



HRVATSKO
DRUŠTVO
ZA TRANSPORTNO
PRAVO
*Croatian
Transport
Law
Association*

TEMA BROJA

TRANSPORTER BR. 15, OŽUJAK 2024.

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov Karlović,
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Katedra za
pomorsko i općeprometno pravo

Pošiljatelj kao odgovorna osoba za pretovar teretnog vozila

Opterećenje cestovnih teretnih vozila preko dopuštene nosivosti, ili kolokvijalno – vožnja u pretovaru – jedan je od najvećih problema na koji će vam se prijevoznici u iskrenom razgovoru gorljivo tužiti... ali će i dalje brojni pristajati na upravo takvu vožnju kako bi osigurali posao i zadržali klijenta na ovom tržištu, koje (posebno za neke vrste roba) postaje sve više predatorsko. Dapače, neki od njih će od takvih – kažnjivih – vožnji napraviti poslovni model i u njemu sasvim dobro funkcionirati. Ta situacija, prisutna već dugi niz godina u dijelu domaće industrije cestovnog prometa, tolerira se od većine uključenih aktera iako su svi svjesni da je situacija opasna za ostale sudionike u prometu, štetna za funkcioniranje tržišta, nepovoljna za interese prijevoznika i dugoročno neodrživa.

U čemu je problem? Postoji nekoliko razina na kojima možemo razmatrati tu pojavu, ali i dva osnovna načina kojima javno-pravni poredak može urediti odgovornost za vožnju u pretovaru.

Prvi je da svu odgovornost „svali“ na leđa prijevoznika (trenutni hrvatski model, kao i onaj Velike Britanije, Mađarske i još nekih zemalja koje imaju starije propise o tom pitanju), dok je drugi – znatno moderniji – da se odgovornost za prekršaj usmjeri jednako prema prijevozniku (i njegovu vozaču koji je uvijek fizički prisutan na utovaru robe) i prema naručitelju prijevoza koji zna ili mora znati da je u njegovo ime i za njegov račun u vozilo utovarena količina robe veća od dopuštene.

Takva zakonska rješenja imaju mnoge razvijene države i velika transportna tržišta u EU-u, o čemu će biti riječi u nastavku ovog teksta. Hrvatski prijevoznici i njihova udruženja (Hrvatska obrtnička komora, Hrvatska gospodarska komora, Hrvatsko društvo za transportno pravo) već godinama pokušavaju animirati resorno Ministarstvo unutarnjih poslova (dalje: MUP) da pokrenu inicijativu za izmjenu mjerodavnog propisa, Zakona o sigurnosti prometa na cestama (dalje: ZSPC) tako da se uz prijevoznika, kao odgovornu stranu za pretovar navede i strana tereta, konkretno – pošiljatelj robe. Zasad, nakon desetak godina različitih aktivnosti u tom smjeru i lobiranja, bez uspjeha i bez većeg interesa da se isto provede od strane MUP-a. Je li ovo pitanje uopće bitno? Utječe li postojeći sustav na funkcioniranje tržišta, ima li negativne posljedice po prijevoznike ili je praksa sama našla način da sve izbalansira?

Za razumijevanje problema, valja prvo istaknuti da je pretovar vozila pitanje tehničke ispravnosti vozila i posljedično njegove sigurnosti za sudjelovanje u prometu. Svako teretno vozilo ima precizno izražene podatke o najvećoj nosivosti, tj. dopuštenoj masi tereta kojom se vozilo smije opteretiti prema deklaraciji proizvođača vozila, s obzirom na dopuštena opterećenja nosivih sklopova vozila. Opterećenje preko te nosivosti, ili **pretovar**, čini vozilo tehnički neispravnim i njegovo je stavljanje u promet kažnjivo temeljem propisa o sigurnosti cestovnog prometa.

Tko je u osnovi odgovoran za takav utovar, ili tko odlučuje koliko će se tereta utovariti na vozilo?

Hrvatski prijevoznici već godinama pokušavaju animirati MUP da se u mjerodavnom zakonodavstvu uz prijevoznika, kao odgovornu stranu za pretovar, navede i pošiljatelja robe

Što se tiče odgovornosti i kažnjivosti takve situacije, treba razlikovati dva sustava pravnih pravila: **javno-pravna** i **privatno-pravna**. Javno-pravni propisi uređuju zahtjeve koje pojedina država postavlja pred sudionike u prometu kako bi se njihova djelatnost smatrala sigurnom, te kako ne bi predstavljala opasnost za druge sudionike u prometu, njih same i korisnike njegovih usluga. Drugim riječima, javno-pravnim propisima štiti se javni interes sprječavanja nastanka štete infrastrukturi i drugim sudionicima u cestovnom prometu, koji se općenito smatra opasnom djelatnošću. Namjerno ne koristimo termin prijevoznik da bismo odredili osobu koja odgovara za pretovar prema tijelima javne vlasti koja kontroliraju poštivanje propisa o sigurnosti cestovnog prometa. Naime, u modernom odvijanju cestovnog teretnog prometa, poslovni interesi naručitelja prijevoza i prijevoznika usko su isprepleteni i komercijalno, financijski, poslovno i egzistencijalno usko povezani.

Koga, stoga, javno-pravni poredak treba propisom identificirati kao odgovornog za vozilo zatečeno u vožnji u pretovaru? Samo prijevoznika ili uz njega i naručitelja prijevoza, po čijem je nalogu izvršen utovar veće količine tereta od dopuštene? Ukoliko su prijevoznik i korisnik prijevoza pravne osobe, koga se konkretno kažnjava: samo pravnu osobu, ili uz nju i fizičku osobu koja upravlja pravnom osobom, kao i fizičku osobu (vozača) koji upravlja vozilom i koji je (jedini od navedenih) bio prisutan na utovaru (prevelike količine) tereta? U Hrvatskoj, ZSPC u čl. 154 određuje da krug osoba koje se obuhvaća prekršajnim kaznama za pretovar vozila čine pravna osoba ili fizička osoba-obrtnik koja je nositelj prijevoznog pothvata (vlasnik vozila, korisnik vozila u leasingu), odgovorna fizička osoba u pravnoj osobi, kao i vozač vozila koje je zatečeno u prekršaju.

Dakle, vrlo širok zahvat kažnjavanja prema strani prijevoznika u ovom događaju, dok za korisnika prijevoza ili krcatelja koji je po njegovom nalogu vršio utovar tereta ne postoji nikakva odgovornost. Je li ovakvo rješenje standard i u drugim usporedivim državama? Je li prijevoznik doista u poziciji odbiti prijevoz ukoliko naručitelj ili krcatelj inzistiraju na utovaru veće količine tereta od dopuštene i računati na daljni uspješan nastavak poslovanja na istom tržištu? Tko, zapravo, upravlja utovarom tereta u praksi – prijevoznik ili korisnik prijevoza? Kod odgovora na to pitanje valja razlikovati različite vrste tereta i naručitelje.

Veliki logistički centri u kojima se krca industrijska, paletirana roba težinu paleta automatski izražavaju kroz zbroj težina pojedinih artikala na paleti koja je zadana u sustavu i koja je bitna za različite poslovne procese takvog centra, ne samo za pitanje prijevoza. Neki od takvih skladišno-logističkih centara posjeduju vlastite kamionske vage, a drugi ne. Operaciju utovara kod naručitelja takve vrste robe redovito obavljaju njegovi djelatnici, a zbog strogih pravila zaštite na radu pri manipulaciji teškim teretima i korištenja mehanizacije (npr. viljuškara), uz što su vezani i uvjeti osiguranja profesionalne odgovornosti takvih naručitelja kod skladištenja, vozačima kamiona često nije dozvoljen fizički pristup vozilu, te moraju tijekom čitavog utovara biti fizički udaljeni od vozila. Vozači, naročito nakon i prije dužih vožnji, koriste ovaj period za osobnu higijenu, prehranu i odmor, te preuzimaju vozilo nakon što naručitelj prijevoza (ili krcatelj koji radi po njegovu nalogu) završi utovar, složi robu u kamionu na način koji on smatra valjanim i osiguranim od pomicanja tereta i – po potrebi – zapečati kamion za potrebe međunarodne špedicije i zaštite od krađe. Mogućnost vozača da odbije vožnju ukoliko vizualnim pregledom utvrdi da je vozilo pretovareno ili pogrešno natovareno je relativno mala, a on se nalazi u znatno slabijoj poziciji u odnosu na naručitelja prijevoza i veliki sustav logističko-skladišnog prostora u kojem se u tom trenutku nalazi. Kako bi se takve situacije što lakše riješile, neki prijevoznici sami naknadno ugrađuju manometre osovinskog pritiska na vozilo, dok moderni tegljači takve uređaje imaju ugrađene u vozilo.

Time se vozaču znatno olakšava dokazivanje pretovara i odbijanje preuzimanja tereta na prijevoz, a prijevoznik se štiti od odgovornosti tijekom takvog prijevoza.

Sasvim je druga situacija kod prijevoza rasutih tereta i sirovina (npr. trupaca i drvene građe), napose kamena i kamenih preradevina iz kamenoloma. Naime, teretna vozila namijenjena za prijevoze rasutih tereta (tzv. kiperi) nisu opremljeni manometrima pritiska, a utovarna mjesta (npr. kamenolomi) najčešće nemaju kamionske vage kojima bi se izmjerili osovinski pritisci (tj. pravilna distribucija težine po osovinama), niti ukupno opterećenje vozila. Neki krcatelji imaju ugrađene vage na mehanizaciji za utovar, čime relativno precizno kontroliraju količinu tereta koja ulazi na vozilo, no njezino postojanje, baždarenje i korištenje ovisi o volji naručitelja i nekim drugim njegovim poslovnim interesima, ne o zaštiti interesa prijevoznika od odgovornosti za pretovar.

Zbog čega se vožnja u pretovaru uopće pojavila kao problem na tržištu? Ključni podatak u ovom kontekstu jest činjenica da se u posljednjih 10-15 godina vozarina u cestovnom prijevozu tereta obračunava po kilogramu tereta, a ne (kao ranije) po kilometru puta. Na taj način prijevoznik ostvaruje veću zaradu ako vozi u pretovaru za isti put, dok naručitelj prijevoza nema potrebe angažirati dva vozila za istu količinu robe, što mu je također isplativije. Vožnjom u pretovaru, stoga, financijski profitiraju obje strane. Naručitelji stoga nerijetko inzistiraju na pretovaru, kojim za isti novac u jedinici vremena prevezu veću količinu tereta i traže prijevoznike koji će pristati na taj uvjet.

Vozači, a time i prijevoznici, ovdje su prepušteni sami sebi i poslovnoj odluci – žele li preuzeti takav posao, očuvati poslovni odnos s tim naručiteljem na vrlo konkurentnom tržištu gdje će zacijelo netko drugi umjesto njega prihvatiti voziti u pretovaru ili će odbiti voziti i riskirati nemogućnost zaposlenja svog vozila, gubitak zarade i time moguć gubitak vozača kao radne snage koju je danas vrlo teško zamijeniti.

Većina prijevoznika na tržištu su manji obrtnici ili društva, s jednim ili par vozila, koji su često u slabijoj pregovaračkoj poziciji i – bez značajnog cehovskog udruživanja i sloge, koje zasad nema – nisu u mogućnosti kolektivno odbiti vožnje u pretovaru i time prisiliti naručitelje na poštivanje pravila.

Tolerancija ZSPC-a na pretovar vrlo je mala. Dopušteno je odstupanje do 3 % najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja kako je određeno prometnom dozvolom, odnosno preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom, uz uvjet da, zbog karakteristika tereta i drugih opravdanih okolnosti, na mjestu utovara nije bilo moguće utvrditi točnu masu tereta, što je slučaj nepostojanja kamionske vage.

Primjera radi, za vozilo najveće dopuštene nosivosti od 20 tona, dozvoljeno prekoračenje iznosilo bi 600 kg, no uz uvjet dokaza odgovornih osoba da pri ukrcaju nije bilo moguće utvrditi točnu masu tereta, što – s obzirom na uvjete u praksi, kako smo ranije objasnili – nije jednostavno. U praksi, vozači ističu da se tolerira odstupanje od 300-400 kg zbog težine vozača, eventualne pratnje (kod praćenog tereta, npr. živih životinja),

težine goriva, opreme tegljača (lanci za snijeg, sajle za učvršćivanje tereta od pomicanja itd.), bez potrebe posebnog dokaza. Nadzor nad vozilima u pogledu najveće dopuštene mase, dimenzija i osovinskog opterećenja, operativne poslove mjerenja kao i nadzor osiguranja tereta na vozilima od pomicanja na cesti obavljaju inspektori cestovnog prometa i cesta, stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici i ovlašteni carinski službenici u okviru obavljanja poslova carinskog nadzora.



U cestovnom teretnom prometu, poslovni interesi naručitelja prijevoza i prijevoznika usko su isprepleteni i komercijalno, financijski, poslovno i egzistencijalno povezani

Konkretno, to znači zaustavljanje u prometu unutar Hrvatske teretnih vozila i obavljanje rutinske kontrole dokumentacije od strane policije, kao i stanja vozila, što – između ostalog – uključuje navoz na pokretnu vagu koja mjeri osovinsko opterećenje, zbrojem kojih vrijednosti se utvrđuje i ukupna masa i opterećenje čitavog vozila. Potonji posao obavljaju inspektori cestovnog prometa, koji djeluju zajedno s policijom u istim ophodnjama.

Iz intervjua s vozačima ustanovljeno je da su međusobno umreženi putem WhatsApp grupe i drugih platformi (u kojima je desetak tisuća članova!), na kojima međusobno razmjenjuju informacije o trenutnom položaju ovakvih kontrola na hrvatskim cestama, što im omogućava da – po potrebi – iste izbjegnu ukoliko voze u pretovaru, što svjedoči o visokoj svijesti o poslovanju u pretovaru i razini organizacije unutar industrije kako bi se izbjegle kazne, ali i velikom broju poduzetnika koji sudjeluju u toj praksi. Legalno, vozila koja zajedno s teretom ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na cesti samo ako imaju posebnu dozvolu za taj prijevoz (specijalni prijevoz). Što se pak tiče visine kazni za vožnju u pretovaru, nedostaci utvrđeni tijekom tehničkih pregleda vozila općenito, pa tako i onih provedenih na cesti, dijele se na manje, veće ili opasne, o čemu ovisi i visina prekršajne kazne (čl. 255 st. 3 ZSPC-a). Manji nedostaci su oni koji nemaju znatan učinak na sigurnost vozila ili utjecaj na okoliš te ostale manje neusklađenosti ili ako je teret pravilno osiguran, ali je primjereno dati sigurnosno upozorenje u vezi s osiguranjem i prijevozom tereta. Veći nedostaci su oni koji mogu ugroziti sigurnost vozila ili utjecati na okoliš te dovesti druge sudionike prometa u opasnost ili druge veće neusklađenosti ili teret nije dovoljno osiguran, pa je moguće veće pomicanje ili prevrtanje tereta ili njegovih dijelova. Za njih je zapriječena novčana kazna:

- za pravnu osobu ili fizičku osobu-obrtnika: 260-660 eura
- za odgovornu osobu u pravnoj osobi: 190-660 eura
- za vozača: 130-260 eura

Opasni nedostaci su pak oni koji čine izravan i neposredan rizik za sigurnost na cestama ili nepovoljno utječu na okoliš, a koji opravdavaju zabranu korištenja vozila na cestama ili je izravno ugrožena sigurnost prometa kao posljedica rizika od gubitka tereta ili njegovih dijelova, odnosno opasnosti koja proizlazi izravno iz tereta ili kada su neposredno ugrožene osobe. Za njih je zapriječena novčana kazna:

- za pravnu ili fizičku osobu obrtnika: 660 do 1990 eura
- za odgovornu osobu u pravnoj osobi: 260 do 920 eura
- za vozača: 260 do 660 eura. [1]

Iz ovih je odredbi jasno da hrvatski javno-pravni propisi isključivu odgovornost za vožnju u pretovaru stavljaju na stranu prijevoznika čije je vozilo zatečeno u prekršaju, neovisno o tome tko je u konkretnom slučaju vršio ukrcaj tereta, kao i osiguranje tereta od pomicanja. Također, tako formulirane odredbe uopće ne uzimaju u obzir podatke iz teretnog lista kao dokaza o sklopljenom ugovoru o prijevozu, u kojemu mogu biti unesene primjedbe vozača vezane uz postupak ukrcaja tereta, osiguranja, mogućnosti njegovog utjecaja na iste postupke *in concreto* itd.

U nepovoljnom položaju u kojemu se vozač nalazi prilikom ukrcaja tereta u vozilo, kako smo ranije objasnili, unos podataka u teretni list je jedini način na koji vozač može intervenirati po njegovu završetku, a prije početka prijevoza. Teretni list je ujedno i jedini dokument iz kojega bi prometna inspekcija i policija na terenu mogle identificirati pošiljatelja, ukoliko bi i on bio odgovoran za prekršaj pretovara vozila. Upravo u tom važnom momentu leži i ključan problem izmjene trenutnog rješenja hrvatskog pravnog okvira i proširenja prekršajne odgovornosti na prijevoznika i pošiljatelja. Naime, iz podataka koje smo dobili iz prakse, transportna industrija u cjelini u Hrvatskoj ispunjava teretni list za međunarodne prijevoze, što je do 2013. godine i ulaska Hrvatske u Šengenski prostor značilo za sve prijevoze izvan hrvatskih granica. Radi se o teretnom listu na standardnom dvojezičnom CMR obrascu, što znači da se na taj ugovor o prijevozu, čiji se elementi dokazuju teretnim listom, primjenjuje Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), no svi sudionici u industriji kolokvijalno koriste naziv „CMR“ kada govore o teretnom listu kao transportnom dokumentu, a ne o propisu koji se na njega primjenjuje. Samo se u taj obrazac redovito unosi podatak o pošiljatelju tereta kao obavezan podatak, sadrži potpis obje strane ugovora (konkretno djelatnika krcatelja po nalogu pošiljatelja s jedne, i

[1] Čl. 255. st. 6. ZSPC-a.

vozača s druge strane), postoji posebna rubrika za unos opaski (gdje bi se jedino mogle unijeti opaske vezane uz pretovar i slaganje tereta na vozilu), težine tereta (zbog graničnih i carinskih kontrola prema trećim državama) itd.



Mogućnost vozača da odbije vožnju ukoliko vizualnim pregledom utvrdi da je vozilo pretovareno ili pogrešno natovareno je relativno mala

S druge strane, za prijevoze unutar Hrvatske (nacionalni prijevozi) najčešće se ne izdaje teretni list, već prijevoznik sam, za vlastite potrebe vođenja evidencije o izvršenim prijevozima, porezno-financijske potrebe i sl., ispunjava obrazac u tzv. paragon-bloku, u koji unosi podatke prema vlastitu nahodjenju, bez potvrde krcatelja u ime pošiljatelja. Zbog jednostranog izdavanja ovog teretnog lista, on ne može služiti kao dokaz o sklopljenom ugovoru i njegovom sadržaju između stranaka i time gubi smisao kao transportni dokument vezan uz izvršenje ugovora i odgovornost obiju strana iz istog pravnog posla. Takav obrazac uopće nema otisnutu rubriku za unos opaski o stanju i količini tereta, a u praksi ne sadrži potpis krcatelja. Često se, naročito za kraće dionice i loko vožnje, ne ispunjava nikakav dokument o prijevozu među strankama niti prijevoznici samostalno ispunjavaju

teretni list, a intervjuirani prijevoznici navode da bi njihovo inzistiranje na ispunjavanju teretnog lista, unošenju opaski i potpisu pošiljatelja zacijelo dovelo do gubitka posla i prekida poslovne suradnje.

Ulaskom Hrvatske u Šengenski prostor, a nakon što se ponovno ukinu trenutne granične kontrole zbog migrantske krize, upitno je hoće li se i dalje održati praksa izdavanja CMR teretnih listova za vožnje iz Hrvatske u druge članice EU-a, ili će se i na takva – dosad inozemna – putovanja proširiti domaća praksa vožnje s „paragon“ teretnim listovima i vožnja u pretovaru. Jedino što naručitelje i prijevoznike može odvratiti od toga su postojeće stroge kontrole za prijevoznike, ali i za naručitelje prijevoza, u nekim državama u koje se ti prijevozi obavljaju. Koje su to? Je li takva normativna praksa izoliran slučaj, ili je to standard modernog transportnog zakonodavstva? Iz našeg komparativnog istraživanja provedenog na primjeru pet država koje su velika tržišta transportnih usluga, proizašli su vrlo zanimljivi podaci.

1. Turska

Javno-pravni propis o sigurnosti prometa na cestama koji uređuje problem pretovara vozila u Turskoj je Zakon o autocestama (*Highway Code*), koji u čl. 65 propisuje da za prekršaj pretovara vozila odgovaraju i operater (prijevoznik) i pošiljatelj, tj. naručitelj prijevoza, koji – svaki zasebno – plaćaju administrativnu kaznu ovisno o postotku pretovara vozila u odnosu na njegovu nosivost. Dakle, javno-pravni poredak jasno definira zajedničku odgovornost za pretovar obje ugovorne strane: prijevoznika i naručitelja prijevoza.

2. Njemačka

Osnovna odredba vezana uz maksimalno opterećenje cestovnih vozila jest § 34 StVZO-a (njem. *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (StVZO) § 34 *Achslast und Gesamtgewicht*), u kojoj su navedene vrijednosti maksimalnog opterećenja pojedinih vrsta vozila, kao i načini utvrđivanja istog.

Prekršajna odgovornost za prekoračenje maksimalnog opterećenja vozila i osovinskog opterećenja uređena je odredbom § 69a st. III toč. 4 StVZO-a (*Ordnungswidrigkeiten*), prema kojoj odgovornost leži na onome tko je namjerno ili iz krajnje nepažnje prouzrokovao prometovanje tako pretovarenog vozila. U izričaju odredbe ne nalazimo izričito imenovanje sudionika prijevoznog pothvata kojega bi teretila takva odgovornost – to može biti svatko za koga se dokaže da je prouzročio prometovanje pretovarenog vozila. Takva je odredba tegotna za javnu vlast koja mora u svakom slučaju utvrditi tko je uzrokovao pretovar vozila, no očito zakonodavac smatra mogućim utvrđivanje takvih okolnosti. Očito je i da takva odredba funkcionira u praksi, gdje se policiji, cestovnoj inspekciji i dr. ostavlja velika diskrecijska sloboda utvrđivanja odgovorne osobe za takav prekršaj u konkretnom slučaju. Nedvojbeno, to znači da moraju postojati dokumenti iz kojih se u svakom slučaju mogu utvrditi okolnosti vezane uz utovar robe, što nas dovodi do momenta unošenja podatka o toj okolnosti u teretni list, kao i obvezatnosti izdavanja teretnog lista uz svaki prijevoz, jer se jedino iz tog dokumenta mogu saznati potrebni podaci.

Visina prekršajne kazne za takvo djelo propisana je u § 24 Zakona o cestovnom prijevozu (*Straßenverkehrsgesetz* (StVG)). Prema odredbi § 31 II StVZO-a, imatelj vozila će odgovarati ukoliko je izdao nalog za uporabom pretovarenog vozila, ili je znao ili morao znati da je prekoračena ukupna masa vozila ili osovinsko opterećenje prilikom uporabe vozila ili skupa vozila.

Takvo tumačenje, prema kojemu pod doseg prekršajne odgovornosti prema § 22 StVO-a potpadaju svi sudionici prometnog pothvata, a ne samo prijevoznik ako su namjerno ili iz krajnje nepažnje doveli do uporabe pretovarenog vozila, potvrđeno je i u sudskoj praksi. Sud je stao na stajalište da izričaj § 22 StVO-a ne ograničava osobe na koje se odnosi, stoga se može primijeniti na svakoga tko je sudjelovao u utovaru robe. Neki teoretičari kritiziraju takvo tumačenje i smatraju ga preširokim, ali je zastupljeno u sudskoj praksi. U slučaju da se dokaže prekršajna odgovornost više osoba, svatko odgovara samostalno (ne radi se o solidarnoj odgovornosti).

3. Francuska

Mjerodavni francuski javno-pravni propis vezan uz maksimalno opterećenje vozila jest Zakon o cestama (*Code de la Route*), koji u Knjizi III (Vozilo) Naslov 1 (Tehničke karakteristike) Poglavlje II (Mase i dimenzije) Odjeljak 1: Težina. (Članci R312-1 do R312-9) vrlo detaljno uređuje ovo pitanje. Vezano uz pretovar, čl. R.312-2 predviđa sankciju za vozilo preko 3,5 tone nosivosti, a visina kazne ovisi o količini pretovara.

Ukoliko postoji više od 5% pretovara u odnosu na dopuštenu težinu, može se oduzeti vozilo pod uvjetima predviđenim u čl. L.325-1 – L.325-3 Zakona o cestama. Što se tiče vrste i visine propisanih kazni i sankcija, francuski kazneno-pravni sustav predviđa tri vrste povreda: prekršaje (fr. *contraventions*), delikte (fr. *délits*) i kaznena djela (fr. *crimes*). Povrede u području transportnog prava mogu biti prekršaji ili delikti. Prekršaji se dijele u pet kategorija, ovisno o težini, a visina prekršajne kazne iznosi od 38 eura za prekršaje 1. kategorije do 1500 eura za prekršaje 5. kategorije, pri čemu pretovar vozila za više od 20% predstavlja prekršaj 5. klase. Također, za te je prekršaje moguća dvostruka prekršajna kazna u slučaju ponavljanja prekršaja, a neki prekršaji za sobom povlače i druge administrativne kazne (oduzimanje vozačke dozvole, zaustavljanje ili oduzimanje vozila). Za prve četiri kategorije prekršaja predviđena je mogućnost plaćanja paušalne kazne (fr. *somme forfaitaire*), tj. u zamjenu za plaćanje određenog paušalnog iznosa i priznavanje počinjenja prekršaja, sudski postupak se obustavlja.

Za ne-rezidentne prijevoznike i prijevoznike iz trećih država (strani prijevoznici) predviđeno je plaćanje jamčevine u slučajevima prekršaja ili delikata za koje nije predviđeno plaćanje kazne na licu mjesta. U tom slučaju strani je prijevoznik dužan odmah platiti jamčevinu, tj. svotu novca kojom se garantira plaćanje kazne koja će naknadno biti određena od strane suda. Visina jamčevina iznosi od 11 eura za prekršaje 1. klase do 750 eura za prekršaje 5. klase.

Odgovornost pošiljatelja i prijevoznika može biti određena od strane nadležnog suda, ukoliko prijevoznik dokaže da je pošiljatelj svjesno prouzročio pretovar. U protivnom, isključivo odgovara prijevoznik. Prijevoznik je u ovakvom režimu u relativno nepovoljnom položaju jer je teret dokaza o postojanju subjektivnog elementa svijesti o protupravnosti ponašanja pošiljatelja na njemu, ali ipak postoji mogućnost da u sferu odgovornosti uvede i pošiljatelja ukoliko raspolaže valjanim dokazima (npr. svjedočenje vozača).



*Neki krcatelji
imaju ugrađene
vage na
mehanizaciji za
utovar, no
njezino
postojanje,
baždarenje i
korištenje ovisi o
volji naručitelja*

No, komercijalni razlozi očuvanja poslovnih odnosa s pošiljateljem čine ovakav scenarij upitnim, naročito ako se radi o manjim pretovarima, gdje je isplativije preuzeti krivnju i platiti kaznu nego izgubiti važan poslovni odnos. Važno je istaknuti i da izmjene francuskog Kaznenog zakonika iz 2004. omogućavaju danas progon pravne osobe ukoliko je prekršaj počinjen za njezin račun, kao i izricanje prekršajne kazne koja ne može prelaziti peterostruki iznos kazne predviđene za taj prekršaj za fizičku osobu.

4. Španjolska

U Španjolskoj je pretovar vozila reguliran Zakonom o cestovnom prometu iz 1987. godine u kojemu su predviđene prekršajne kazne za prijevoznika i pošiljatelja tereta (kao i za krcatelja, ukoliko potonji vrši ukrcaj tereta po nalogu pošiljatelja). Prema čl. 140 toč. 23 ovog Zakona, „... u slučaju prekoračenja ukupne dozvoljene mase vozila, za prekršaj su odgovorni prijevoznik, pošiljatelj, naručitelj prijevoza i posrednik uključen u prijevoz ili njegov zastupnik, osim ukoliko svaki pojedini od njih ne dokaže da nije odgovoran za prekršaj.”

U slučaju prekoračenja osovinskog opterećenja, odgovornost leži na osobi koja je vršila ukrcaj tereta u vozilo ili po čijim se uputama obavljao ukrcaj. Važno je istaknuti da prema imovinsko-pravnom propisu, odgovornost za štetu na robu koja je posljedica pretovara vozila, prevelikog osovinskog opterećenja ili neadekvatnog slaganja robe i učvršćivanja u prijevozu snosi pošiljatelj, odnosno primatelj robe, a ne prijevoznik, po čemu je propis španjolskog privatnog prava još blaži prema prijevozniku od propisa javnog prava. Ovo se ne odnosi na slučaj zbirnog prijevoza (komadnih pošiljki) i sličnih usluga, gdje je obveza utovara na prijevozniku.

Zaključak

Osnovni argument Ministarstva unutarnjih poslova, kao resornog ministarstva zaduženog za izmjene i dopune ZSPC-a, protiv uvođenja odgovorne osobe na strani robe u sferu

odgovornosti za pretovar vozila jest nemogućnost policijskih djelatnika na terenu da utvrde tko je u konkretnom slučaju vršio utovar robe i da toj (fizičkoj ili pravnoj osobi) propišu prekršajnu kaznu. U dosadašnjim se, naime, razgovorima uvijek koristio termin „pošiljatelj“ kao osoba koja bi, uz prijevoznika, trebala odgovarati za pretovar. U tom se smislu pregovaralo i o eventualnim izmjenama ZSPC-a. Iz provedene analize proizlazi da brojne velike i trgovinski značajne države, članice EU-a (Španjolska, Njemačka i Francuska) ali i one izvan nje (poput Turske) već niz godina imaju propise koji u sferu odgovornosti za pretovar vozila uz prijevoznika uvode i određene osobe na strani tereta, no ne radi se uvijek o istoj osobi. Nekad je definirano da se radi o pošiljatelju, nekada o krcatelju a nekada o korisniku prijevoza. Također, ne traže se uvijek isti uvjeti za postojanje prekršajne odgovornosti: negdje je to samostalna odgovornost uz prijevoznika čim je vozilo zatečeno u prekršaju i iz dokumentacije ili na drugi način utvrđena osoba pošiljatelja, dok primjerice u Francuskoj teret dokaza da je krcatelj bio svjestan pretovara leži na prijevozniku i tek ako uspije u tom dokazu, krcatelj će odgovarati solidarno s prijevoznikom. Očito je da su brojne države, koje bi po svojom gospodarskoj snazi i veličini promatranog tržišta trebale biti uzor Hrvatskoj u normiranju ovog pitanja, zaključile da se pretovaru vozila u praksi može stati na kraj isključivo ako se kažnjavaju obje strane koje sudjeluju u poslu, prijevoznik i (određena definirana) osoba na strani tereta.

Osim iznimno, prijevoznik je slabija ugovorna strana, tržište je izrazito kompetitivno i liberalizirano i bez ulaska strane tereta u sferu kažnjivosti za pretovar nikada se neće moći sustavno eradicirati ovakva praksa. Dakle, odgovor na pitanje tko odgovara za pretovar je sasvim jasno: prijevoznik i osoba na strani tereta. Ostaje samo pitanje koga točno učiniti odgovornom osobom na strani tereta u eventualnoj izmjeni ZSPC-a i na koji način to rješenje provesti u praksi? S obzirom da je prijevoznik uvijek poznat jer je upravo on, putem svog vozača i svih dokumenata koje prate vozilo zatečen u prekršaju na cesti, ostaje pitanje kako najlakše identificirati osobu na strani tereta, pa onu koju je moguće identificirati učini zakonski odgovornom. Jedino moguće – putem teretnog lista, čije izdavanje mora biti obavezno za sve prijevoze – domaće i međunarodne. Drugo, obrazac teretnog lista – bez obzira koji se koristi – mora biti ispunjen određenim minimalnim podacima, od kojih za ovu svrhu izdvajamo pošiljatelja, prijevoznika i primatelja tereta, količinu robe i potpis obje strane na ukrcaju (krcatelj u ime pošiljatelja i prijevoznik).

Također, obrazac teretnog lista mora sadržavati rubriku za unos opaski kod preuzimanja robe na prijevoz. Očito je da bi takve promjene značile izmjene postojećih obrazaca teretnih listova za domaći prijevoz, no to ne vidimo kao problem. Veći problem jest promjena paradigme u svijesti krcatelja koji će morati potpisati teretni list u ime i za račun pošiljatelja po završetku ukrcaja tereta.

Njihov propust u krcanju propisane količine tereta za sobom povlači odgovornost pošiljatelja robe za prekršaj pretovara, što je u redu s obzirom da je pošiljatelj uvijek odgovoran za radnje krcatelja koji radi u njegovo ime i za njegov račun. S obzirom na navedena ograničenja u mogućnosti dokazivanja na terenu, smatramo da nije oportuno definirati krcatelja kao *de iure* odgovornu osobu za pretovar, iako je samo on *de facto* odgovoran.



*Većina
prijevoznika nije
u mogućnosti
kolektivno odbiti
vožnje u
pretovaru i time
prisiliti
naručitelje na
poštivanje pravila*

Pošiljatelj je jedina osoba koju možemo kroz transportne dokumente identificirati na terenu, a on zadržava pravo regresa prema krcatelju kao svom podizvođaču. Upravo će pritisak pošiljatelja prema logističko-skladišnoj operativi i drugim ukrcajnim terminalima usmjeren ka izbjegavanju pretovara vozila biti presudan u postupnom nestanku takve prakse s naših cesta. Usto, potrebno je osigurati i određeni administrativni kapacitet policije u efikasnom provođenju prekršajnih postupaka protiv pravnih i fizičkih osoba na strani pošiljatelja, za što postoji dovoljno iskustva kod druge

vrste prekršaja i – također – ne smije biti prepreka u nužnoj izmjeni ZSPC-a usmjerenoj na proširenje kruga osoba odgovornih za pretovar vozila. Također, obrazac teretnog lista mora sadržavati rubriku za unos opaski kod preuzimanja robe na prijevoz. Očito je da bi takve promjene značile izmjene postojećih obrazaca teretnih listova za domaći prijevoz, no to ne vidimo kao problem. Veći problem jest promjena paradigme u svijesti krcatelja koji će morati potpisati teretni list u ime i za račun pošiljatelja po završetku ukrcaja tereta. Njihov propust u krcanju propisane količine tereta za sobom povlači odgovornost pošiljatelja robe za prekršaj pretovara, što je u redu s obzirom da je pošiljatelj uvijek odgovoran za radnje krcatelja koji radi u njegovo ime i za njegov račun. S obzirom na navedena ograničenja u mogućnosti dokazivanja na terenu, smatramo da nije oportuno definirati krcatelja kao *de iure* odgovornu osobu za pretovar, iako je samo on *de facto* odgovoran. Pošiljatelj je jedina osoba koju možemo kroz transportne dokumente identificirati na terenu, a on zadržava pravo regresa prema krcatelju kao svom podizvođaču. Upravo će pritisak pošiljatelja prema logističko-skladišnoj operativi i drugim ukrcajnim terminalima usmjeren ka izbjegavanju pretovara vozila biti presudan u postupnom nestanku takve prakse s naših cesta. Usto, potrebno je osigurati i određeni administrativni kapacitet policije u efikasnom provođenju prekršajnih postupaka protiv pravnih i fizičkih osoba na strani pošiljatelja, za što postoji dovoljno iskustva kod druge vrste prekršaja i – također – ne smije biti prepreka u nužnoj izmjeni ZSPC-a usmjerenoj na proširenje kruga osoba odgovornih za pretovar vozila.

Očito je da je takvo rješenje postalo standard modernih transportnih zakonodavstava, te da upravo takav – financijski – pritisak na stranu tereta jedini dovodi do željenog rezultata na terenu. Postojeći model kažnjavanja samo prijevoznika pretvara se u kalkulirani rizik slabije ugovorne strane, koja u cijenu koštanja usluge vožnje u pretovaru unaprijed ukalkulira i povremenu prekršajnu kaznu, kao nužno zlo i kao kaznu za slabo praćenje informacija o dnevnom položaju cestovnih inspektora i policije.

Hrvatska transportna industrija može i mora bolje, a u tome joj je potrebna kvalitetna podrška resornog ministarstva, koje je dosad odlučno izbjegavalo ući u meritum problema i pokušati dijalogom naći rješenje za ovaj – vrlo opasan problem. Pretovarena teretna vozila na hrvatskim cestama predstavljaju ozbiljan problem sigurnosti za ostale sudionike u prometu, a povećano trošenje vozila i kraći vijek trajanja, uz povećane troškove poslovanja, značajno umanjuju konkurentnost domaće prijevozničke industrije. I zato, snažna, konkurentna i otporna industrija transporta nije mit. Ona se stvara i čuva zajedničkim radom na unaprjeđenju okruženja, posebno onog normativnog, u kojemu ta industrija posluje. Rukavica je već odavno bačena u smjeru Ministarstva unutarnjih poslova, red je da ju netko konačno podigne s poda. Možda i ovaj napis pomogne učiniti korak u pravom smjeru.