

**PRIJEDLOG**  
**ZAKONA O KOMBINIRANOM PROMETU**

**I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA**

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavak 1. Ustava Republike Hrvatske («Narodne novine», broj 41/01.-pročišćeni tekst i 55/01.-ispravak).

**II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI**

**a) ocjena stanja**

Usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije jedan je od uvjeta pridruživanja Europskoj uniji, a jedna od obveza koja proizlazi iz Pregovaračkog stajališta za poglavlje 14. Prometna politika je usklađivanje s Direktivom Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza roba među državama članicama.

Donošenje i usvajanje Zakona o kombiniranom prometu predstavlja daljnje usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, u dijelu koji još nije usklađen, a koji se odnosi na kombinirani prijevoz. Obveza Republike Hrvatske da provede usklađivanje sa Direktivom Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza roba među državama članicama, istaknuta je u više navrata u kontaktima sa predstavnicima Europske komisije, prilikom rasprave o poglavlju pregovora 14. Prometna politika, kao i u Izviješću o napretku Republike Hrvatske za 2008. godinu.

Iz tog razloga je Nacionalnim programom Republike Hrvatske za pristupanje Europskoj uniji i Planom usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije za 2009. godinu («Narodne novine», broj 24/09.) u II. kvartalu 2009. godine predviđeno donošenje Zakona o kombiniranom prometu, radi usklađivanja s već navedenom Direktivom Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza roba među državama članicama.

Temeljem najvažnijeg strateškog dokumenta za dugoročni razvoj zajedničke prometne politike Europske unije, Bijele knjige Europske komisije «Europska prometna politika za 2010: Vrijeme za odluku», osnovni cilj zajedničke prometne politike je poticaj postizanju ravnoteže različitih oblika prometa revitalizacijom željezničkog, pomorskog i riječno-kanalskog prometa do 2010. godine, odnosno revitalizacijom onih oblika prometa koji manje zagađuju okoliš. U tom smislu donošenje Zakona o kombiniranom prometu je u skladu s osnovnim ciljem zajedničke prometne politike Europske unije.

Područje kombiniranog prometa te njegova poticanja u Republici Hrvatskoj do donošenja ovoga Zakona nije bilo sustavno uređeno jedinstvenom pravnim aktom. Potpora izvođenju kombiniranog prijevoza uređena je Zakonom o željeznici («Narodne novine», broj 123/03., 194/03., 30/04. i 79/07.), člankom 39., kojim se daje mogućnost naknade troškova željezničkim prijevoznicima koji sudjeluju u kombiniranom prijevozu sredstvima iz Državnog proračuna, odnosno mogućnost naknade razlike između prihoda koje željeznički prijevoznik može postići na tržištu i stvarnih troškova prijevoza. Odstupanja u pogledu težine cestovnih vozila koja sudjeluju u kombiniranom prijevozu definirana su Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu cestama («Narodne novine», broj 92/05. i 42/08.). Navedenim Pravilnikom, u članku 9., propisano je da najveća dopuštena masa za troosovinski tegljač s dvoosovinskom ili troosovinskom prikolicom kada prevozi 40 stopni ISO kontejner kao kombiniranu prijevoznu operaciju (jedinicu) može biti najveće dopuštene mase 44 tone. Nema posebnih poreznih olakšica za cestovna vozila koja sudjeluju u kombiniranom prijevozu, osim u dijelu koji je uređen dvostranim međunarodnim ugovorima o kombiniranom prijevozu s drugim državama. Temeljem Zakona o potvrđivanju Memoranduma o razumijevanju između Republike Hrvatske i Europske zajednice o sudjelovanju Republike Hrvatske u Programu »Marco Polo II« («Narodne novine - međunarodni ugovori», broj 1/09.) gospodarskim subjektima u Republici Hrvatskoj omogućeno je sudjelovanje u Drugom programu Marco Polo za dodjelu financijske pomoći Zajednice radi poboljšanja ekološke djelotvornosti sustava prijevoza tereta. Osnovni cilj programa je smanjenje opterećenja cestovnog prometa i smanjenje njegovog negativnog učinka na okoliš kroz usmjeravanje prometa sa cesta na priobalnu plovidbu, željeznicu i unutarnju plovidbu.

#### **b) pitanja koja će se urediti Zakonom**

Ovim Zakonom u skladu sa pravnom stečevinom Europske unije te s ciljem poticanja razvoja kombiniranog prometa definirat će se temeljni pojmovi i udaljenosti u kombiniranom prijevozu, pravila vezana za oslobađanje od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta, oslobađanje od dozvola i kvota i oslobađanje od ograničenja prometa na cestama za sudionike kombiniranog prijevoza, kao i dokumenti koje tijekom svakog prijevoza vozač teretnog automobila u kombiniranom prijevozu mora imati.

#### **c) Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći**

Donošenjem Zakona provest će se usklađivanje s mjerodavnom pravnom stečevinom Europske unije u području kombiniranog prijevoza i na taj način ispunjavanje obveza koje proizlaze iz poglavlja pregovora 14. Prometna politika.

Također, na sustavniji način uredit će se pitanje poticanja kombiniranog prometa, s ciljem preusmjeravanja na ekološki prihvatljivije oblike prometa (prvenstveno željeznički promet). Na taj način doprinijelo bi se rasterećenju cestovnih prometnica, smanjenju posljedica prometnih nesreća, uštedi energenata, te smanjenju onečišćavanja okoliša i razine buke.

### **III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA**

Za provedbu ovog Zakona potrebno je osigurati sredstva iz Državnog proračuna u godini pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (ciljna godina 2010./2011.) te u godinama koje slijede iza toga.

Prema raspoloživim podacima o broju i dinamici rasta broja vozila koja bi imala pravo na oslobađanje od plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, procjenjuje se da bi se ukupni iznos godišnjih naknada u godini pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji smanjio za 200 tisuća kuna.

### **IV. DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

Sukladno članku 159. Poslovnika Hrvatskog sabora predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku, jer je Zakon o kombiniranom prometu dio Nacionalnog programa za pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji 2009. godine.

## KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O KOMBINIRANOM PROMETU

### I. OPĆE ODREDBE

#### Članak 1.

Ovim Zakonom uređuju se temeljni pojmovi i udaljenosti u kombiniranom prijevozu, oslobađanje od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta, oslobađanje od dozvola i kvota i oslobađanje od ograničenja prometa na cestama za sudionike kombiniranog prijevoza, kao i dokumenti koje tijekom svakog prijevoza vozač teretnog automobila u kombiniranom prijevozu mora imati.

#### Članak 2.

(1) Radi dugoročnog i koordiniranog razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa i poticanja razvoja logistike u Republici Hrvatskoj donosi se Strategija razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa u Republici Hrvatskoj.

(2) Strategiju iz stavka 1. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske.

#### Članak 3.

(1) U smislu ovog Zakona pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

1. „*CMR teretni list*“ je ugovorni sporazum između pošiljatelja, cestovnog prijevoznika i primatelja kojim se osiguravaju standardni uvjeti teretnog prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu;
2. „*intermodalna prijevozna jedinica*“ je kontejner, izmjenjivi sanduk, prikolica, poluprikolica, s vučnim vozilom ili bez njega, i teretni automobil te vagon namijenjeni intermodalnom prijevozu;
3. „*intermodalni prijevoz*“ je prijevoz tereta u istoj intermodalnoj prijevoznj jedinici pri čemu se koriste najmanje dvije vrste prijevoza bez pretovara utovarenog tereta;
4. „*izmjenjivi sanduk*“ je jedinica za prevoženje tereta prilagođena dimenzijama cestovnog vozila s ugrađenom opremom radi premještanja na različite vrste prijevoza, obično cestovni i/ili željeznički. U pravilu se ne mogu slagati jedan na drugi, niti dizati zahvatom odozgo. Glavno svojstvo koje ih razlikuje od kontejnera je u tome što su optimalno prilagođeni dimenzijama vozila;
5. „*K504-K, teretni list CIM za kombinirani prijevoz*“ je komisionarski ugovor o prijevozu koji se sklapa između tvrtke za kombinirani prijevoz i njegova korisnika, kao i ugovor o prijevozu u skladu s Jedinstvenim pravnim propisima za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM) koji se sklapa između prijevoznika i tvrtke za kombinirani prijevoz;

6. „*kombinirani prijevoz*“ je prijevoz tereta pri kojem teretni automobili, prikolice, poluprikolice, s vučnim vozilom ili bez njega, izmjenjivi sanduci, ili kontejneri dužine od 20 stopa (6,096 m) ili više, rabe željeznicu ili unutarnje plovne putove ili pomorski prijevoz, pri čemu se početna ili završna dionica puta prelazi cestom od točke utovara tereta do najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili najbližeg pretovarnog kolodvora kao početne dionice, te od najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili najbližeg pretovarnog kolodvora do točke istovara tereta na završnoj dionici puta;
7. „*kontejner*“ je prijevozni uređaj dovoljno snažan za opetovanu uporabu, obično uz mogućnost slaganja jednog na drugi i s ugrađenom opremom za premještanje na različite vrste prijevoza;
8. „*nepraćeni kombinirani prijevoz*“ je prijevoz intermodalnih prijevoznih jedinica željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom bez posade teretnog automobila;
9. „*poluprikolica*“ je priključno vozilo, odnosno vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo;
10. „*praćeni kombinirani prijevoz*“ je prijevoz teretnog automobila željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom zajedno s posadom teretnog automobila;
11. „*prethodni i naknadni prijevoz*“ je prijevoz intermodalnih prijevoznih jedinica cestom od točke utovara i istovara do najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora, koji zračnom linijom ne prelazi udaljenosti određene ovim Zakonom;
12. „*pretovarni kolodvor*“ je željeznički kolodvor opremljen mobilnim pretovarnim uređajem, s minimalnim infrastrukturnim uvjetima za pretovar i odlaganje manjih količina intermodalnih prijevoznih jedinica, u kojemu postoji organizacija cestovnog dovoza i odvoza intermodalnih prijevoznih jedinica
13. „*prijevoznik*“ je osoba koja smije obavljati prijevoz robe cestom sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu.
14. „*prikolica*“ je priključno vozilo, odnosno vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovine prenosi na kolnik;
15. „*Ro-La*“ (kotrljajuća autocesta) je prijevoz teretnih automobila na niskopodnim željezničkim vagonima pri čemu se obavlja vodoravni utovar ili istovar vlastitom vučnom snagom;
16. „*Ro-Ro*“ je specifična kategorija prijevoza za koju je karakterističan horizontalni utovar i istovar intermodalne prijevozne jedinice na brod ili s broda;
17. „*teretni automobil*“ je svako motorno vozilo koje je namijenjeno za prijevoz tereta;
18. „*teretnica za kombinirani prijevoz*“ je isprava kojom se pravno ugovorno regulira kombinirani prijevoz i ostvaruju svi pravni učinci kao i pri uporabi pomorske teretnice;
19. „*terminal za kombinirani prijevoz*“ je mjesto na željezničkoj mreži, lukama unutarnje plovidbe ili morskim lukama, opremljeno odgovarajućim uređajima, na kojima intermodalne prijevozne jedinice mijenjaju vrstu prijevoza;
20. „*vučno vozilo*“ je motorno vozilo koje se kreće javnom cestom, koje je posebno projektirano za vuču priključnih vozila;

21. „zaključnica“ je isprava o ugovoru o prijevozu, koja sadrži samo bitne elemente ugovora (stranke ugovora, vrstu i količinu tereta, ukrcajnu i odredišnu luku itd.). Za sva ostala pitanja zaključnica upućuje na uvjete teretnice ili na opće uvjete poslovanja broдача;

(2) Ostali pojmovi koji se odnose na cestovni, željeznički, pomorski prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kombinirani prijevoz u ovom Zakonu imaju značenje kao u posebnim propisima koji uređuju prijevoz i međunarodnim sporazumima.

## II. UDALJENOSTI U KOMBINIRANOM PRIJEVOZU

### Članak 4.

Udaljenosti u kombiniranom prijevozu su sljedeće:

- dionica puta na kojoj se rabi željeznica, ili unutarnji plovni putovi ili pomorski prijevoz je dulja od 100 km zračne linije.
- prethodni ili naknadni prijevoz do ili od luke unutarnje plovidbe ili pomorske luke utovara ili istovara unutar je polumjera od najviše 100 km zračne linije od te luke.
- prethodni ili naknadni prijevoz do ili od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili željezničkog pretovarnog kolodvora unutar je polumjera od najviše 60 km zračne linije od tog željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili željezničkog pretovarnog kolodvora.

### Članak 5.

Ministar nadležan za poslove prometa propisom će utvrditi terminale za kombinirani prijevoz i pretovarne kolodvore.

## III. PRIJEVOZ CESTOVNOM DIONICOM KOMBINIRANOG PRIJEVOZA

### Članak 6.

(1) Pravo obavljanja prethodnog i naknadnog prijevoza (s prelaskom granice) imaju domaći prijevoznici i prijevoznici koji imaju poslovni nastan u državama članicama Europske unije, a imaju licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza tereta, te prijevoznici iz trećih država ako je to uređeno međunarodnim ugovorom.

(2) Pravo obavljanja prethodnog i naknadnog prijevoza (bez prelaska granice) mogu obavljati domaći prijevoznici i prijevoznici iz država članica Europske unije koji imaju licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza tereta i koji imaju pravo obavljanja kabotaže na načelu uzajamnosti.

#### IV. POTICAJ KOMBINIRANOM PRIJEVOZU

##### *Oslobađanje od godišnje naknade za uporabu javnih cesta*

#### **Članak 7.**

(1) Vlasnici ili korisnici motornih i priključnih vozila registriranih u Republici Hrvatskoj, a kojima se tijekom 12 mjeseci od dana zadnje ovjere tehničke ispravnosti vozila obavi najmanje 80 prethodnih ili naknadnih prijevoza do ili od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora, izuzimaju se od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila i koja je utvrđena posebnim propisom.

(2) Ministar nadležan za poslove prometa će propisom utvrditi postupak i način dokazivanja korištenja vozila za prethodni i naknadni prijevoz iz stavka 1. ovoga članka te stjecanje prava na oslobađanje od plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila.

(3) Županijskim upravama za ceste odnosno Upravnom tijelu Grada Zagreba će se iz sredstava Državnog proračuna nadoknaditi iznos godišnje naknade za uporabu javnih cesta koji nisu ostvarili zbog primjene odredbi članka 7. stavka 1. i 2. ovoga Zakona.

##### *Oslobađanje od kvota i dozvola*

#### **Članak 8.**

Ministar nadležan za poslove prometa u propisu iz članka 5. ovog Zakona propisat će i cestovne pravce na kojima je prethodni i naknadni prijevoz izuzet od svih kvota i dozvola koje su utvrđene međunarodnim višestranim i dvostranim sporazumima.

##### *Oslobađanje od ograničenja prometa na cestama*

#### **Članak 9.**

Na prethodni i naknadni prijevoz ne odnose se zabrane prometa koje su određene posebnim propisom.

#### V. DOKUMENTI KOMBINIRANOG PRIJEVOZA

#### **Članak 10.**

(1) Tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza vozač teretnog automobila dokazuje da dio kombiniranog prijevoza uključuje ili će uključivati željeznicu, unutarnje plovne putove ili pomorski prijevoz sljedećim prijevoznim dokumentima:

- kopija CMR teretnog lista koja prati teret tijekom čitavog kombiniranog prijevoza kada se teretni automobil dijelom puta prevozi željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom, a teret ostaje u teretnom automobilu. Osim podataka o prethodnom i naknadnom prijevozu, sadrži i podatke o ukrcajnom i odredišnom terminalu za kombinirani prijevoz ili pretovarnom kolodvoru;

- kopija K504-K, teretnog lista CIM za kombinirani prijevoz, u kombiniranom prijevozu koji uključuje željeznicu;

- kopija teretnice za kombinirani prijevoz, u kombiniranom prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o naknadnom prijevozu;

- kopija zaključnice, u kombiniranom prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o prethodnom prijevozu;

- kopija bilo kojeg drugog prijevoznog dokumenta koja prati teret tijekom čitavog kombiniranog prijevoza, i koja osim podataka o ukrcajnom i odredišnom terminalu za kombinirani prijevoz ili pretovarnom kolodvoru, sadrži i podatke o prethodnom i naknadnom prijevozu. Obavljeni kombinirani prijevoz na kojem se rabila željeznica, ili unutarnji plovni putovi ili pomorski prijevoz je u takvom dokumentu potvrđen pečatom terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora.

(2) Dokumentima iz stavka 1. ovog članka vozač teretnog automobila ostvaruje tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza pravo na oslobađanje od kvota i dozvola te oslobađanje od ograničenja prometa na cestama iz članka 8. i 9. ovoga Zakona.

## VI. STATISTIČKI PODACI

### Članak 11.

(1) Prikupljanje statističkih podataka o kombiniranom prijevozu uređeno je posebnim propisima, temeljem kojih se ti podaci dostavljaju u Eurostat.

(2) Na zahtjev Europske komisije, a za potrebe izrade izvješća iz članka 5. stavka 1. Direktive Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza roba među državama članicama, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dostavit će Europskoj komisiji podatke koji eventualno nisu obuhvaćeni člankom 5. stavkom 2. predmetne Direktive.

## VII. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 12.

Vlada Republike Hrvatske će u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona donijeti Strategiju razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa u Republici Hrvatskoj.



**Članak 13.**

Ministar nadležan za poslove prometa donijet će propis iz članka 5. ovoga Zakona u roku od 20 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

**Članak 14.**

Ovaj Zakon stupa na snagu 1. siječnja 2010. godine, osim odredbi članka 7. i članka 11. stavka 2. ovoga Zakona, koje stupaju na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### Članak 1.

Odredbe ovog članka utvrđuju područja koja se uređuju ovim Zakonom.

### Članak 2.

Ovim člankom određuje se značenje temeljnih pojmova u kombiniranom prijevozu.

### Članak 3.

Ovim člankom obvezuje se Vlada Republike Hrvatske da donese Strategiju razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa u Republici Hrvatskoj.

### Članak 4.

Ovim člankom određuju se udaljenosti u kombiniranom prijevozu, u kojem se najveći dio prijevoza mora obavljati željeznicom, ili unutarnjim plovni putovima ili pomorskim prijevozom (više od 100 km zračne linije), dok se dio koji se obavlja cestom mora obavljati što je kraće moguće (unutar polumjera od najviše 100 km zračne linije od luke, odnosno unutar polumjera od najviše 60 km zračne linije od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora).

### Članak 5.

Ovim člankom određuje se kako će ministar nadležan za poslove prometa propisom utvrditi terminale za kombinirani prijevoz i pretovarne kolodvore.

### Članak 6.

Ovim člankom određuje se pravo obavljanja prethodnog i naknadnog prijevoza s prelaskom i bez prelaska granice.

### Članak 7.

Ovim člankom određuje se kako se vlasnici ili korisnici motornih i priključnih vozila registriranih u Republici Hrvatskoj, koja se primarno koriste za prethodni i naknadni prijevoz do ili od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili željezničkog pretovarnog kolodvora (najmanje 80 takvih prijevoza godišnje), izuzimaju od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila. Na taj način želi se potaknuti razvoj kombiniranog prijevoza koji uključuje željeznicu. Članak također određuje kako će ministar nadležan za poslove prometa u posebnom propisu utvrditi postupak i način dokazivanja korištenja vozila za prethodni i naknadni prijevoz te stjecanje prava na oslobađanje od plaćanja spomenute naknade. Nadalje, članak određuje kako će se Županijskim upravama za ceste odnosno Upravnom tijelu Grada Zagreba iz sredstava Državnog proračuna nadoknaditi iznos godišnje naknade za uporabu javnih cesta koji nisu ostvarili zbog primjene odredbi ovoga članka.

**Članak 8.**

Ovim člankom određuje se kako će ministar nadležan za poslove prometa propisom utvrditi cestovne pravce na kojima je prethodni i naknadni prijevoz izuzet od svih kvota i dozvola koje su utvrđene međunarodnim višestranim i dvostranim sporazumima. Takvim izuzećem želi se potaknuti strane prijevoznike da na teritoriju Republike Hrvatske u većoj mjeri koriste ekološki prihvatljivije oblike prometa (prvenstveno željeznicu).

**Članak 9.**

Ovim člankom određuje se da se na prethodni i naknadni prijevoz ne odnose zabrane prometa koje su određene posebnim propisom (Naredbom o ograničenju prometa na cestama). Takvom odredbom želi se potaknuti korištenje kombiniranog prijevoza.

**Članak 10.**

Ovim člankom određuju se prijevozni dokumenti kojima tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza vozač teretnog automobila dokazuje da dio kombiniranog prijevoza uključuje ili će uključivati željeznicu, unutarnje plovne putove ili pomorski prijevoz, i kojima vozač teretnog automobila ostvaruje tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza pravo na oslobađanje od kvota i dozvola te oslobađanje od ograničenja prometa na cestama.

**Članak 11.**

Ovim člankom navodi se kako je prikupljanje statističkih podataka o kombiniranom prijevozu uređeno posebnim propisima (Zakonom o službenoj statistici, »Narodne novine«, broj 103/03.; Strategijom razvitka službene statistike Republike Hrvatske 2004. – 2012., »Narodne novine«, broj 28/05.; Programom statističkih aktivnosti Republike Hrvatske 2008. – 2012., »Narodne novine«, broj 65/08. i Godišnjim provedbenim planovima) temeljem kojih se ti podaci dostavljaju u Eurostat. Članak određuje kako će Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dostaviti Europskoj komisiji na njezin zahtjev podatke koji eventualno nisu obuhvaćeni Direktivom Vijeća 92/106/EEZ, a za potrebe izrade izvješća o kombiniranom prijevozu koje sukladno spomenutoj Direktivi izrađuje Europska komisija uz pomoć predstavnika država članica Europske unije.

**Članak 12.**

Ovim člankom propisan je rok od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona u kojem će Vlada Republike Hrvatske donijeti Strategiju razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa u Republici Hrvatskoj.

**Članak 13.**

Ovim člankom propisan je rok od 20 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona za donošenje propisa kojim će se utvrditi terminali za kombinirani prijevoz i pretovarni kolodvori, kao i cestovni pravci na kojima je prethodni i naknadni prijevoz izuzet od svih kvota i dozvola koje su utvrđene međunarodnim višestranim i dvostranim sporazumima.

**Članak 14.**

Ovim člankom utvrđeno je da ovaj Zakon stupa na snagu 1. siječnja 2010. godine. Nadalje, odgođena je primjena odredbi o oslobađanju od godišnje naknade za uporabu javnih cesta (članak 7. ovoga Zakona) i odredbi o dostavljanju podataka o kombiniranom prijevozu Europskoj komisiji (članak 11. stavak 2. ovoga Zakona) do stupanja Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije.