*" je putni list za autobuse i turističke autobuse u skladu sa EMCT Rezolucijom i, ukoliko se ovim sporazumom ili Mešovitom komisijom iz člana 14. propiše, tehnički izveštaj o zaštiti životne sredine i bezbednosti definisan istom Rezolucijom.

## **II Deo – Prevoz putnika**

### **Član 3. – [Linijski i sličan prevoz putnika]**

[1] Linijski i naizmenični prevoz autobusom ili turističkim autobusom i vozilom u zakupu bez smeštaja, obavlja se bez dozvola koje izdaju nadležni organi u državama polaska, dolaska i tranzita.

[2] Zahtev za dobijanje dozvole prevoznik podnosi nadležnom organu države osnivanja. Ako nadležni organ odobri zahtev, dozvola se dostavlja nadležnom organu druge strane ugovornice.

Mešovita komisija iz člana 14. ovog Sporazuma odlučuje o formi zahteva za dobijanje dozvole i potrebnim pratećim dokumentima.

[3] Dozvole se izdaju uz obostranu saglasnost nadležnih organa strane ugovornica. Mešovita komisija, iz člana 14., može odlučiti da je dozvola, koju je izdala država osnivanja, takođe važeća i kao tranzitna dozvola i odrediti uslove za ovakvu liberalizaciju.

Odluku o izdavanju dozvole ili odbijanju da se ona izda, donose nadležni organi u roku od tri meseca, ukoliko ne postoje posebne nepredviđene okolnosti.

Dozvole su sa rokom važenja od najviše pet godina. One propisuju uslove obavljanja prevoza, uključujući standarde zaštite životne sredine i bezbednosti koje vozila moraju ispuniti.

[4] O izmenama uslova za obavljanje prevoza i otkazivanju prevoza odlučivaće se u skladu sa procedurom navedenom u stavovima (2) i (3) ovog člana.

Ako više nema potrebe za prevozom, prevoznik ga može otkazati, obaveštavajući tri nedelje ranije, nadležne organe koji su izdali dozvolu i putnike.

[5] Ako se usluga obavlja na osnovu zajedničkog ugovora ili predugovora, izdaje se samo jedna dozvola vodećoj firmi, ali uz onoliko kopija koliko postoji prevoznika. U dozvoli se navode imena svih članova podgovarača.

### **Član 4. – Povremeni i naizmenični prevoz putnika**

[1] Povremeni i naizmenični prevoz sa smeštajem autobusom ili iznajmljenim vozilom, obavlja se na osnovu dozvola koje izdaju nadležni organi u državama polaska, dolaska i tranzita.

[2] Kao izuzetak od stava (1) ovog člana, prevozi koji ne podležu sistemu dozvola na teritoriji države domaćina su:

2.1 kružna vožnja zatvorenih vrata koja započinje i završava se na teritoriji države osnivanja, pri čemu se ista grupa putnika vozi istim autobusom tokom celog putovanja;



- 2.2 prevoz grupa putnika od mesta polaska do mesta odredišta i povratak praznog autobusa;
- 2.3 prevoz kod koga je putovanje u odlasku praznim autobusom, a povratak punim, pod uslovom da su putnici:
- a] grupa formirana na osnovu ugovora o prevozu, koji je sklopljen pre njihovog dolaska na teritoriju države strane ugovornice, gde su bili ukrncani i prevezeni na teritoriju države osnivanja;
  - b] prethodno sa istim prevoznikom prevezeni u dolasku na teritoriju države strane ugovornice, gde se ponovo ukrcajavu i prevoze u odlasku na teritoriju države osnivanja;
  - c] bili su pozvani da putuju na teritoriju države osnivanja, a troškove prevoza snosi onaj ko je uputio poziv.
- 2.4 Prevoz za sopstvene potrebe.
- 2.5 Prevoz vozilima u zakupu.

Jedan putnik koji putuje u iznajmljenom vozilu tretiraće se isto kao i grupa putnika.

- [3] Usputno ukrcavanje putnika pri obavljanju prevoza iz stava (2) ovog člana nije dozvoljeno bez posebnog odobrenja nadležnog organa države domaćina.

Mešovita komisija, iz člana 14. ovog sporazuma, može da oslobodi od sistema dozvola i druge oblike povremenog prevoza, posebno u slučaju kada se putnici primaju tokom putovanja i u slučaju drugih oblika prevoza iz stava 2.3. U tom slučaju, Mešovita komisija propisuje uslove liberalizacije, uzimajući u obzir, između ostalog, stav 3 iz člana 11 ovog sporazuma.

- [4] Zahtev za dobijanje dozvole se podnosi ovlašćenom organu države domaćina.

Mešovita komisija, iz člana 14. ovog sporazuma, odlučuje o formi zahteva za dobijanje dozvole i o potrebnoj pratećoj dokumentaciji.

Dozvola se izdaje ili se zahtev za dobijanje dozvole odbija u roku od mesec dana ukoliko ne postoje nepredviđene okolnosti.

- [5] Prilikom obavljanja povremenog i naizmeničnog prevoza sa smeštajem putnika za koje nije potrebna dozvola, u autobusu se mora nalaziti kontrolni dokument. Uslove korišćenja kontrolnog dokumenta i njegov sadržaj određuje Mešovita komisija iz člana 14. ovog sporazuma.

## **Član 5 – [Zajedničke odredbe o prevozu putnika]**

- [1] Dozvola iz člana 3. i 4. ovog sporazuma je neprenosiva na druge prevoznike.
- [2] Kabotaža je zabranjena. Lokalna putovanja, organizovana isključivo za grupe putnika, koje je na destinaciju doveo isti prevoznik, ne smatra se kabotažom, ukoliko su upisane u kontrolnom dokumentu.

## **III Deo – Prevoz robe**

### **Član 6 – [Sistem dozvola]**

- [1] Prevoznici, sa sedištem na teritoriji jedne od strana ugovornica, mogu, na osnovu sistemu dozvola, obavljati na teritoriji druge strane ugovornice sledeće prevoze:
- a] prevoz između teritorija dveju strana ugovornica;
  - b] prevoz između jednog mesta na teritoriji druge strane ugovornice i mesta na teritoriji neke treće države, pod uslovom da se vožnja obavlja preko teritorije države osnivanja<sup>2</sup>. Ova restrikcija se ne odnosi na vožnje bez robe;

<sup>2</sup> U nekim slučajevima – periferne zemlje, male teritorije – ova restrikcija je ravna zabrani. U tom slučaju, poželjna je odvojena kvota, bez uslova tranzita države osnivanja.

c] prevoz u tranzitu preko teritorija strana ugovornica.

[2] Kabotaža je dozvoljena samo uz posebnu dozvolu države domaćina.

#### **Član 7 – [Izuzeci od odredaba o sistemu dozvola]**

[1] Iz odredaba člana 6. ovog sporazuma izuzimaju se sledeći prevozi:

- 1] prevoz vozilima čija ukupna dozvoljena masa sa tovarom (TPLW) uključujući i prikolice, ne prelazi 6 tona, ili čija dozvoljena nosivost zajedno sa prikolicom, ne prelazi 3.5 tone;
- 2] povremeni prevoz sa ili do aerodroma, u slučaju skretanja vazduhoplova sa redovnog leta;
- 3] prevoz vozila koja su oštećena ili neispravna i prevoz vozila na popravku;
- 4] vožnja praznog vozila poslatog da zameni vozilo koje se pokvarilo u drugoj zemlji, kao i povratno putovanje posle popravke neispravnog vozila;
- 5] Prevoz živih životinja u specijalno proizvedenim ili trajno prepravljenim vozilima namenjenim za prevoz životinja, koja su nadležni organi države osnivanja odobrili za prevoz životinja;
- 6] prevoz rezervnih delova i namirnica za avione i prekookeanske brodove;
- 7] prevoz medicinske opreme i lekova za hitne slučajeve, pogotovo u slučaju prirodnih katastrofa ili humanitarnih potreba;
- 8] prevoz umetničkih dela ili predmeta za sajmove i izložbe ili u nekomercijalne svrhe;
- 9] prevoz u nekomercijalne svrhe imovine, dodatne opreme i životinja do i iz pozorišta, muzičkih, filmskih, sportskih ili cirkuskih predstava i manifestacija, sajмова i proslava, kao i opreme neophode za snimanje radio programa ili za potrebe filmske ili televizijske produkcije;
- 10] Prevoz za sopstvene potrebe;
- 11] Prevoz posmrtnih ostataka;
- 12] Početni i završni deo puta – međunarodni ili nacionalni – kombinovanog prevoza, s tim da se koristi prikladna stanica za utovar ili istovar, najbliža tački utovara ili istovara tereta ili da su luke na moru ili reci u kojima se vrši utovar ili istovar locirane ne dalje od 150km od mesta utovara ili istovara tereta.

13]<sup>3</sup>

[2] Prevoz lako kvarljive robe podleže sistemu dozvola sa kvotama bez ograničenja.

[3] Mešovita komisija iz člana 14. ovog sporazuma, može proširiti listu prevoza navedenih u stavu 1. ovog člana za koje nisu potrebne dozvole i ukinuti kvote za sve vrste, osim onih koje su navedene u stavu 2. ovog člana.

[4] Prilikom selidbe, prevoz stvari odgovarajućim vozilima i osobljem podleže posebnom sistemu dozvola sa kvotom bez ograničenja za koje je ECMT propisao formu i uslove korišćenja

#### **Član 8. – [Uslovi za izdavanje dozvola]**

[1] Nadležni organi dveju strana ugovornica razmenjuju dogovoreni broj blanko dozvola svake godine.

Dozvole domaćim prevoznicima izdaje nadležni organ ili telo koje je taj organ ovlastio.

[2] Dozvolu sme da koristi samo prevoznik kome je izdata i dozvola je neprenosiva.

[3] Dozvola se može koristiti samo za jedno vozilo. U slučaju kombinacije vozila, motorno vozilo je odlučujući faktor kod izdavanja ili oduzimanja dozvole.

<sup>3</sup> Kada se radi o susednim državama: prevoz u pograničnom pojasu do 25km, pod uslovom da dužina putovanja ne prelazi 100km vazdušne linije.

- [4] Mešovita komisija iz člana 14. ovog sporazuma određuje broj, vrstu (vožnja i vreme) i sve druge uslove koji su relevantni za korišćenje dozvole.
- [5] Kabotaža je zabranjena, osim u slučaju kada je posebno odobrena od strane nadležnog organa u državi domaćinu
- Mešovita komisija iz člana 14. ovog sporazuma određuje i šta je potrebno ispuniti prema nacionalnom zakonodavstvu i drugim administrativnim odredbama koje se odnose na kabotažu u zemlji domaćinu. Ove odredbe se primenjuju bez razlike.

#### **IV Deo – Zajedničke odredbe**

##### **Član 9. – [Odredbe o taksama]**

- [1] Prevoz vozilima registrovanim na teritoriji jedne od strana ugovornica, koja privremeno obavljaju prevoz na teritoriji druge strane ugovornice, po odredbama ovog sporazuma izuzet je od plaćanja svih taksi vezanih za vlasništvo, registraciju i upravljanje vozilom, kao i posebnih taksi za usluge prevoza.
- [2] Gorivo, koje se nalazi u uobičajenim, od strane proizvođača ugrađenim, fiksiranim rezervoarima za gorivo predviđenog za vožnju vozila i rad motora na kontrolisanoj temperaturi, kao i maziva i rezervni delovi, izuzeti su od carine na uvoz na teritoriji države domaćina, ukoliko se prevoznik pridržava propisanih carinskih odredbi.
- [3] Prevoz obuhvaćen odredbama ovog sporazuma, podleže naknadama, putarinama i drugim dažbinama koje plaćaju korisnici puteva u državi domaćinu, a koje se naplaćuju za korišćenje mreže puteva ili mostova. Putarine i druge dažbine naplaćuju se potpuno isto domaćim i starnim prevoznicima. Strane ugovornice mogu da odluče, na predlog Mešovite komisije iz člana 14. ovog sporazuma, da od plaćanja putarine i dažbina oslobode početni i završni deo puta kombinovanog prevoza.

##### **Član 10. – [Masa i dimenzije]**

- [1] Maksimalna dozvoljena masa, osovinsko opterećenje i dimenzije vozila ne smeju biti veći od vrednosti iz dokumenata o registraciji, kao ni od granica propisanih u državi domaćinu.
- [2] Upotreba vozila, čija masa i dimenzije prelaze propisane u državi domaćinu, dozvoljena je samo sa posebnom dozvolom koju izdaje nadležni organ za koju je unapred podnet zahtev.

##### **Član 11. – [Oprema i druge karakteristike]**

- [1] Vozila koja prevoze opasnu ili lako kvarljivu robu moraju biti pripremljena i opremljena u skladu sa odredbama ADR i ATP Konvencija.
- [2] Oprema u vozilu, koja se koristi za praćenje posade koja vozi i vremena za odmor, mora biti u skladu sa odredbama AETR Sporazuma.
- [3] Strane ugovornice preuzimaju na sebe obavezu da promovišu u okviru ovog sporazuma, upotrebu vozila koja odgovaraju strogim standardima o bezbednosti i emisiji štetnih gasova.

Strane ugovornice će u okviru saradnje u drumskom transportu svakako nastojati da primenjuju standarde bezbednosti i zaštite životne sredine, koji su na snazi u Evropskoj Uniji, uzimajući u obzir vreme kada su vozila prvi put registrovana i vremenske okvire, dogovorene međunarodnim sporazumima i u okviru Evropske konferencije ministara saobraćaja.

U skladu da sa ovom politikom, Mešovita komisija iz Člana 14. ovog sporazuma može, odlučujući o broju dozvola i budućoj liberalizaciji, dati povoljniji tretman vozilima koja odogovaraju najsavremenijim standardima bezbednosti i zaštite životne sredine.

##### **Član 12. – [Nadzor]**

Dozvole, kontrolni dokumenti i drugi dokumenti predviđeni ovim sporazumom, kao i tovarni list, lista putnika, certifikati o osiguranju, certifikati o obuci i svi drugi dokumenti predviđeni multilateralnim ili bilateralnim sporazumima ili nacionalnim zakonima, moraju se držati u vozilima i pokazati na zahtev nadležnih organa kontrole.

Prevoznik koji vrši prevoz za sopstvene potrebe treba da pokaže dokaz o takvom statusu na zahtev nadležnih organa za kontrolu.

### **Član 13. – [Obaveze prevoznika i prekršaji]**

- [1] Prevoznika jedne od strana ugovornica dužan je da se na teritoriji druge strane ugovornice pridržava obaveza koje proističu iz multilateralnih međunarodnih sporazuma, gde su potpisnice strane ugovornice ovog sporazuma, kao i drugih bilateralnih sporazuma i nacionalnog zakonodavstva, naročito u oblasti saobraćaja i prekršaja, carinskih propisa i svih drugih uslova za korišćenje dozvola i ograničenja.
- [2] Neisključujući mere koje mogu da primene sudovi ili drugi nadležni organi države domaćina, nadležni organi države osnivanja prevoznika mogu, u slučaju ponovljenih ozbiljnih prekršaja na teritoriji zemlje domaćina i nazahtev ovog drugog, preduzeti sledeće administrativne mere:
- izdati upozorenje,
  - zabraniti pristup teritoriji one ugovorne strane gde je (su) prekršaj(i) počinjen(i).

Kod posebno ozbiljnih slučajeva, nadležni organ zemlje domaćina može privremeno da zabrani ulazak prevoznika, dok čeka odluku nadležnog organa države osnivanja.

Nadležni organi strana ugovornice stalno će se obavешtavati međusobno o preduzetim merama.

### **Član 14. – [Saradnja i Mešovita komisija]**

- [1] Nadležni organi strana ugovornica preduzeće neophodne korake u cilju ispunjavanja i primene ovog sporazuma i međusobno će se informisati o svim korisnim informacijama. Nadležni organi će se, takođe, međusobno obavешtavati o svim izmenama u nacionalnom zakonodavstvu koje utiču na primenu ovog sporazuma.

Nadležni organi će pružiti jedni drugima pomoć oko primene ovog Sporazuma. Lični podaci, koje će razmeniti u okviru saradnje između strana ugovornica, biće zaštićeni garancijom poverljivosti i ne mogu se koristiti u drugu svrhu, osim za ono za šta su razmenjeni.

- [2] Mešovitu komisiju će formirati predstavnici strana ugovornica zbog razloga navedenih u stavu 1. ovog člana.

Mešovita komisija je odgovorna za primenu članova 3,4,7 i 8, i uopšte, za razmatranje svih pitanja koja se tiču odnosa između strana ugovornica u oblasti drumskog transporta, uključujući aspekte koji se bave bezbednošću, zaštitom životne sredine, pravima zaposlenih, tehničkim pitanjima, promocijom svojih preduzeća, međusobne saradnje i rešavanja kriznih situacija.

## **V Deo – Završne odredbe**

### **Član 15 – [Stupanje na snagu i važnost sporazuma]**

Ovaj Sporazum stupa na snagu \_\_\_\_\_

Može se otkazati \_\_\_\_\_

### **Član 16 – [Otkazivanje]**

Moguće.

Sačinjeno u \_\_\_\_\_ dana, \_\_\_\_\_

## PRILOG

### AUSTRIJSKA DEKLARACIJA

Austrija pozdravlja i podržava model bilateralnog sporazuma o drumskom saobraćaju, između država članica ECMT, kao okvir čiji je cilj da što je više moguće harmonizuje bilateralne sporazume. Kako se ovaj model sporazuma "preporučuje", postoji opšta saglasnost da je njegov karakter prepušten slobodnom izboru, a nije obavezujući za države članice.

Austrija želi da naglasi da ne može – i neće – iz različitih razloga, da se složi sa svakim stavom koji je u modelu sporazuma. Jedan od razloga je to što neki stavovi u modelu sporazumasu preuzeti delovi iz Rezolucija ECMT, već usvojenih na Savetu ministara, bez pominjanja rezervi prema toj Rezoluciji, koje su iznele države članice. U slučaju prevoza robe, to je slučaj sa članom 7, stav 1., tačka 5 (prevoz živih životinja), stav 1., tačka 10 (prevoz za sopstvene potrebe) i stav 2. (transport lako kvarljive robe). Austrija nalazi da su drugi delovi predloženog modela sporazuma za nju neprihvatljivi jer predlažu dalju liberalizaciju više nego što stoji u dotičnoj Rezoluciji ECMT, kao što je na polju prevoza putnika, član 4, stav 2., tačka 2.4 (prevoz za sopstvene potrebe) i tačka 2.5 (prevoz sa vozilima u zakupu) i na polju prevoza robe, član 7, stav 1., tačka 13 (pogranična zona od 25km). Zadržano, ali ne i poslednje, Austrija ne može da prihvati odredbe koje protivreče propisima Evropske Unije, kao što je član 9, stavovi 2 i 3, koji se odnose na odredbe o taksama.