

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov

Obvezan pisani oblik ugovora o cestovnom prijevozu prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu iz 2018. godine

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu iz 2018. godine (dalje: ZPCP 2018) izazvao je mnogo medijske, stručne i javne pažnje zbog liberalizacije taksi prijevoza, zbog čega je i prozvan „Lex Uber“. No, u silnoj medijskoj halabuci, ispod radara je prošla jedna druga odredba tog opsežnog i važnog zakona, koja se nalazi pod glavom XII „Ugovori u cestovnom prijevozu“, što označava čitavu glavu zakona, dakle njegov sadržajno cjelovit i bitan dio, te podnaslovom „Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prometu“.

U toj glavi, ispod podnaslova, **sadržajno se krije jedna jedina odredba zakona, odredba članka 97.** U njemu se nabrajaju (nomotehnički bespotrebno) svi ugovori na koje se ovaj članak odnosi, a to su ugovori u cestovnom prijevozu koje uređuje ZPCP 2018: od taksi i javnog komunalnog prijevoza (čak i onog o javnoj usluzi!), preko svih oblika prijevoza putnika i robe, agencijske usluge u cestovnom prometu, do kolodvorskih usluga, prodaje karata itd. I tada, čak dva puta u tekstu jedne te iste zakonske odredbe (ponovno nomotehnički pogrešno) slijedi šok: svi ti ugovori moraju biti sklopljeni u pisanom obliku.

Razjasnimo odmah: **teretni list i putna karta kao prijevozni dokumenti nisu ugovor o prijevozu**, već samo dokaz o postojanju ranije sklopljenog ugovora, što je izrijekom propisano u čl. 669. Zakona o obveznim odnosima (dalje: ZOO). Što onda znači ova odredba ZPCP-a 2018, što se njome želi postići i koje su njezine posljedice?

Ona propisuje pisani oblik kao pretpostavku valjanosti ugovora. Dakle, ugovor je po svojoj pravnoj naravi i dalje konsenzualan (nastaje suglasnošću volja stranaka o bitnim elementima ugovora), ali ne proizvodi pravne učinke ako nije sklopljen u pisanom obliku, kao zasebna isprava, što uključuje i potpise ugovornih strana. Ponovimo, **teretni list** (u međunarodnom prometu popularno zvan CMR), putna karta ili pokaz ne ulaze u opis traženog dokumenta. Razmislite prije u smjeru ugovora o kupoprodaji nekretnine, ugovora o zasnivanju hipoteke i sličnih formalnih pravnih poslova. Možete li zamisliti vožnju autobusom od Glavnog kolodvora u Zagrebu do Velike Gorice sklapanjem ugovora o prijevozu putnika koji zadovoljava ove uvjete iz ZPCP-a 2018?

Ili pisani oblik ugovora o prijevozu tereta sklopljenog brzom e-mail prepiskom između naručitelja prijevoza, špeditera i prijevoznika, u nizu kratkih informacija kroz 2 dana?

Posljedice ovakve formulacije i zahtjeva ZPCP-a 2018 o pisanom obliku su katastrofalne: ništetnost svih ugovora o prijevozu cestom koji nisu sklopljeni u propisanom pisanom obliku, posebno ukoliko je tijekom njihovog izvršenja došlo do povrede ugovorne obveze – gubitka ili oštećenja tereta, ozljede ili smrti putnika ili/i neplaćanja vozarine ili prevoznine prijevozniku. Ima li to financijskih posljedica po prijevoznika? I te kako, potencijalno katastrofalnih. No, krenimo redom i prikazimo pravnu situaciju nastalu ovom vrlo bizarnom, bespotrebnom i fundamentalno pogrešnom zakonskom odredbom.

Uređenje ugovora o prijevozu u međunarodnom, europskom i komparativnom pravu

Od pravnih propisa koji uređuju ugovor o prijevozu, prvo navedimo da se u međunarodnom prijevozu primjenjuju dva međunarodna ugovora: Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom iz 1956. (dalje: CMR) kako je izmijenjena CMR-SDR Protokolom iz 1978., te Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom iz 1973. (CVR). Primjena konvencije imat će u Hrvatskoj primat ispred zakona i drugog propisa, ako određeno pitanje spada u područje primjene definirano konvencijom. Konačno, treći izvor prava je pravna stečevina EU (primarni ili sekundarni izvori prava), kojom se određeno pitanje uređuje na jedinstven način na području EU, tj. za koje je EU preuzela nadležnost normiranja i istu oduzela državama članicama, sve dok je propis EU na snazi.

Pravo cestovnog prijevoza u najvećem je dijelu područje preuzete nadležnosti EU, budući da su gotovo sva pitanja uređena na jedinstven način na razini EU. Ipak, jedno od rijetkih pitanja koja su (gotovo) u cijelosti u nadležnosti država članica je upravo ugovor o prijevozu robe, putnika i prtljage cestom, stoga danas postoji 28 pravnih uređenja ovih ugovora na Jedinstvenom tržištu. Prvi važan zaključak: propis o ugovorima o prijevozu cestom neće doći iz Bruxellesa, moramo ga kao država članica EU sami domisliti, napisati i donijeti, jer je to područje i dalje u našoj nadležnosti. To zahtijeva više od jednog članka zakona i nije uopće jednostavno.

Ako ne vjerujete, pogledajte odgovarajuće propise u bilo kojoj državi EU. Imaju ih, vrlo detaljno razrađene, čak i harmonizirane između više grana prometa (poput Njemačke).

Uređenje ugovora o cestovnom prijevozu u hrvatskom pravu prije ZPCP-a 2018

Valja se podsjetiti da je pravno uređenje ugovora o prijevozu cestom posebnim zakonom postojalo još u bivšoj Jugoslaviji (od 1974. godine) i to na – za to vrijeme – vrlo zavidnoj razini. No, pitanje postaje vrlo problematično od 1991., kada je hrvatski zakonodavac propustio preuzeti savezne zakone bivše Jugoslavije iz ovog područja i time stvorio pravnu prazninu na razini posebnog propisa.

Jedina mogućnost od tada pa nadalje, s iznimkom razdoblja od 1998. do 2002., bila je primjena općeg propisa – ZOO-a, koji na taj način postaje primarni izvor prava o ugovoru o cestovnom prijevozu, jer sadrži sasvim općenite odredbe o ugovoru o prijevozu (za sve grane prometa).



Prema ZPCP-u 2018, ugovor o cestovnom prijevozu ne proizvodi pravne učinke ako nije sklopljen u pisanom obliku, što uključuje i potpise ugovornih strana

Važno je znati da je razlog za uređenje ovog ugovora u ZOO-u sasvim teorijske naravi i temeljni propis građanskog obveznog prava nikada nije imao namjeru ulaziti u detalje sasvim komercijalnih odnosa pojedinih grana prometa, koji ugovor o prijevozu uređuju na bitno različite načine, jer su i te vrste prometa međusobno vrlo različite. Upravo zbog toga, ugovor o prijevozu u drugim granama prometa i dalje je uređen detaljnim odredbama posebnih zakona, kako je to i zamišljeno u ovoj hijerarhiji općeg i posebnih propisa.

Posebni propisi kojima se uređuje područje ugovora o prijevozu (zrakom, morem, željeznicom) tako u cijelosti derogiraju primjenu ZOO-a i na cjeloviti način uređuju pitanje ugovora o prijevozu u svojoj prometnoj grani, sa specifičnim institutima prilagođenima tehnologiji prometa, ali još više interesima prijevoznika kojima se time omogućava dugoročno stabilno poslovanje, štiteći ih od opasnosti i rizika koji su neizbježni, poznati i bili bi previše otegotni, kada bi prijevoznik sam preuzeo financijske posljedice takvih rizika na sebe.

Uređenje ugovora o cestovnom prijevozu u hrvatskom pravu u ZPCP-u 2018

Donošenje novog ZPCP-a 2018, s posebnom glavom XII zakona pod nazivom „Ugovor o prijevozu cestom“ dao je, stoga, nadu da je ovaj dugotrajan problem uočen i riješen, te da je ugovor o prijevozu cestom ponovno detaljno uređen svim specifičnim institutima inherentnim ovoj grani prijevoza, derogirajući time primjenu općenitih, i transportnom pravu sasvim nedostatnih, odredaba ZOO-a.

Nakon 1974. godine, nadali smo se konačnom kvalitetnom, modernom i sveobuhvatnom normiranju ovog pitanja u hrvatskom pravu. No, činjenica da se zapravo radi o samo jednom članku unutar glave XII novog ZPCP-a 2018, ugasila je svaki optimizam. Podsjetimo se, posljednji propis cestovnog prava koji je uređivao ugovore o prijevozu imao je čak 79 opsežnih članaka, ukinutih u cijelosti 2002. godine, nakon samo 4 godine važenja.

Prema temeljnom pravnom načelu *lex specialis derogat legi generali*, novi čl. 97. ZPCP-a 2018 derogira primjenu općih odredaba o ugovoru o prijevozu ZOO-a. Međutim, na sva pitanja koja nisu uređena novom odredbom čl. 97. ZPCP 2018 (a takvih je 99,9%), i dalje se primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o prijevozu.

Tekst odredbe čl. 97. ZPCP-a 2018 glasi:

(1) Ugovorima u cestovnom prijevozu, u smislu ovoga Zakona, smatraju se:

- *ugovor o javnom linijskom prijevozu putnika u komunalnom prometu*
- *ugovor o prijevozu putnika kao javnoj usluzi*
- *ugovor o posebnom linijskom prijevozu putnika*
- *ugovor o shuttle prijevozu putnika*
- *ugovor o povremenom prijevozu putnika*
- *ugovor o posebnom obliku prijevoza putnika*
- *ugovor o mikroprijevozu*
- *ugovor o prijevozu tereta*
- *ugovor o pružanju agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu*
- *ugovor o pružanju kolodvorskih usluga*
- *ugovor o prodaji autobusnih karata*
- *ugovor o integriranom prijevozu putnika i*
- *ostali ugovori kojima se reguliraju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili drugih ugovornih strana sukladno ovom Zakonu.*

(2) Na prava i obveze ugovornih strana u ugovorima iz stavka 1. ovoga članka koje nastanu u obavljanju prijevoza putnika i tereta u cestovnom prometu te u obavljanju drugih djelatnosti reguliranih ovim Zakonom na odgovarajući način primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju osnove obveznih odnosa, odredbe međunarodnih ugovora i konvencija čiji je potpisnik Republika Hrvatska.

(3) Ugovori iz stavka 1. ovoga članka zaključuju se u pisanoj formi, moraju se čuvati u poslovnim prostorijama ugovornih strana i moraju se dati na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev.

(4) Ugovori iz stavka 1. ovoga članka koji se odnose na pružanje usluga prijevoza u cestovnom prometu najmanje moraju sadržavati: naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijenu i rok plaćanja.

(5) Rok plaćanja prijevoznih usluga određen ugovorom sastavljenim na način iz stavka 4. ovoga članka ne može biti duži od 30 dana od dana izdavanja računa za prijevozne usluge, a nikako ne duži od 60 dana od dana izvršenja prijevoza.

(6) Naručitelj prijevoza i prijevoznik za svaki prijevozni posao obvezni su sklopiti pisani ugovor o prijevozu sukladno stavcima 4. i 5. ovoga članka.

(7) Ako se ugovorne strane o tome usuglase, rok plaćanja definiran ugovorom iz stavka 1. ovoga članka može biti i kraći od roka određenog odredbama stavka 5. ovoga članka.

(8) Ako naručitelj prijevoza ne plati naknadu za prijevoz u roku određenom ugovorom, a u skladu s ovim Zakonom, za plaćanje naknade za prijevoz zajedno s naručiteljem odgovara pošiljatelj ili primatelj, koji nije istodobno i naručitelj prijevoza.

(9) Pošiljatelj ili primatelj dužan je platiti naknadu za prijevoz u roku od 30 dana od primitka poziva od strane prijevoznika koji je stvarno obavio prijevoz, a kojim pozivom prijevoznik traži plaćanje naknade za prijevoz, što prijevoznik dokazuje odgovarajućim dokumentom.

(10) Ako prijevoznik izda jedinstveni račun za usluge prijevoza izvršene u tekućem mjesecu, rok za plaćanje naknade za prijevoz iz stavka 5. ovoga članka počinje teći nakon posljednje izvršene usluge u tekućem mjesecu.

Pisani oblik kao obvezan oblik ugovora u cestovnom prijevozu

Ključna odredba za ovu raspravu je odredba st. 3 citiranog članka ZPCP-a 2018, prema kojoj se „...ugovori iz stavka 1. ovoga članka zaključuju (...) u pisanoj formi, moraju se čuvati u poslovnim prostorijama ugovornih strana i moraju se dati na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev.”

Ozbiljna namjera zakonodavca da ugovor o prijevozu cestom učini formalnim ugovorom potvrđuje se u st. 6 iste odredbe, u kojoj se ponavlja obveza sastavljanja pisanog ugovora za svaki prijevozni posao (!) koji mora sadržavati minimalne obvezne elemente (u skladu sa st. 4), kao i rok plaćanja vozarine (prema uvjetima definiranim u st. 5).

Kršenje odredbe čl. 97 st. 6 (u vezi sa st. 4 i 5) predstavlja teški prekršaj pravne osobe, odnosno fizičke osobe – obrtnika, i kao takav je kažnjiv visokim novčanim kaznama za pravnu osobu, obrtnika i odgovornu osobu u pravnoj osobi. Konkretno, kazna za pravne osobe (domaćeg prijevoznika, prijevoznika EU i stranog prijevoznika, te drugu pravnu osobu), kao i za fizičku osobu-obrtnika iznosi od 15.000 do 50.000 kn, dok kazna za odgovornu osobu u pravnoj osobi iznosi od 7.000 do 15.000 kn.

Nije poznato jesu li, i kojem broju poduzetnika, izrečene kazne po ovoj osnovi od strane nadležnog tijela. Ako jesu, bilo bi zanimljivo vidjeti što se konkretno zahtijevalo kao dokaz o postojanju pisanog oblika ugovora?



Kršenje odredbe o pisanom obliku predstavlja teški prekršaj, kažnjiv visokim novčanim kaznama za prijevoznika i odgovornu osobu

U st. 2. čl. 97. zakonodavac predviđa primjenu odredaba ZOO-a “na odgovarajući način”, kao i primjenu međunarodnih konvencija kojih je Hrvatska stranka. U ovom kontekstu, to znači da će se podredno uz odredbu čl. 97. ZPCP-a 2018 primjenjivati odredbe ZOO-a o ugovoru o prijevozu za domaće prijevoze, odnosno odredbe CMR i CVR za ugovor o međunarodnom prijevozu robe, putnika i prtljage cestom na sva pitanja koja usamljenim člankom posebnog propisa nisu uređena. Poseban zakon poput ZPCP-a upravo služi tome da derogira odredbe općeg zakona (ovdje ZOO-a), pa je njegova odredba kojom on propisuje da će se na pitanje ugovora primijeniti opći zakon – apsurdna. Unatoč silnim nomotehničkim pogreškama, zakonodavac očito misli ozbiljno kada ugovor o cestovnom prijevozu (i to dva puta istom odredbom) normira kao formalan ugovor, za čiju je valjanost potreban pisani oblik u kojemu je takva volja izražena. Što to konkretno znači? Ugovori za koje je zakonom propisan oblik nemaju pravni učinak ako nisu sklopljeni u tom obliku, osim ako iz cilja propisa kojim je propisan oblik ne proizlazi drugačije (a ovdje zacijelo ne proizlazi drugačije, ako se dva puta ponavlja isti zahtjev). Ovakva odredba o obveznom obliku ugovora predstavlja prisilnu pravnu normu, jer njezino kršenje dovodi do ništetnosti ugovora.

ZPCP 2018 propisuje i minimalne bitne sastojke ugovora (naziv naručitelja prijevoza, prijevoznika, relaciju prometovanja, rok prijevoza i cijena), stoga će ugovor biti u cijelosti ništetan ako navedeni bitni sastojci nisu izraženi u pisanom obliku. Nadalje, ako je za određeni ugovor propisan poseban oblik, ponuda i prihvrat ponude moraju biti učinjeni u istom obliku, tj. pismeno, što je također od značaja za daljnju raspravu o sklapanju ugovora o prijevozu u praksi. Nedvojbeno je da je zakonodavac posebnim propisom izričito (dvaput) propisao pisani oblik kao uvjet valjanosti ugovora, čime je derogirao eventualne drugačije odredbe općeg propisa, tj. ZOO-a, koji nema odredaba o posebnom obliku i time stoji na stajalištu neformalnosti ugovora.

Razlog za uvođenje obvezatnog oblika za ovaj čest i tradicionalno neformalan ugovor nejasan je. Naime, razlozi zbog kojih pravni poslovi imaju propisan oblik tradicionalno su vezani uz naknadnu mogućnost upisa u javne upisnike, kao i zbog zadovoljavanja procesnopравnih, fiskalnih i drugih razloga, te zbog zaštite pojedinih ranjivih kategorija osoba (djeca, starije osobe, duševno bolesni itd.). Ugovori o cestovnom prijevozu ne pripadaju ni jednoj od navedenih kategorija.

Posljedice nedostataka propisanog pisanog oblika

Ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku može naknadno konvalidirati, ukoliko su stranke u cijelosti ili u pretežitom dijelu ispunile obveze koje iz njega nastaju, osim ako iz cilja radi kojega je pisani oblik propisan očito ne proizlazi nešto drugo. Pitanje valjanosti ugovora u praksi će se redovito pojaviti kada postoji problem u ispunjavanju obveza iz ugovora, te potreba prisilnog (sudskog) namirenja tražbine. Kod ugovora o prijevozu će se najčešće pojaviti pitanje naplate vozarine prijevoznika, ali i (rjeđi, ali financijski često mnogo ozbiljniji) sporovi na naknadu štete nastale smrću ili tjelesnom povredom putnika, te (djelomičnim ili potpunim) gubitkom ili oštećenjem robe u prijevozu i zakašnjenjem u predaji robe. Je li u tim slučajevima ugovor u cijelosti ili pretežitom dijelu ispunjen?

U slučaju neplaćanja vozarine, moglo bi se braniti stajalište da je pretežiti dio ugovorne prestacije (prijevoz) izvršen, čime je ugovor konvalidirao i prijevoznik ima valjanu pravnu osnovu za prisilnu naplatu svoje tražbine (vozarine ili prevoznine).

No, u slučaju naknade štete u prijevozu, bilo da se radi o tjelesnoj povredi putnika ili šteti na robi, ne možemo smatrati da je ugovor ispunjen u pretežitom dijelu, a nipošto to nije slučaj ako u istom slučaju nije plaćena vozarina ili prevoznina za dotični prijevoz.

U takvim slučajevima ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku bit će ništetan, bez mogućnosti konvalidacije. Prijevoznik je u takvim slučajevima nedvojbeno štetnik, te kao takav odgovoran na naknadu nastale štete, ali sada s izvanugovorne osnove, bez mogućnosti korištenja različitih mehanizama zaštite svog ekonomskog položaja vezanih uz ugovor o prijevozu: ograničenja naknade štete po opsegu (naknada samo stvarne štete, osim kod zakašnjenja), po visini (institut ograničenja odgovornosti), široke mogućnosti oslobođenja od odgovornosti (opći egzoneracijski razlozi i posebne opasnosti, s povoljnim teretom dokaza), kao i kratki zastarni rokovi.

Za razliku od gubitka ili oštećenja robe, slučaj odgovornosti prijevoznika za naknadu štete zbog zakašnjenja unekoliko je različit. Ovdje je, naime, prijevoz izvršen i roba je isporučena neoštećena, no došlo je do prekoračenja ugovorenog roka isporuke. Možemo braniti tezu da je prijevozna prestacija u pretežitom dijelu izvršena, posebno ukoliko je i vozarina plaćena, te je tako došlo do konvalidacije ugovora, a korisnik prijevoza može potraživati naknadu štete zbog zakašnjenja temeljem ugovora, prema mjerodavnom propisu.

Ukoliko se pak utvrdi da ne postoji valjan ugovor o prijevozu u konkretnom slučaju nastanka štete, prijevoznik može odgovarati samo temeljem općih pravila o odgovornosti za puni opseg i iznos nastale štete iz ZOO-a (lat. *restitutio in integrum*). ZOO predviđa odgovornost bez krivnje (objektivnu, kauzalnu odgovornost) za štetu nastalu opasnom stvari ili djelatnošću, pa bi se tako prijevoz putnika i stvari cestom mogao naći u sferi objektivne odgovornosti za štetu nastalu obavljanjem takve djelatnosti i u slučaju izvanugovorne odgovornosti, kao posljedica ništetnosti ugovora.

Čitav sustav ugovorne odgovornosti prijevoznika i pomno nijansiranih instituta vezanih uz uređenje ugovora o cestovnom prijevozu time u hrvatskom pravu nakon čl. 97. ZPCP-a 2018 potpuno nestaju kada se radi o domaćem, a djelomično i međunarodnom prijevozu cestom. Ipak, u međunarodnom prijevozu robe postoji jedno bitno ograničenje: prijevoznik koji odgovara za gubitak ili oštećenje robe u prijevozu temeljem izvanugovorne odgovornosti ima pravo koristiti se razlozima oslobođenja odgovornosti, kao i ograničenjem odgovornosti predviđenim za ugovornu odgovornost u konvenciji o CMR-u.

Ova odredba CMR-a, koja ne nailazi često na primjenu, dobiva iznimno značenje u svjetlu recentnih promjena hrvatskog cestovnog prava. No, pravo na određenu zaštitu od štetnih učinaka ništetnosti ugovora time dobiva samo prijevoznik robe u međunarodnom prijevozu cestom; prijevoznici putnika u domaćem prijevozu (slobodni i javni prijevoz, taksi itd.), kao i prijevoznici tereta u domaćem prijevozu ostaju u cijelosti izloženi mogućoj izvanugovornoj odgovornosti za štetu, kao i rizicima povezanih s pokrićem po polici njihovog osiguranja odgovornosti za štetu.

Koji će ugovor o cestovnom prijevozu temeljem ZPCP-u 2018 biti valjan? Prema dosadašnjoj analizi izričitih odredaba čl. 97., onaj koji je sklopljen u pisanom obliku, a to je onaj gdje su strane izradile ispravu koja sadrži barem objektivno bitne sastojke pravnog posla, i gdje su tu ispravu potpisale. Pod potpisanom ispravom ćemo tradicionalno smatrati papirnati oblik i vlastoručni potpis, tj. tjelesnu stvar, ali će s njome danas biti izjednačena i isprava izrađena u elektroničkom obliku i potpisana kvalificiranim elektroničkim potpisom.

Ovo potonje vrlo je bitno u kontekstu prijevoznih ugovora, gdje je zahtjev digitalizacije značajno utjecao na sklapanje ugovora i oblik prijevoznih isprava, što nas dovodi do ključnih pitanja ove rasprave: kako se danas sklapaju ugovori o prijevozu i koji je značaj prijevoznih isprava – teretnog lista u robnom i putne karte u putničkom prijevozu – za valjanost ugovora?

-Ugovor o prijevozu putnika i prtljage cestom i zahtjev pisanog oblika ugovora

Postupak sklapanja ugovora o prijevozu putnika autobusom na tuzemnim i inozemnim međugradskim prijevozima u bitnom je izmijenjen digitalizacijom i korištenjem internetskih platformi, koji su izmijenili, ubrzali i pojednostavnili postupak pribave prijevoznih usluga za korisnike.

Osim na autobusnim kolodvorima i u samom vozilu, kupnja putničke karte za brojne prijevoznike tvrtke moguća je putem mobilnih aplikacija i/ili mrežnih stranica prijevoznika, na kojima kupac unosi podatke o putniku koji će koristiti uslugu prijevoza.



Prijevoznici putnika i prijevoznici tereta u domaćem prijevozu izloženi su mogućoj izvanugovornoj odgovornosti za štetu, kao i rizicima povezanih s pokrićem po polici njihovog osiguranja odgovornosti za štetu

Putnik može biti sam kupac ili je omogućena kupnja karte za drugu osobu, pri čemu se odvojeno unose podaci o osobi putnika od osobe koja plaća uslugu. Stranke tako sklopljenog ugovora su putnik i prijevoznik. Podaci sadržani na e-putnoj karti variraju, ali obično sadrže podatke o prijevozniku (naziv, adresa), ime i prezime putnika (ponekad i njegovu adresu elektroničke pošte i telefona), polazištu i odredištu, datumu i vremenu polaska, broj karte, cijenu prijevoza te elektronički kod (barkod, QR kod) za očitavanje karte u e-obliku.

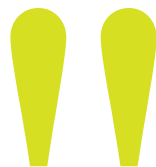
Ipak, putna karta kupljena u vozilu ili na kolodvoru, bez identifikacije putnika i unošenja njegovih podataka u ispravu koja se izdaje putniku po sklapanju ugovora ne bi zadovoljavala uvjet pisanog oblika ugovora, jer nedostaju dva bitna sastojka ugovora – ime ili naziv ugovornih strana i rok plaćanja, čak i ako su ostali potrebni podaci sadržani u ugovoru (relacija i cijena prijevoza). Uz to, redovito će nedostajati i potpisi ugovornih strana, kao zakonom propisan uvjet za pisane ugovore. Ponekad prijevoznici zahtijevaju da putne karte u međunarodnom prijevozu moraju biti otisnute (pisani oblik u papirnatom obliku), dok one u domaćem prijevozu pribavljene u digitalnom obliku to ne trebaju biti.

Za razliku od međugradskog prijevoza, sklapanje valjanog ugovora u gradskom autobusnom prijevozu, u bitnom je drugačije. Putne karte ovdje se prodaju kao tipski obrasci prijevoznika, te sadrže samo podatke o prijevozniku, vremenu i liniji za koju se sklapa prijevoz (otisnutima prilikom kupnje ili poništavanja karte na automatu), dok podatke o samom putniku ne sadrže. Budući da nedostaje jedan od bitnih elemenata ugovora prema čl. 97. st. 4. ZPCP-a 2018, ovakva putna karta mogla bi biti samo dokaz o sklopljenom ugovoru kojemu bi u tom slučaju nedostajala pisana forma, te bi stoga bio ništetan.

Ukoliko putnik koristi javni prijevoz temeljem mjesečne ili godišnje karte (tzv. „pokaz“), postoji pisani ugovor sklopljen temeljem formularnog zahtjeva putnika koji sadrži podatke o ugovornim stranama i cijeni usluge, kao i području na kojemu se usluga može koristiti kroz zadano razdoblje (npr. pet zona javnog gradskog prijevoza u Gradu Zagrebu tijekom godine dana). No, ZPCP 2018 u čl. 97. st. 6. zahtijeva sklapanje pisanog ugovora s propisanim obveznim sastojcima za svaki prijevozni posao, tj. svaki pojedinačni prijevoz autobusom kojega putnik koristi temeljem godišnje karte, čime nestaje mogućnost da se formularni zahtjev koristi kao pisani ugovor o prijevozu u pojedinačnom slučaju (nema bitnog sastojka polazišta i odredišta, nije sklopljen pisani ugovor za taj konkretan prijevoz).

Konačno, situacija kod taksi prijevoza je još lošija, budući da se ugovori u ovom prijevozu bez iznimke sklapaju neformalno i konsenzualno, ulaskom u vozilo. Jedina potvrda o izvršenom ugovoru jest račun o plaćanju usluge, koji ne sadrži sve bitne elemente ugovora i time ne može predstavljati pisani ugovor o prijevozu, s potpisima i svim ostalim ranije navedenim pravnim uvjetima za pisane ugovore.

Ukoliko se prijevozna usluga taksijem ugovara putem mobilne aplikacije, napose novih platformi kao što su Uber, Bolt itd., identifikacija ugovornih strana tijekom narudžbe i korištenja usluge je moguća, no samo imenom (bez prezimena), što ne zadovoljava zakonske uvjete za identifikaciju ugovornih strana. Poznata je točno ugovorena relacija za svaki prijevoz i cijena.



Situacija kod taksi prijevoza je još lošija, budući da se ugovori u ovom prijevozu bez iznimke sklapaju neformalno i konsenzualno, ulaskom u vozilo

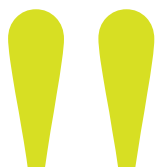
No, korisnik platforme (naručitelj prijevoza) i putnik mogu biti – i često jesu – različite osobe, čime identifikacija ugovornih strana ponovno postaje nemoguća ovakvim načinom ugovaranja. Pored toga, aplikacije poput ovih ne omogućavaju pohranjivanje i pristup podacima o konkretnom prijevoznom poslu nakon što je izvršen, već konkretni podaci za stranke postaju nedostupni.

Ne postoji, dakle, konkretan dokument niti u e-obliku o izvršenom prijevozu dostupan nakon prijevoza, koji bi se eventualno mogao kvalificirati kao pisani ugovor o prijevozu taksijem u slučaju spora iz tog ugovora.

Time ponovno dolazimo do zaključka da su svi ugovori o taksi prijevozu kod kojih prijevozna usluga nije izvršena na ugovoren način (prouzročena je šteta putniku) i koji se sklapaju na opisane načine ništetni, a prijevoznik koji pruža ovu uslugu odgovara temeljem izvanugovorne (deliktne) odgovornosti. Drugim riječima, svi ugovori o prijevozu koje kao putnici sklapamo u bilo kojem obliku autobusnog ili taksi prijevoza su ništetni, što za posljedicu ima odgovornost prijevoznika po izvanugovornoj (deliktnoj) osnovi, što će za putnika biti dobra vijest (neograničena odgovornost za svu nastalu štetu), no može izazvati probleme prijevozniku, ali i njegovom osiguratelju, koji nadilaze opseg ovog teksta.

- Ugovor o prijevozu robe cestom i zahtjev pisanog oblika ugovora

Ugovori o prijevozu robe cestom u praksi se sklapaju često, brzo i neformalno. Strana koja ima potrebu za prijevozom (naručitelj usluge, imatelj prava na robu, prodavatelj itd.) šalje upit o mogućnosti organizacije prijevoza za konkretan teret i relaciju špediteru/logističaru, koji temeljem tog naloga šalje isti upit prijevozniku.



Ugovori o prijevozu robe cestom u praksi se sklapaju često, brzo i neformalno. Teretni list, kao isprava o prijevozu, nije i ne može biti sam ugovor o prijevozu

Druga je mogućnost da naručitelj prijevoza direktno šalje nalog za ukrcaj prijevozniku. Ova je prepiska često brza i neformalna, te se sastoji od par rečenica e-mailom, telefonom, sms-om ili putem specijalizirane on-line platforme, kojom naručitelj prijevoza šalje nalog za ukrcaj prijevozniku s podacima o vrsti i količini tereta, polazištu i odredištu, te eventualno vremenu preuzimanja i predaje robe.

Temeljem tih podataka prijevoznik (na bilo koji od ranije opisanih načina) potvrđuje prihvata naloga i šalje podatke o vozilu (registarske oznake), cijenu prijevoza i eventualno dodatne detalje važne za izvršenje prijevoza (ime vozača, policu osiguranja odgovornosti, točno vrijeme utovara itd.). Ovako razmijenjene izjave volje stranaka predstavljaju ponudu i prihvata ponude na sklapanje ugovora.

Iako u ovoj fazi već postoji valjan neformalan i konsenzualan ugovor obzirom je došlo do suglasnosti volja ugovornih strana, to nije slučaj sa formalnim ugovorom, koji će tek biti valjano sklopljen ukoliko na podlozi ponude i prihvata ponude bude izdana isprava koja će zadovoljavati sve uvjete za pisani ugovor o prijevozu cestom prema čl. 97. ZPCP-a 2018.

Nakon prihvata naloga za ukrcaj, prijevoznik će preuzeti robu na ugovorenom mjestu i u ugovoreno vrijeme, te najčešće upravo tada izdati teretni list u kojemu će biti navedeni bitni elementi tog prijevoznog posla. Od razmjene komunikacije vezane uz ponudu i prihvata (tj. nalog za ukrcaj) i izdavanja teretnog lista proći će određeno vrijeme, koje ovisi o konkretnim okolnostima posla, no rijetko će prijevoz uslijediti odmah nakon prihvata naloga za ukrcaj.

Možemo li teretni list smatrati formalnim ugovorom o prijevozu? Prema ZOO-u postojanje i valjanost ugovora neovisni su o postojanju teretnog lista i njegovoj točnosti, a izdavanje teretnog lista je obavezno. Izgleda da je naš, praksi odan i pravno neupućen, zakonodavac pomiješao dvije stvari i umjesto da preuzme odredbu ZOO-a, ali i CMR konvencije, o obveznom izdavanju teretnog lista kao dokaza o ugovoru, on je propisao obvezni pisani oblik ugovora. Lapsus calami, možda, ali s nesagledivim pravnim i financijskim posljedicama.

Činjenicu da teretni list (isprava o prijevozu) nije i ne može biti sam ugovor o prijevozu, tj. da oni imaju različitu pravnu sudbinu, potvrđuje i odredba čl. 4 i 9 CMR-a prema kojima teretni list predstavlja prima facie dokaz o postojanju ugovora i njegovom sadržaju, kao i preuzimanju robe od strane prijevoznika. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista neće utjecati na postojanje i valjanost samog ugovora o prijevozu, što nedvojbeno znači da ne možemo pravno izjednačavati ta dva dokumenta.

Pravno, logično i faktično razdvajanje pravne egzistencije ugovora o prijevozu i teretnog lista bilo je potrebno prije ZPCP-a 2018, kada je ugovor bio konsenzualan i neformalan, ali je izdavanje teretnog lista u isto vrijeme bilo obavezno. Bilo je potrebno jasno naglasiti da obveznost izdavanja prijevozne isprave (kao dokaza o ugovoru) ne mijenja narav samog ugovora; u protivnom bi ugovor postao formalan, a teretni list bi mogao biti izjednačen s ugovorom.

Nakon donošenja ZPCP-a 2018 situacija je upravo obratna: traži se pisana forma ugovora o prijevozu, no jedini pisani dokument bit će upravo teretni list, za kojega smo ranije kategorički tvrdili da je samo dokaz, ali ne i ugovor sam – ugovor i njegov sadržaj mogli smo dokazivati i na druge načine.

Kako bismo osigurali valjanost barem dijelu ugovora o prijevozu robe cestom, sada nam valja izvršiti drastičan obrat. Teleološkim tumačenjem cilja norme, kao i načelom tumačenja norme s ciljem očuvanja ugovornih odnosa (in favorem contractus), valja zaključiti da onaj teretni list koji sadrži sve zakonom propisane bitne sastojke ugovora o prijevozu robe, sklopljen u (pro)pisanom obliku, ujedno je i dokaz o tom ugovoru.

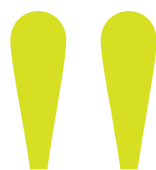
No, praktičan problem u praksi predstavljat će činjenica da stranke, naročito prijevoznici, često **nepotpuno ispunjavaju teretne listove**, ostavljajući brojne rubrike praznima, među njima vrlo često i onu o ugovorenoj vozarini, a upitno je i valjano potpisivanje teretnog lista od strane osoba ovlaštenih za zastupanje naručitelja i prijevoznika, posebno ukoliko se radi o trgovačkim društvima.

Naime, teretne listove u praksi potpisuju djelatnici špeditera ili naručitelja prisutni pri ukrcanju, kao i vozač za prijevoznika. Uz to, čl. 97. ZPCP-a 2018 zahtijeva unošenje roka plaćanja u ugovor kao bitan element (a to je bitno za valjanost pisanog ugovora), što znači da bi i taj element trebalo upisati u obrazac teretnog lista, pri čemu to uopće nije predviđena rubrika u standardiziranom obrascu.

Udovoljavanje ovom zahtjevu bi uključivalo prethodno informiranje i educiranje prijevoznika i njihovih vozača o takvoj potrebi, što nije realno niti praktično provedivo.

U cijelosti, sadržaj obrazaca teretnih listova i način njihovog ispunjavanja u praksi teško će zadovoljiti uvjete potrebne za valjan ugovor o prijevozu robe u pisanom obliku kako ga definiraju ZOO i ZPCP 2018.

Zbog čega je zakonodavac, nakon 20-ak godina pravne praznine u ovom području, odlučio na ovako bizaran način pristupiti uređivanju materije ugovora o prijevozu cestom, s tako katastrofalnim učinkom?



Ne postoji obrazloženje zakonodavca uz novu odredbu čl. 97. ZPCP-a 2018 kojom je ugovor o prijevozu cestom putnika, prtljage i robe postao formalan ugovor

Ne postoji obrazloženje zakonodavca uz novu odredbu čl. 97. ZPCP-a 2018, kojom je ugovor o prijevozu cestom putnika, prtljage i robe postao formalan ugovor, tj. ugovor za čiju valjanost je potrebno da – pored suglasnosti volja stranaka – bude sklopljen u pisanom obliku.

No, moramo zaključiti da je namjera zakonodavca da ovaj ugovor učini doista formalnim vrlo ozbiljna, s obzirom da ponavlja ovu obvezu dvaput u istoj odredbi, zahtijeva čuvanje dokumentacije od strane prijevoznika (neograničen period vremena) u prostorijama (obje) strane, te propisuje relativno visoke kazne za nepoštivanje ove odredbe od strane pravne osobe ili obrtnika, te odgovorne osobe u njima.

Nejasno je na koji način je zakonodavac predvidio poštivanje ove odredbe o čuvanju ugovora kod prijevoza putnika. Uz to, ZPCP 2018 istom odredbom ide još i dalje, te propisuje i bitne elemente ugovora, među kojima je i rok plaćanja (čega prije nije bilo i što je očito bitna motivacija ove odredbe), čime dodatno komplicira valjano sklapanje ovog, u praksi dosad vrlo neformalnog, brzog i čestog ugovora.

Daljnje posljedice normiranja pisanog oblika u ZPCP-u 2018 i očekivanje promjena

Što se time mijenja za prijevoznike, a što za korisnike njihovih usluga? Notorno je i bjelodano da postojeći način sklapanja ugovora, te sadržaj i forma prijevoznih isprava nisu prilagođeni zahtjevu formalnosti ugovora, te da će velik broj ugovora kod kojih dođe do spora (tj. do neispunjenja obveza iz ugovora) biti ništetan, s gotovo nikakvom mogućnošću konvalidacije ugovora u takvim slučajevima. Prema tome, ništetnost ugovora o prijevozu ima za posljedicu izvanugovornu odgovornost prijevoznika za štetu po načelu potpune restitucije (*restitutio in integrum*), **naknade punog opsega i iznosa nastale štete**, što je potpuno suprotno temeljnim načelima transportnog prava i dovodi u opasnost održivost poslovanja prijevoznika u svakom pojedinom slučaju štete.

Nadalje, formalnost ugovora o prijevozu po domaćem (hrvatskom) pravu i moguća ništetnost ugovora dovodi u pitanje primjenu međunarodnih ugovora, tj. CMR i CVR konvencije. Naime, konvencije ne sadrže odredbe o pravnoj naravi i obliku ugovora, već svoju primjenu vežu uz (prethodno) postojanje ugovora o prijevozu.

Prema tome, prvo tumačenje bilo bi ono po kojemu se pitanje postojanja i valjanosti ugovora o prijevozu procjenjuje po nacionalnom pravu, te se konvencije potom primjenjuju na valjane ugovore. S obzirom na to da će velika većina ugovora o prijevozu putnika u taksi, linijskom i slobodnom gradskom, međugradskom i međunarodnom prijevozu biti ništetna jer putne karte kao jedini pisani dokument ili ne postoje (taksi prijevoz) ili ne zadovoljavaju uvjete formalnosti iz ZPCP-a 2018, time bi ujedno bila isključena i naknadna primjena tih konvencija na ugovore o međunarodnom prijevozu putnika za koje se utvrdi ništetnost.

ZPCP 2018 kreirao je vrlo nezahvalnu pravnu situaciju za prijevozničku industriju uvjetujući valjanost tradicionalno neformalnog pravnog posla postojanjem pisanog oblika ugovora.

Pravo tumačenje ove norme dat će sudska praksa, koja će trebati uložiti velike napore i pokazati duboku specijalizaciju i verziranost u području u pružanju odgovora na pitanja otvorena donošenjem ovakve norme.

Valja nam pritom imati na umu da je svaki spor sukob različitih pravnih interesa, pa ono što je za jednu stranu iznimno opasno i loše – poput ništetnosti ugovora i deliktne odgovornosti za puni iznos štete – za drugu je stranu iznimno poželjno i otvara dosad nezamislive mogućnosti šireg i višeg iznosa naknade štete, bez mogućnosti prijevoznika da koristi brojne pogodnosti i obrane koje su za njega kreirane posebnim propisima vezanima uz ugovor o cestovnom prijevozu.

Stoga, novi pravni okvir ugovora o prijevozu iz ZPCP-a 2018 treba shvatiti vrlo ozbiljno, opravdanost uvođenja formalnosti ugovora o prijevozu hitno preispitati, te čim prije pristupiti ukidanju odredbe čl. 97. ZPCP-a 2018 u postupku izmjena i dopuna zakona koji je upravo u tijeku. Prijedlog izmjena i dopuna ZPCP-a 2018 koji je krajem 2020. godine bio u e-savjetovanju nije predviđao izmjenu čl. 97., no stručna je javnost istaknula ovaj problem.

Hrvatsko društvo za transportno pravo organiziralo je stručno savjetovanje na ovu temu u istom periodu (studen 2020.). Na temelju zaključaka savjetovanja društvo je formuliralo konkretan prijedlog ukidanja čl. 97. ZPCP-a 2018 i donošenja posebnog propisa o ugovorima o cestovnom prijevozu uputila resornom Ministarstvu i nadležnom državnom tajniku. U trenutku pisanja ovog članka, odgovor nadležnog Ministarstva, ali i novi nacrt ZPCP-a, željno iščekujemo.