

Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet
Poslijediplomski specijalistički studij Pravo društava i trgovačko pravo

Petra Ninić Tafra

**Ugovor o prijevozu putnika cestom kao formalni ugovor – uzroci i
posljedice**

- **završni rad**

MENTOR: prof. dr. sc. Nikoleta Radionov
Zagreb, 2020. godina

1. UVOD	3
2. SISTEMATIKA IZVORA CESTOVNOG PRAVA.....	7
2.1 Nacionalna regulativa.....	7
2.2 Regulativa Europske unije.....	8
2.3 Međunarodna regulativa.....	10
3. FORMALNOST UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA CESTOM – PREGLED UZROKA.....	12
4. ANALIZA POSLJEDICA FORMALNOSTI UGOVORA U SKLADU S OPĆIM NAČELIMA OBVEZNOG PRAVA	16
4.1. Tumačenje oblika ugovora	16
4.2. Posljedice nepoštovanja oblika.....	21
4.3. Mogućnost konvalidacije ništetnih ugovora.....	24
5. SKLAPANJE UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA – PRIMJENA U PRAKSI	28
5.1. Linijski prijevoz – Flixbus i Arriva.....	28
5.1.1. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika na prodajnom mjestu – Flixbus i Arriva	29
5.1.2. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika putem mobilne/mrežne aplikacije – Flixbus i Arriva	32
5.1.3. Naknada štete s obzirom na pravnu valjanost ugovora o prijevozu	40
5.2. Autotaksi prijevoz – Uber i Radio taksi Zagreb – pravna valjanost ugovora o prijevozu.....	43
5.2.1. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika izravnim kontaktom – Uber i Radio taksi Zagreb.....	44
5.2.2. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika putem mobilne aplikacije – Uber i Radio taksi Zagreb	45
5.2.3. Osnova za naknadu štete	50
5.3. Javni gradski prijevoz – Zagrebački električni tramvaj (autobusni prijevoz)	51
5.3.1. Realizacija javnog prijevoza na području Grada Zagreba – opći uvjeti.....	51
5.3.2. Naknada u slučaju štete putnicima – korisnicima javnog gradskog prijevoza	53
6. ULOGA OSIGURATELJA U ZAŠTITI PRIJEVOZNIKA I PUTNIKA	54
6.1. Obvezna osiguranja u prometu – naknada štete putnicima u prijevozu cestom.....	54
6.1.1. Komparativni prikaz aktualnih uvjeta obveznih osiguranja u prometu.....	57
6.2. Osiguranje od profesionalne odgovornosti – primjena na ugovor o prijevozu putnika cestom .	59
7. ZAKLJUČAK	62
8. LITERATURA:.....	66
9. SAŽETAK.....	71

1. UVOD

Cestovni promet, kao najstarija grana prijevoza, od povijesnih začetaka do danas predstavlja bitnu djelatnost za gospodarstvo svake države i njezina stanovništva. Općenito, učinkovit i djelotvoran cestovni promet pridonosi razvoju gospodarstva otvaranjem tržišta za prijevoz robe, ali i putnika. Tako je primjerice 2018. godine cestovni linijski prijevoz, kao vrsta prijevoza, po udjelu prevezenih putnika u ukupnom prometu u Republici Hrvatskoj bio najzastupljenija grana prometa s brojem od 47 704 prevezenih putnika.¹ Također, u Republici Hrvatskoj, u udjelu prijevoznih sredstava korištenih za turistička putovanja u 2017., odnosno s obzirom na dolazak turista u Republiku Hrvatsku, upravo je cestovni promet najzastupljenija grana prometa po udjelu korištenja od 85 %² u svim prijevoznim sredstvima. Jedan od razloga ovakve zastupljenosti je i izuzetan geoprometni položaj Republike Hrvatske na raskrižju prometnih pravaca, od kojih jedan povezuje zapadnu i srednju Europu s jugoistočnom Europom i Bliskim istokom, a drugi Baltičko more preko Podunavlja s Jadranskim morem. Dužina javnih cesta 2018. godine u Republici Hrvatskoj iznosila je 26 690 km, te su one razvrstane u četiri kategorije: autoceste u ukupnoj duljini 1310 km, državne ceste u ukupnoj duljini 7019 km, županijske ceste u ukupnoj duljini 9545 km, lokalne ceste u ukupnoj duljini 8817 km.³

S pravnog aspekta glavni je izvor prava i obveza putnika u cestovnom prometu ugovor o prijevozu. Ugovor o prijevozu uređen je Zakonom o obveznim odnosima (dalje u tekstu: ZOO/2005)⁴ kao *lex generalis*, i to čl. 661. – 665. te čl. 694. – 698.⁵ U hrvatskom zakonodavstvu zastupljeno je načelo monizma, zato što su svi ugovori u cijelosti normirani unutar građanskog prava. Dakle, ne postoji dualizam normiranja ugovora tako da se, primjerice, ugovori koji potpadaju pod trgovačko pravo zbog svojih subjekata normiraju u

¹ Službena statistika Hrvatskog zavoda za statistiku, www.dzs.hr (21. veljače 2020.).

² Institut za turizam (2018) Tomas ljeta 2015, Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, Zagreb, www.iztg.hr, (21. veljače 2020.). Cestovni promet je najzastupljenija grana prometa u odnosu na željeznički s 20 248 putnika, pomorski s 14 821 putnika te zračni s 2 224 putnika, Službena statistika Hrvatskog zavoda za statistiku, www.dzs.hr (21. veljače 2020.).

³ Državni zavod za statistiku, Transport, Tab 5.7.1 Cestovni promet, dostupno na www.dzs.hr (21. veljače 2020.).

⁴ Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18.

⁵ Čl. 666. – 693. ZOO-a uređuju prijevoz stvari.

posebnom zakonu.⁶ Manjkavost takvog modela je u tome što ne postoji jasno razlikovanje općih načela obveznog prava na apsolutno sve sudionike pravnih odnosa proizlaze upravo iz razloga što su svi nominatni ugovori uređeni unutar ZOO/2005 te ne postoji poseban propis koji bi, uvažavajući opća načela i posebnosti trgovačkopravnih odnosa, normirao ugovore između subjekata trgovačkog prava. Ipak, iz potrebe za preciznijim normiranjem određenog obveznog prava koji *lex generalis* ZOO/2005 uređuje na načelnoj razini, zakonodavac usvaja *lex specialis* kao posebne zakone kojima normira određeno područje, odnosno koji odstupaju i nadjačavaju opći zakon u slučaju različitog normiranja prema općem načelu *lex specialis derogat legi generali*. *Lex specialis* može derogirati *lex generalis* upravo zato što detaljnije i preciznije, uzimajući u obzir sve posebnosti određenog pravnog odnosa, uređuje pravne institute i odnose jer je svrha *lex specialis* detaljno uređenje odredaba o određenom pitanju koje *lex generalis* uređuje na općoj razini s obzirom na to da *lex generalis* vrijedi i za veći broj područja. Tako primjerice ZOO/2005 uređuje sve nominatne ugovore, no analizirajući svaki nominatni ugovor zasebno, potrebno je da je on usklađen s *lex specialis* kao posebnim zakonom⁷. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu⁸ (dalje u tekstu: ZPCP/2018), kao *lex specialis* za ugovore o prijevozu putnika, iste normira u samo jednom članku (čl. 97.)⁹, nakon što je 2002. godine¹⁰ došlo do brisanja svih članaka koji su uređivali

⁶ Opširnije: Radionov Radenković, N., *Ugovor o prijevozu prema ZOO 2005: pozadina izmjena*, u: Gliha, I. et al. (ur.), *Liber amicorum Nikola Gavella: Građansko pravo u razvoju*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007., 659–683, str. 662.

⁷ Primjerice, ugovor o najmu uređen je čl. 550. – 578. ZOO/2005, ali ugovor o najmu stana mora biti u skladu s *lex specialis* – Zakonom o najmu stanova.

⁸ Narodne novine, br. 41/18, 98/19.

⁹ (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.

materiju ugovora o prijevozu u cestovnom prometu u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (dalje u tekstu: ZPCP/1998)¹¹ s obrazloženjem usklađivanja domaćeg zakonodavstva s regulativom Europske unije, odnosno da ti članci nisu potrebni jer istu materiju regulira Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom¹² (dalje u tekstu: CMR) i Zakon o obveznim odnosima (dalje u tekstu: ZOO/1991).¹³ Dakle, samo jedan članak ZPCP/2018 zamijenio je izbrisanih 97¹⁴ članaka koji su uređivali materiju ugovora o prijevozu kao *lex specialis*. Ono po čemu je ta odredba značajna jest i činjenica da je prvi put u hrvatskom zakonodavstvu uveden formalizam ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu.¹⁵

Upravo je cilj rada dati pregled uzroka koji su doveli do uvođenja formalizma, odnosno utvrditi je li to bilo racionalno s obzirom na moduse i brzinu sklapanja ugovora o prijevozu putnika u praksi danas. Stoga će se u radu istražiti i analizirati svi načini sklapanja ugovora o prijevozu putnika te kupovine vozne karte, od onih tradicionalnijih kao što je kupnja vozne karte na kolodvoru ili prodajnom mjestu prijevoznika pa sve do načina koji su posljedica digitalizacije poslovanja prijevoznika – kupnja karata putem mobilnih aplikacija, mrežne stranice prijevoznika, različitih digitalnih platformi i sl. Pritom je cilj i utvrditi razliku

(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 inspektoratu 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.

¹⁰ Čl. 39. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine, br. 83/02.

¹¹ Narodne novine, br. 36-447/98.

¹² Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/92, franc. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

¹³ Službeni list SFRJ, br. 29/1978, 39/1985, 46/1985, 57/1989, Narodne novine, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 111/1993, 107/1995, 7/1996, 91/1996, 112/1999, 88/2001.

¹⁴ Glava IX. i čl. 93. – 172. ZPCP/1998.

¹⁵ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018: „Naručitelj prijevoza i prijevoznik za svaki prijevozni posao obvezni su sklopiti pisani ugovor o prijevozu sukladno stavcima 4. i 5. ovoga članka.“

u praksi između ugovora o prijevozu putnika i vozne karte s obzirom na to da je u skladu sa ZPCP/2018 vozna karta samo dokaz da je ugovor sklopljen.¹⁶

S obzirom na praksu sklapanja ugovora o prijevozu putnika, i to – autotaksi prijevoza, linijskog (međugradskog) prijevoza i javnog gradskog prijevoza, cilj je rada utvrditi jesu li prijevoznici prilagodili i uskladili svoj način rada s novom odredbom, odnosno novom zakonskom regulativom, utječe li ta odredba na njihovu konkurentnost i ima li ona utjecaj na jedinstveno tržište Europske unije. Ako prijevoznici nisu uskladili svoj način rada s novom odredbom, potrebno je utvrditi pravnu valjanost ugovora o prijevozu putnika, odnosno definirati prava putnika kao i obveze prijevoznika. Naime, u slučaju ništetnosti ugovora o prijevozu putnika, potrebno je utvrditi mogućnosti i načine konvalidacije takvih ugovora te u konačnici, u slučaju nezgode, odnosno nastanka štete putniku, utvrditi osnovu odgovornosti prijevoznika i razliku ugovorne i izvanugovorne odgovornosti prijevoznika, kao i institut ograničenja odgovornosti

Posljedično, bitno je i analizirati ulogu osiguranja kao pravnog instituta prisutnog u nekoliko proizvoda na tržištu osiguranja – ugovora o osiguranju različitih rizika u prometu koji su tema ovog rada, a koje prijevoznici sklapaju s osiguravajućim društvima u Republici Hrvatskoj u slučaju nastanka štetnog događaja putniku tijekom prijevoza, i to analizirajući aktualne uvjete ugovora o osiguranju, kako obveznih tako i dobrovoljnih osiguranja. Cilj je ovog dijela rada utvrditi granice ograničenja odgovornosti prijevoznika, istražiti ulogu osiguranja u slučaju štetnog događaja, odnosno nastupa rizika koji ulaze u pokriće prije spomenutih ugovora o osiguranju te istražiti utjecaj osiguranja na poslovanje prijevoznika u slučaju da on nema sklopljen ugovor o osiguranju rizika koji su tema rada.

Također, navedenom odredbom¹⁷ prvi put u hrvatskom zakonodavstvu *lex specialis*, odnosno ZPCP/2018, upućuje na podrednu primjenu *lex generalis*, odnosno ZOO/2005. Upravo ZOO/2005 samo na općoj razini uređuje ugovor o prijevozu putnika, a zakonodavac je 2018. godine usvojio ZPCP/2018 kojim je normirao prava i obveze svih sudionika u cestovnom prometu te bi bilo smisleno da isti zakon detaljno normira i sam ugovor o prijevozu. Uzimajući u obzir navedeno pojašnjenje razlike *lex generalis* i *lex specialis*,

¹⁶ Čl. 4. t. 62. ZPCP/2018.

¹⁷ Čl. 97. st. 2. ZPCP/2018.

besmisleno je upućivanje ZPCP/2018 kao *lex specialis* na podrednu primjenu *lex generalis* – ZOO/2005.¹⁸

Sve prethodno iznesene teze istražiti će se povijesno-pravnom metodom pri utvrđivanju povijesne geneze i uzroka koji su doveli do uvođenja formalizma ugovora o prijevozu putnika prvi put u hrvatskom zakonodavstvu, induktivnom metodom pri utvrđivanju svih pojedinačnih činjenica poduzetih u cilju sklapanja ugovora o prijevozu putnika, metodom dedukcije, potom komparativnom metodom pri analizi i uspoređivanju uvjeta prijevoza autobusnih prijevoznika, pružatelja autotaksi usluga te unutargradskog autobusnog prijevoza, kao i općih i posebnih uvjeta osiguranja određenih domaćih osiguratelja. Predmetna tema istražiti će se na tri vrste cestovnog prijevoza putnika – autotaksi prijevozu, linijskom (međugradskom) prijevozu i javnom gradskom prijevozu.

Naposljetku, cilj rada je osvijestiti probleme u praksi koji su nastali ili će možda tek nastati zbog zadane pisane forme ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu, istražiti utjecaj nove nacionalne regulative na poslovanje cestovnih prijevoznika, kao i na položaj putnika uzimajući u obzir i pravo zaštite potrošača. U konačnici, rad će istražiti ulogu osiguranja u poslovanju prijevoznika u slučaju nastupa nekih od rizika koji su tema rada.

2. SISTEMATIKA IZVORA CESTOVNOG PRAVA

2.1 Nacionalna regulativa

Kako je već u uvodu pojašnjeno, glavni izvor međusobnih prava i obveza putnika i prijevoznika predstavlja ugovor o prijevozu putnika, na što se primjenjuje ZPCP/2018, čl. 97. te podredno ZOO/2005, i to čl. 661. – 665. i 694. – 698.

ZPCP/2018 u čl. 97. taksativno navodi ugovore o prijevozu te normira određene obveze prijevoznika u pogledu ugovora, odnosno uvodi formalizam istih te kratko navodi kako se na prava i obveze ugovornih strana u taksativno navedenim ugovorima koji nastanu u obavljanju prijevoza putnika (i tereta) u cestovnom prometu te u obavljanju drugih djelatnosti reguliranih ZPCP-om na odgovarajući način primjenjuju odredbe zakona kojim se uređuju osnove obveznih odnosa, odredbe međunarodnih ugovora i konvencija čiji je potpisnik Republika Hrvatska.

¹⁸ Opširnije: Radionov Radenković, N., *Tržište usluga prijevoza robe cestom u Hrvatskoj: vode li ceste u EU?*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 56, (Posebni broj), 2006., 567–590., str. 574–575.

U regulativu važnu za reguliranje prava putnika odnosno obveze prijevoznika treba uključiti i Zakon o zaštiti potrošača (dalje u tekstu: ZZP)¹⁹, koji u javne usluge, među ostalim, svrstava i prijevoz putnika u javnom prometu.²⁰ U skladu s navedenim, prijevoznik ima određene dodatne obveze prema potrošaču – putniku, kao što je primjerice osnivanje povjerenstva za reklamacije potrošača u čijem radu sudjeluje i predstavnik udruge za zaštitu potrošača;²¹ ako bi temeljem ugovora sklopljenog elektroničkim putem putnik bio u obvezi izvršiti određeno plaćanje, prijevoznik mora, prije nego što putnik izvrši narudžbu, jasno i vidno istaknuto obavijestiti putnika o određenim podacima kao što je usluga, naziv i sjedište prijevoznika, cijena itd.²²

Također, treba spomenuti i Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2012 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004²³ (dalje u tekstu: Zakon o provedbi Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu), koji kao nadležno tijelo za provedbu Uredbe (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni uredbe (EZ) br. 2006/2004 (dalje u tekstu: Uredba o pravima putnika u autobusnom prijevozu)²⁴ i dostavu izvješća Europskoj komisiji o njezinoj provedbi određuje ministarstvo nadležno za promet, a za inspekcijski nadzor normira nadležnost inspektora cestovnog prometa i cesta ministarstva nadležnog za promet.

2.2 Regulativa Europske unije

Usvajanjem Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu) ustanovljen je sveobuhvatan pravni okvir za korisnike autobusnog prijevoza na razini Europske unije s obzirom na to da se ista primjenjuje na linijski prijevoz na udaljenosti većoj od 250 km kada se ukrcaj ili iskrcaj putnika odvija na teritoriju neke od država članica.²⁵

Uredba o pravima putnika u autobusnom prijevozu usvojena je u cilju osiguranja „visoke razine zaštite putnika, koja je usporediva s drugim načinima prijevoza, i vrijedi svuda gdje putuju, a pored toga, treba u cijelosti poštovati zahtjeve za zaštitu potrošača općenito“²⁶

¹⁹ Narodne novine, br. 41/14, 110/15, 14/19.

²⁰ Čl. 24. st. 1. t. 10. ZZP-a.

²¹ Čl. 25. st. 5. ZZP-a.

²² Čl. 67. ZZP-a.

²³ Narodne novine, br. 127/13.

²⁴ Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 55, 28. 2. 2011).

²⁵ Čl. 2. st. 1. Uredbe o zaštiti putnika u autobusnom prijevozu.

²⁶ Preambula t. 1. Uredbe o zaštiti putnika u autobusnom prijevozu.

te „zato što je putnik u autobusnom prijevozu slabija stranka u ugovoru o prijevozu, treba svim putnicima osigurati minimalnu razinu zaštite.“²⁷

Uredba o pravima putnika u autobusnom prijevozu definira ugovor o prijevozu kao „ugovor koji sklapaju prijevoznik i putnik za pružanje jednog ili više linijskih ili povremenih prijevoza“²⁸, a kartu kao „valjani dokument ili drugi dokaz ugovora o prijevozu“.²⁹ Nadalje, određuje kao obvezu prijevozniku da izda kartu, osim „ako drugi dokumenti putniku daju pravo na prijevoz.“³⁰ Dakle, Uredba ne određuje formalizam ugovora o prijevozu putnika, već samo određuje obvezu izdavanja karte ili drugog odgovarajućeg dokumenta za koji je dovoljno da je u elektroničkom obliku.

U skladu s Uredbom o prijevozu putnika u autobusnom prijevozu, kao dodatna obveza prijevoznika prema putnicima proizlazi i „osiguravanje odgovarajuće i razumljive informacije o njihovim pravima iz ove Uredbe, najkasnije na polasku. Ove informacije se osiguravaju na autobusnim kolodvorima, i prema potrebi, na internetu.“³¹

U dijelu o pravima putnika, Uredba o pravima putnika u autobusnom prijevozu navodi kako „putnici u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom imaju pravo na odštetu za smrt, uključujući opravdane pogrebne troškove, ili za osobnu povredu, kao i za gubitak ili oštećenje prtljage radi nesreća koje se dogode pri upotrebi autobusa“³², a „najveća granica utvrđena u nacionalnom zakonodavstvu za odštetu za smrt ili osobnu povredu ili gubitak ili oštećenje prtljage u svakom pojedinom slučaju ne smije biti niža od 220 000 EUR za putnika.“³³ Nadalje, neka od utvrđenih prava putnika jesu i pravo putnika da mu prijevoznik, u slučaju nesreće koja se dogodi pri uporabi autobusa, osigura razumnu i razmjernu pomoć s obzirom na neposredne praktične potrebe putnika nakon nesreće (takva pomoć može, ako je potrebno, uključivati smještaj, hranu, odjeću, prijevoz i pružanje prve pomoći);³⁴ pravo osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti na prijevoz (prijevoznici, putnički agenti i organizatori putovanja ne smiju odbiti prihvatiti rezervaciju, izdati ili drukčije osigurati kartu ili ukrcati osobu na temelju invaliditeta ili smanjene pokretljivosti), pravo na dostupnost i informacije (u smislu nediskriminirajućih uvjeta pristupa prijevozu te informacija o uvjetima

²⁷ Preambula t. 2. Uredbe o zaštiti putnika u autobusnom prijevozu.

²⁸ Čl. 3.c Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

²⁹ Čl. 3.d Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³⁰ Čl. 4. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³¹ Čl. 25. st. 1. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³² Čl. 7. st. 1. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³³ Čl. 7. st. 2. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³⁴ Čl. 8. st. 1. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

pristupa), na besplatnu pomoć na označenim autobusnim kolodvorima i u autobusima (npr. pomoć da utovare/preuzmu svoju prtljagu, uđu/izađu iz vozila, dođu do sjedala i ostalo pobrojeno u Prilogu 1. Uredbe), odštetu za gubitak ili oštećenje invalidskih kolica, druge opreme za kretanje ili pomoćnih naprava;³⁵ prava putnika u slučaju kašnjenja ili otkazivanja (u vidu nastavka, preusmjeravanje putovanja ili povrata cijene karte; u vidu dobivanja pravodobnih informacija, i u vidu pomoći u slučaju otkazanih polazaka ili kašnjenja pri polasku)³⁶ te pravo na podnošenje pritužbi (s time da putnik koji nije zadovoljan poduzetim mjerama ili nije u propisanom roku izviješten o poduzetim mjerama može pokrenuti upravni spor).³⁷

Treba spomenuti da materiju iz ovog područja, u širem smislu, na ovoj razini uređuju i sve ostale uredbe i direktive koje reguliraju pitanja pristupa tržištu prijevoznih usluga i sigurnosti prijevoza. Dakle, Uredbom o pravima putnika u autobusnom prijevozu prijevoznicima su određene dodatne obveze u cilju zaštite putnika kao slabije ugovorne strane, koje uključuju i predugovorno informiranje, samu realizaciju usluge iz ugovora, ali i pravo na podnošenje prigovora. Ipak, prijevoznik je u obvezi izdati kartu ili drugi valjani dokument koji može biti i u elektroničkom obliku; dakle, Uredba o zaštiti putnika u autobusnom prijevozu ne nameće obveznu formu samog ugovora o prijevozu putnika u autobusnom prometu.

2.3 Međunarodna regulativa

Materiju ugovora o međunarodnom prijevozu putnika uređuje Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom iz 1973.³⁸ (dalje u tekstu: CVR)³⁹, koja je stupila na snagu 1994. godine.⁴⁰

³⁵ Čl. 9. – 18. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³⁶ Čl. 19. – 23. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³⁷ Čl. 27. i čl. 7. st. 1. Uredbe o pravima putnika u autobusnom prijevozu.

³⁸ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/93.

³⁹ Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR). Geneva, 1 March 1973 – Republika Hrvatska stranka je CVR-a temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine Odlukom Vlade RH o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/93.).

⁴⁰ CVR je potpisana u Ženevi 1. ožujka 1973. godine. Međutim, iako donesena 1973. godine, ratificirale su je samo četiri zemlje, što prema samoj Konvenciji nije bilo dovoljno jer se tražila ratifikacija ukupno pet zemalja. Iz tog razloga, CVR stupa na snagu tek 1994. godine.

U skladu s CVR-om, polje primjene obuhvaća ugovore o prijevozu putnika, a prema konkretnom slučaju njihove prtljage, cestovnim vozilima kad je u ugovoru predviđeno da se prijevoz obavlja na teritoriju najmanje dviju zemalja i da se polazište i odredište, ili pak i jedno i drugo, nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica, bez obzira na to gdje se nalazi sjedište ili kojeg su državljanstva ugovorne strane.⁴¹ Nadalje, CVR kao obvezu prijevoznika navodi izdavanje individualne ili kolektivne karte, ali istovremeno propisuje „ako putnik nema kod sebe kartu, ako je nepravilna ili izgubljena, to ne zadire u postojanje ili važnost ugovora o prijevozu, za koji su i dalje mjerodavne odredbe ove konvencije.“⁴² Kao sastavne dijelove karte CVR određuje ime i adresu prijevoznika, kao i napomenu da su za ugovor mjerodavne odredbe ove konvencije.⁴³ U dijelu Odgovornost prijevoznika CVR normira prijevoznikovu odgovornost za gubitak ili štetu nastalu zbog smrti, tjelesne povrede ili drugog oštećenja fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika kao posljedice nezgode u vezi s prijevozom do koga je došlo za vrijeme dok se putnik nalazio u vozilu ili ukrcavao ili iskrcavao uz mogućnost oslobođenja odgovornosti ako je do nezgode došlo zbog okolnosti koje prijevoznik, i pored poduzetih mjera, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.⁴⁴ Isto tako, „sud koji vodi postupak određuje u skladu s nacionalnim zakonodavstvom mjesta u kojem se nalazi njegovo sjedište, uključujući norme kolizionog prava, razmjere štete za koju treba dati naknadu zbog smrti, tjelesne ozljede ili nanošenja svake druge fizičke ozljede ili psihičke povrede putniku, te koje osobe imaju pravo na naknadu zbog takve ozljede ili povrede.“⁴⁵

Dakle, po CVR-u prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti uz navedene egzoneracijske razloge, a u dijelu opsega naknade štete CVR upućuje na nacionalnu regulativu, što je u slučaju Hrvatske ZOO i načelo *restitutio in integrum*. U dijelu obvezne forme ugovora o prijevozu, CVR ga ne normira, već jedino određuje kao obvezu prijevoznika izdavanje karte, no i slučaj nepravilne karte ili neposjedovanja karte ne utječe na prava putnika.

⁴¹ Čl. 1. CVR-a.

⁴² Čl. 5. st. 1. CVR-a.

⁴³ Čl. 5. st. 2. CVR-a.

⁴⁴ Čl. 11. CVR-a.

⁴⁵ Čl. 12. CVR-a.

3. FORMALNOST UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA CESTOM – PREGLED UZROKA

Ugovor o prijevozu putnika glavni je izvor međusobnih prava i obveza putnika i prijevoznika. Ugovor o prijevozu putnika prvenstveno, kao *lex specialis*, uređuje ZPCP/2018 koji je prvi put u hrvatskom zakonodavstvu propisao kako se ugovori o prijevozu putnika obvezno sklapaju u pisanoj formi, dakle uvodi formalnost ugovora⁴⁶.

Ugovor o prijevozu putnika bio je neformalan ugovor sve do usvajanja ZPCP/2018. Povijesna geneza ugovora o prijevozu putnika seže još u SFRJ s obzirom na to da su do osamostaljenja Republike Hrvatske 1991. godine ugovori o prijevozu cestom bili uređeni Zakonom o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu (dalje u tekstu: ZUPCP/1987)⁴⁷. Zakonom o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza koji su se u Republici Hrvatskoj primjenjivali kao republički zakoni⁴⁸ nije bio preuzet nijedan zakon iz područja cestovnog prava. Dakle, zbog tehničke pogreške navedeni zakon nije preuzet od bivše Jugoslavije te u periodu od 1991. do 1998. godine u Republici Hrvatskoj nije postojao *lex specialis* za cestovni prijevoz.⁴⁹ 1998. godine pogreška je ispravljena i usvojen je ZPCP/1998 koji je uređivao predmetni ugovor⁵⁰ i bio na snazi do 2002. godine⁵¹, kada dolazi do brisanja svih članaka⁵² koji su uređivali materiju ugovora o prijevozu u cestovnom prometu s obrazloženjem usklađivanja domaćeg zakonodavstva s regulativom Europske unije, odnosno da isti članci nisu potrebni jer istu materiju regulira CMR⁵³ i ZOO/1991.

Međutim, treba pojasniti kako je navedeno pojašnjenje krnje i netočno jer nadležnost reguliranja u području prometnog prava Europske unije uopće ne obuhvaća i ugovor o prijevozu putnika. Naime, u državama članicama pitanje prometa uređeno je trima vrstama pravnih pravila, i to pravilima nacionalnog prava, pravom EU-a i međunarodnim ugovorima koje su države članice ratificirale. Nadalje, iako nisu bili predviđeni osnivačkim ugovorom, u

⁴⁶ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

⁴⁷ Službeni list SFRJ, br. 83-2/1987.

⁴⁸ Narodne novine, br. 53/1991.

⁴⁹ Opširnije: Radionov Radenković, N., *Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom*, Hrvatska pravna revija, vol. 6, br. 6, 2006., str. 44–51.

⁵⁰ Čl. 93. – 172. uređivali su ugovor o prijevozu, područje privatnopravnog cestovnog prava, odnosno ugovor o prijevozu robe, putnika i prtljage u domaćem prijevozu. Navedeni zakon uređivao je i javnopravno područje cestovnog prava, odnosno organizaciju tržišta cestovnih usluga u domaćem prijevozu.

⁵¹ Člankom 39. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine, br. 83/02.

⁵² Radionov Radenković, *op. cit.* (bilj. 18), str. 48.

⁵³ Republika Hrvatska stranka je od 8. listopada 1991., notifikacijom o sukcesiji.

praksi su se pojavili i mješoviti sporazumi koji podrazumijevaju međunarodne sporazume koji istodobno obuhvaćaju pitanja iz nadležnosti EU-a, ali i pitanja nad kojima su ovlasti zadržale države članice.⁵⁴ Mogućnost odlučivanja na razini Europske unije o bilo kojem pitanju, shodno tome i o pitanju prometa, ovisi o načelu dodijeljenih ovlasti, načelu supsidijarnosti i načelu proporcionalnosti.⁵⁵ Načelo dodijeljenih ovlasti određuje da „na temelju načela dodjeljivanja, Unija djeluje samo u granicama nadležnosti koje su joj države članice dodijelile Ugovorima kako bi postigla njima određene ciljeve. Nadležnosti koje Ugovorima nisu dodijeljene Uniji⁵⁶, zadržavaju države članice“⁵⁷, odnosno pravilo preemtivnih ovlasti, koje propisuje „kad Unija usvoji pravnu normu, države članice gube ovlast urediti isto pitanje... ako EU ukine normu, prostor za uređivanje tog pitanja ponovo se otvara državama članicama.“⁵⁸ Nadalje, upravo je prometna politika područje podijeljene ovlasti između EU-a i država članica⁵⁹, a ovlast EU-a obuhvaća „(a) zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema državnom području države članice ili iz njega, odnosno, promet preko državnog područja jedne države članice ili više njih; (b) uvjete pod kojima prijevoznici nerezidentni u nekoj državi članici, mogu pružati prometne usluge unutar te države članice; (c) mjere za poboljšanje sigurnosti prometa; (d) sve druge odgovarajuće odredbe.“⁶⁰ Reguliranje Europske unije u području prometa ne obuhvaća strogi formalizam ugovora o prijevozu putnika, odnosno uređivanje područja prijevoza putnika u cestovnom prometu preuzeta je nadležnost Europske unije s obzirom na to da akti Europske unije uređuju navedeno u dijelu pitanja pristupa tržištu prijevozničkih usluga i sigurnosti prijevoza te minimuma zajamčenih prava putnika u autobusnom prijevozu, kao što je predugovorno informiranje i slično, no forma ugovora o prijevozu putnika cestom u nadležnosti je svake države članice.

⁵⁴ Prema čl. 218. st. 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu: UFEU), SL C 202, 7. 6. 2016., mješoviti sporazum istodobno sklapaju EU i svaka od njezinih država članica. Stupa na snagu kada ga u ime EU-a ratificira Vijeće ministara i Europski parlament te svaka država članica u skladu s vlastitim postupkom predviđenim za sklapanje međunarodnih sporazuma.

⁵⁵ Opširnije Radionov, N., Čapeta T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 16–18.

⁵⁶ Čl. 5. t. 2. Ugovora o Europskoj uniji (pročišćena verzija), SL C 202, 7. 6. 2016.

⁵⁷ Čl. 5. t. 2. Ugovora o Europskoj uniji.

⁵⁸ Radionov, N. et al., op. cit. (bilj. 55), str. 17.

⁵⁹ Navedeno je izričito u čl. 4. st. 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije: „2. Podijeljena nadležnost između Unije i država članica primjenjuje se u sljedećim glavnim područjima: (a) unutarnjem tržištu; (b) socijalnoj politici za aspekte utvrđene u ovom Ugovoru; (c) ekonomskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji; (d) poljoprivredi i ribarstvu, osim očuvanja morskih bioloških resursa; (e) okolišu; (f) zaštiti potrošača; (g) prometu; (h) transeuropskim mrežama; (i) energetici; (j) području slobode, sigurnosti i pravde; (k) zajedničkoj brizi za sigurnost u pitanjima javnog zdravlja, za aspekte utvrđene u ovom Ugovoru.“

⁶⁰ Čl. 91. UFEU-a.

Nadalje, CMR predviđa svoju primjenu isključivo na području međunarodnog prijevoza, tj. onog koji se odvija između različitih država članica stranaka CMR-a.⁶¹ Iz tog razloga ona nije primjenjiva na prijevoz unutar države potpisnice, odnosno u ovom slučaju, na prijevoz unutar Republike Hrvatske.

Za dio obrazloženja koji se poziva na ZOO/1991 valja pojasniti kako je ZOO/1991 *lex generalis* i primjenjuje se samo kada ne postoji *lex specialis*. Odredbe ZOO/1991 po samoj su svojoj naravi općenite i sažete jer je ZOO/1991 propis građanskog prava te iz njega proizlaze određena načela. Međutim, ta načela nisu svrsishodne primjene za trgovačkopravnu materiju ugovora o prijevozu. Prijevoz, odnosno cestovno pravo, sadrži mnogobrojne posebne institute koji zaslužuju detaljnije razrađen *lex specialis* prema načelima trgovačkog prava,⁶² posebice uzimajući u obzir monizam i normiranost svih ugovora unutar ZOO/1991 (na načelnoj razini). Dakle, od 2002. godine u Republici Hrvatskoj ugovori o prijevozu bili su nenormirani, sve do ZPCP/2018 (jednim člankom).

Nadalje, kao razlog za donošenje ZPCP/2018 treba spomenuti potrebu za boljim rješenjem određenih pitanja, i to prvenstveno liberalizacije tržišta autotaksi prijevoza zbog pojave novih pružatelja usluga, kao što je Uber, reguliranja iznajmljivanja vozila s vozačem, povremenog prijevoza, prijevoza tereta i osoba za vlastite potrebe i sl. Izmjenama je zakonodavac ujedno i promijenio visinu određenih prekršajnih kazni za kršenje zakonskih propisa, a posebice onih koji reguliraju pristup u djelatnost (licencije) i onih kršenja koja mogu predstavljati razlog za oduzimanje dobrog ugleda prijevoznika ili odgovornih osoba prijevoznika, a time i razlog za oduzimanje odgovarajuće licencije, čime pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik gubi status prijevoznika. Bilo je potrebno urediti uvjete i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz tereta i osoba za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provedbu i nadzor nad provedbom ZPCP/2018. Općenito, izmjene su bile uvjetovane potrebom normiranja organizacije cestovnog prijevoza sa svim tehničkim pitanjima vezanima uz to. Međutim, treba istaknuti kako je taj dio već prethodno bio normiran i iziskivao je samo određene prilagodbe, a dio koji se tiče ugovora o

⁶¹ Čl. 1. CMR-a: „Ova Konvencija primjenjivat će se na svaki ugovor za prijevoz robe uz naknadu, cestom, na vozilima, kad se mjesto preuzimanja i mjesto odredišta, kako je to određeno ugovorom, nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna ugovorna država, bez obzira na mjesto sjedišta i nacionalnosti stranaka.“

⁶² Radionov Radenković, *op. cit.* (bilj. 18).

prijevozu, za koji je ZPCP/2018 *lex specialis* i koji nije bio reguliran od 2002. godine, kada je ukinuta cijela jedna glava s 97 članaka⁶³ koji su normirali ugovor o prijevozu, u ZPCP/2018 unesen je samo jednim člankom koji je pritom uveo i formalizam ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu prvi put u hrvatskom zakonodavstvu, a iz prethodno pojašnjenih razloga koji su doveli do izmjena ZPCP/2018 jasno proizlazi da nijedan objektivni čimbenik nije iziskivao uvođenje formalnosti ugovora o prijevozu putnika cestom.

Općenito, određeni oblik pravnom poslu se daje bilo zato što je tako određeno zakonom bilo voljom ugovornih strana, a o istom ovisi i postojanje samog posla i njegova valjanost. *Gavella* navodi i određene praktične razloge iz kojih je bitno ili poželjno da pravni posao ima određeni oblik. Tako navodi razloge: „temelj za upise u neke upisnike... postizanje nekih daljnjih pravnih učinaka... zadovoljavanje procesnopravne ili fiskalne i sl. potrebe i zahtjeva javne vlasti.“⁶⁴ Prema *Gorencu*,⁶⁵ bitan razlog tomu je propisani sadržaj ugovora te kontrola koju vrše mjerodavna tijela.

ZPCP/2018 propisuje da se ugovori zaključuju u pisanoj formi, potom da se moraju čuvati u poslovnim prostorijama ugovornih strana te da se moraju dati na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev. Isto tako, Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta⁶⁶ propisuje ovlast inspektora da pri obavljanju inspeksijskog nadzora, među ostalim, izvrši pregled poslovnih knjiga, sporazuma, ugovora, dozvola i drugih isprava te dokumentacije i evidencije o poslovanju i primjeni propisa. Istim stavkom kojim uvodi formalnost ugovora u putničku prijevozničku djelatnost ZPCP/2018 nameće ujedno prijevozniku i obvezu čuvanja sklopljenih pisanih ugovora u poslovnim prostorijama ugovornih strana te davanja na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev.⁶⁷ Uzimajući u obzir iznesene komentare *Gorenca* i *Gavelle* te cjelokupni način reguliranja ugovora o prijevozu putnika, mogli bismo zaključiti kako je jedan od bitnijih razloga zakonodavca za uvođenje formalnih ugovora bio olakšani porezni nadzor nad radom cestovnih prijevoznika.

Također, *Gorenc*, tumačeći odredbe ZOO/2005 o potvrdi sklopljenog ugovora, navodi da je svrha pisane potvrde o usmenom sklopljenom ugovoru „kako bi se sačuvali dokazi o sadržaju usmeno sklopljenog ugovora kao i izbjegavanje sporova zbog različitog tumačenja o

⁶³ Glava IX. i članci 93. – 172. ZPCP/1998.

⁶⁴ Gavella, N., *Privatno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2019., str. 288.

⁶⁵ Gorenc, V., *Komentar zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 456.

⁶⁶ Narodne novine, br. 22/14, 98/19, čl. 13.

⁶⁷ Čl. 97. st. 3. ZPCP/2018.

postignutom sporazumu“.⁶⁸ Iako se vozna karta i ugovor o prijevozu razlikuju u jednom obveznom sastojku – imenu i prezimenu putnika, što ugovor mora sadržavati, a karta ne, nejasna je sama svrha dokaza o sklopljenom ugovoru ako je prethodno propisan pisani oblik ugovora kao obvezni. Dakle, nema objektivnog razloga koji bi opravdao pravni kumulizam u vidu i pisanog ugovora i pisanog dokaza o istom tom ugovoru.

U nastavku ćemo analizirati posljedice koje je ista odredba imala na prava putnika odnosno obveze prijevoznika, posebice kod naknade štete putniku.

4. ANALIZA POSLJEDICA FORMALNOSTI UGOVORA U SKLADU S OPĆIM NAČELIMA OBVEZNOG PRAVA

4.1. Tumačenje oblika ugovora

Pravne poslove dijelimo na formalne i neformalne prema tome pripadaju li vrsti pravnih poslova za koje pravni poredak traži neki posebni oblik.⁶⁹ Naime, prema ZOO/2005 volja za sklapanje ugovora može se izjaviti riječima, uobičajenim znakovima, komunikacijskim sredstvima, odnosno općenito ponašanjem iz kojega se sa sigurnošću može zaključiti o njezinu postojanju, sadržaju i identitetu davatelja izjave.⁷⁰ S obzirom na mogućnost izjavljivanja volje na razne načine, pitanje je mogu li ugovaratelji uvijek biti slobodni u izboru tih načina. Ako su ugovaratelji pri sklapanju ugovora obvezni izjaviti volju na određeni način, tako sklopljene ugovore nazivamo formalnim ugovorima. Odnosno, *a contrario*, ugovore za koje ne postoji propisani oblik nazivamo neformalnim ugovorima. *Gorenc* i *Crnić* u svojim komentarima ZOO/2005 ističu: „u kontinentalnoeuropskom pravom poretku u pogledu obveznih odnosa zastupljeno je opće pravilo neformalnih ugovora“⁷¹, odnosno kako je neformalni „usmeni oblik ugovora najčešći jer je primjeren modernom načinu života.“⁷² Prema *Bukljašu* i *Vizneru*, odnosno komentarima Zakona o obveznim odnosima SFRJ (dalje u tekstu: ZOO/1978)⁷³, ZOO/1978 proklamirao je načelo

⁶⁸ *Gorenc, op. cit.* (bilj. 65), str. 445.

⁶⁹ *Gavella, op. cit.* (bilj. 64), str. 258.

⁷⁰ Čl. 249. st 1. i st. 2. ZOO-a.

⁷¹ *Gorenc, op. cit.* (bilj. 65), str. 442.

⁷² *Crnić, I., Zakon o obveznim odnosima s izmjenama iz 2018. i dodatnom sudskom praksom, 7., izmijenjeno i dopunjeno izd., Organizator, Zagreb, 2018., str. 636.*

⁷³ Službeni list SFRJ, br. 29/78.

neformalnosti, točnije načelo slobodnog izbora forme ugovora pa se ugovor sklapao usmeno, pismeno, telefonski, telegrafski, teleprinterom i neposrednom radio-vezom.⁷⁴ ZOO/1978 polazio je od neformalnosti sklapanja ugovora s obzirom na to, navodi *Bukljaš*, kako je prednost neformalnosti što ubrzava promet, a iznimno zbog sigurnosti i dokazivanja, zakon predviđa da se forma odredi zakonom ili voljom stranaka. Nadalje, *Bukljaš* navodi kako i prema tadašnjim inozemnim pravilima i u pravu drugih država prevladava neformalnost ugovora, osobito za trgovačke ugovore.⁷⁵ Slično pojašnjava i *Vizner* navodeći „novi zakon prihvaća princip konsenzualizma po kojem se obvezni ugovori mogu pravovaljano sklapati običnom suglasnošću volja usmjerenih na dotično sklapanje bez obveze pridržavanja određenih formi... ovako proklamiran princip konsenzualizma zakon ističe i onim naslovom ispred ovdašnjeg članka 67. Neformalnost ugovora, koji princip je općenito prihvaćen i od strane današnjeg suvremenog ugovornog prava modernog zakonodavstva“.⁷⁶

Ipak, mogli bismo reći kako navedene konstatacije sve više postaju postulat prošlih ZOO-ovskih tumačenja, a tendencija suvremenih pravnih poslova ide prema načelu formalnosti. Iako je ZOO/2005 ostao na istim načelima kao ZOO/1978, *Gavella a contrario* navodi da suvremeni pravni poreci formalizam određuju za pravne poslove u pogledu kojih se već tradicionalno zahtijeva da imaju određeni oblik, ali i „sve više šire krug takvih pravnih poslova, jer važući između želje da pojedincima omoguće što veću autonomiju i slobodu u društvenim odnosima i nekih drugih pravno političkih razloga i potreba – daju prednost potonjima“.⁷⁷ Mogući je razlog tomu i što pravni posao može „dobiti oblik isprave napisane na papiru ili kojem drugom materijalu (pisane isprave), a sve se više afirmira i oblik elektroničkog zapisa⁷⁸ i elektroničkog potpisa“⁷⁹ te *Gavella* izričito navodi kako među ostalim pisani oblik podrazumijeva oblik isprave „uključujući i oblik elektroničke isprave“⁸⁰, iz čega možemo zaključiti kako se pojam oblika, točnije pisanog oblika širi i na elektronički ugovor.

Općenito, hrvatsko zakonodavstvo nije izrijeком definiralo pisani oblik ugovora, ZOO/1978 ostavlja regulaciju otvorenu novim komunikacijskim sredstvima jer navodi da je

⁷⁴ Čl. 67. ZOO/1991.

⁷⁵ Opširnije: *Bukljaš, I., Komentar Zakona o obveznim odnosima : opći i posebni dio obligacija*, Progres, Zagreb, 1978., str. 36.

⁷⁶ *Vizner, B., Komentar zakona o obveznim (obligacionim) odnosima*, 1. knjiga, Zagreb, Riječka tiskara, 1978., str. 313.

⁷⁷ *Gavella, op. cit.* (bilj. 64), str. 288.

⁷⁸ Čl. 293. st. 1. ZOO/2005.

⁷⁹ *Gavella, op. cit.* (bilj. 64), str. 284.

⁸⁰ *Gavella, op. cit.* (bilj. 64), str. 287.

„zahtjev pisanog oblika ispunjen ako strane izmjenjuju pisma ili se sporazume teleprinterom ili nekim drugim sredstvom koje omogućuje da se sa sigurnošću utvrde sadržaj i davatelj izjave.“⁸¹ Sadržajno, pisani ugovor sadržavat će sve bitne sastojke ugovora, ovisno o kojoj je točno vrsti ugovora riječ te će često *lex specialis* i propisivati sastojke koji će se ovisno o vrsti pravnog posla smatrati bitnima. No ono što je prema ZOO/2005 za pisani (formalni) oblik značajno jest i potpis ugovornih strana. Crnić detaljnije u svojem komentaru ZOO/2005 navodi kako „u pravilu u potpisu ugovor mora sadržavati ime i prezime, međutim bit će dovoljno da potpis sadržava i samo prezime ili samo ime ili nadimak ugovaratelja, ako je potpisnika moguće i individualizirati“⁸², a slično konstatira i Gorenc navodeći „kad je pisani oblik jedan od bitnih sastojaka ugovora za valjanost ugovora, neovisno o tome je li oblik predviđen propisom ili ugovorom stranaka, ugovor se smatra sklopljenim ne u trenutku postignute suglasnosti o bitnim sastojcima ugovora, nego u trenutku kad je ispunjen pisani oblik. Pisani oblik je ispunjen kad je pisana isprava sastavljena i kad ispravu potpišu sve osobe koje su ugovorom obvezane. U tom smislu kao bitni sastojci pisanog oblika ugovora su a) tekst očitovanja volje ugovornih strana i b) potpis teksta obvezanih osoba.“⁸³ ZOO/2005 ostaje na istim načelima kao i ZOO/1978, osim što uvodi i ugovor sklopljen elektroničkim putem (na općoj razini)⁸⁴, u skladu s usvojenim Zakonom o elektroničkoj trgovini⁸⁵ (dalje u tekstu: ZOET), koji je kao *lex specialis* prije izmjena ZOO/2005 izrijekom naveo elektronički oblik kao jedan od oblika ugovora.⁸⁶ Nadalje, pisanost standarda trebala bi biti podložna tumačenju i shvaćanju u određenom vremenu u skladu s tehnološkim stupnjem razvijenosti. ZOO/1978 nije ni mogao predvidjeti elektronički oblik kao jedan oblik pisanog ugovora jer tehnologija nije bila na tom stupnju razvoja, no to nije spriječilo zakonodavca da regulativu ostavi otvorenu za sve daljnje promjene. Zato se „elektronički oblik može smatrati samo jednim oblikom pisanog izražavanja koji je čitljiv i zapisiv uz pomoć posebnih naprava, a o tome što se smatra pisanim stvar je pravnog standarda u određenom vremenu.“⁸⁷

Ugovor sklopljen u elektroničkom obliku i potpisan elektroničkim potpisom predstavlja formalni pravni posao jer „s pravnotehničkog gledišta elektronički oblik sklapanja ugovora – pod pretpostavkom ispunjenja odredaba ZOO-a i posebnih propisa o toj materiji –

⁸¹ Čl. 72. st. 4. ZOO/1991.

⁸² Crnić, *op. cit.* (bilj. 72), str. 647.

⁸³ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 452.

⁸⁴ Čl. 293. ZOO/2005.

⁸⁵ Narodne novine, br. 173/03, 67/08, 36/09, 130/11, 30/14, 32/19.

⁸⁶ ZOET iz 2003. godine, čl. 2. t. 6., ista definicija i u ZOET-u iz 2019., čl. 1. t. 6.

⁸⁷ Opširnije: Matić, T., *Osnove prava elektroničke trgovine*, M.E.P. Consult, Zagreb, 2008., str. 41–54.

zadovoljava uvjetima pisanog oblika formalnih ugovora.“⁸⁸ Pritom valja imati na umu kako je elektronički oblik izjednačen s pisanim (formalnim) oblikom jedino ako zadovolji dodatni parametar elektroničkog potpisa. ZOET izričito navodi da se, kada se kao pretpostavka valjanosti i nastanka ugovora traži potpis osobe, što je redovito slučaj kada zakonodavac propiše obvezni pisani oblik ugovora, smatra kako „tom uvjetu udovoljava elektronička poruka potpisana elektroničkim potpisom u skladu s odredbama Zakona o elektroničkom potpisu.“⁸⁹ Stoga, razlika koju uočavamo je isključivo tehnika sklapanja (na papiru ili elektroničkim putem), a dodatno ističemo i razloge koje za to navodi *Gorenc*: „i za ugovor sklopljen elektroničkim putem vrijedi temeljno načelo iz čl. 247. ZOO-a prema kojemu je ugovor sklopljen u trenutku kad su se ugovorne strane suglasile o bitnim sastojcima ugovora“,⁹⁰ a slično pojašnjava i *Crnić* navodeći kako odredba o elektroničkom sklapanju ugovora nije unijela veće novine s obzirom na to da „između sklapanja ugovora elektroničkim putem i ugovora sklopljenih na drugi način nema supstancijalne razlike jer je ugovor u svakom slučaju sporazum. Stoga je i u ZOO-u za ugovore sklopljene elektroničkim putem preuzeto standardno rješenje iz čl. 247. ZOO-a prema kojem je svaki ugovor sklopljen onog trenutka kad su se ugovorne strane suglasile o bitnim sastojcima ugovora.“⁹¹

Treba napomenuti kako su bitne značajke elektroničke isprave jednoznačno povezani podaci koji su kreirani, sačuvani i distribuirani elektroničkim putem, uz vrlo bitno svojstvo koje Zakon o elektroničkoj ispravi (dalje u tekstu: ZEI)⁹² naziva “dokumentacijsko svojstvo”.⁹³ Dokumentacijsko svojstvo čini bitnu razliku između elektroničke isprave i ostalih elektroničkih dokumenata s obzirom na to da upravo zahvaljujući dokumentacijskom svojstvu određena isprava u elektroničkom obliku zadržava „vjerodostojnost, cjelovitost i valjanost kroz vremensko razdoblje utvrđeno zakonima i drugim propisima“⁹⁴ jer omogućuje provjeru identiteta stvaratelja, vjerodostojnosti poruke i sl. Kao sredstvo za dobivanje tog svojstva navedeno je korištenje „elektroničkim potpisom (provjera vjerodostojnosti poruke) koji uključuje i kvalificirani certifikat (provjera identiteta stvaratelja) te naprednim vremenskim žigom (koji potvrđuje sadržaj podataka na koje se odnosi u navedenom vremenu).“⁹⁵ Dakle,

⁸⁸ *Gorenc, op. cit.* (bilj. 65), str. 455.

⁸⁹ Čl. 11. ZOET-a.

⁹⁰ *Gorenc, op. cit.* (bilj. 65), str. 454.

⁹¹ *Crnić, op. cit.* (bilj. 72), str. 651.

⁹² Zakon o elektroničkoj ispravi, Narodne novine, br. 150/05.

⁹³ Čl. 4. t. 1. i t. 2. ZEI-a.

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Lisičar, H., *Mogućnosti uporabe elektroničke isprave i elektroničkih dokumenata u parničnom postupku*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 60, br. 6, 2010., 1391–1422, str. 1397.

ako isprava nije potpisana elektroničkim potpisom, ista ima svojstvo potvrde, zapisa i sl., no nije izjednačena s formalnim pisanim ugovorom (na papiru).

U skladu s prije navedenim, ZPCP/2018 je propisao da se taksativno navedeni ugovori o prijevozu,⁹⁶ uključujući i ugovor o prijevozu putnika, zaključuju u pisanoj formi te da se moraju čuvati u poslovnim prostorijama ugovornih strana i moraju se dati na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev.⁹⁷ ZPCP/2018 je propisao pisanu formu, što u odnosu na ZOO/2005 znači obveznost oblika sklopljenog ugovora s obzirom na to da ZOO/2005 propisuje kako se ugovor sklapa u bilo kojem obliku, osim ako je zakonom drukčije određeno,⁹⁸ što je upravo ZPCP-om 2018 i učinjeno. Osim propisanog oblika, ZPCP/2018 utvrđuje i bitne elemente ugovora o prijevozu putnika, a to su naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relacija prometovanja, cijena i rok plaćanja.⁹⁹ Dakle, ZPCP/2018 propisuje formalan ugovor s pet obveznih sastojaka. Treba spomenuti kako *Crnić* u svojem komentaru ZOO/2005 navodi kako je „prednost ugovora sklopljenog u pisanom obliku upravo u tome što se na temelju takve isprave u slučaju spora, lakše može utvrditi prava volja ugovornih strana“, ali isto tako ističe da je „usmeni oblik primjeren modernom načinu života, primjerice kupnja karata za prijevoz i slično. Propisivanje oblika (forme) za sklapanje takvih poslova bilo bi suprotno njihovoj naravi i otežavalo bi svakodnevni pravni posao.“¹⁰⁰

A contrario, prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu iz 1974. (dalje u tekstu ZPCP/1974¹⁰¹) bitan element ugovora o prijevozu putnika bio je samo put, što se tumači tako da „strane moraju ugovoriti početnu i završnu točku puta. Ovi elementi mogu biti ugovoreni

⁹⁶ Čl. 97. st. 1. ZPCP/2018: (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.

⁹⁷ Čl. 97. st. 3. ZPCP/2018.

⁹⁸ Čl. 286. st. 1. ZOO-a.

⁹⁹ Čl. 97. st. 4. ZPCP/2018.

¹⁰⁰ *Crnić, op. cit.* (bilj. 72), str. 636.

¹⁰¹ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (Službeni list SFRJ 2/1974, 83/1987).

određeno ili odredivo.“¹⁰² Naime, prema *Jakaši*, „kada stranke sklope ugovor o prijevozu putnika, znači da se vozar obavezao prevesti jednu osobu na ugovorenom putu. Kod tog načelno je irelevantno da to bude točno individualizirana osoba... posredstvom putnih karata ugovara se ili da će vozar prevesti bilo koju osobu koja se legitimira s voznom kartom (karta na donosioca) ili pak da će prevesti točno određenu osobu (karta na ime).“¹⁰³ Dakle, prema *Jakaši*, prijevoznik je dužan izdati putnu kartu, što također treba tumačiti u skladu s običajima u prometu, odnosno „karta se redovito izdaje kod linijskih prijevoza... i kada to putnik zahtijeva, odnosno kada je to ugovoreno ili se pretpostavlja da je ugovoreno. Nije uobičajeno izdavanje putne karte kod taxi službe... pa je vozar neće biti dužan izdati i kada to putnik zahtijeva.“¹⁰⁴ To znači da je prema ZPCP/1974 uvjet za valjanost ugovora bilo neformalno sklapanje ugovora s jednim bitnim elementom.

Izmjenama ZPCP/1974 godine 1987. nije mijenjano navedeno, odnosno putnički prijevoz nastavio je odvijati se putem neformalnih ugovora o prijevozu.

Usvojenim izmjenama ZPCP/2018 ugovor o prijevozu, dakle, mora biti sklopljen u pisanom obliku jer to zahtijeva kogentna pravna odredba s taksativno navedenim sastavnim dijelovima, no prema tumačenju oblika ugovora zaključujemo da „pisani oblik podrazumijeva i elektronički oblik“,¹⁰⁵ odnosno da „elektronički oblik sklapanja ugovora zadovoljava uvjetima pisanog oblika formalnih ugovora.“¹⁰⁶ Navedeno tumačenje primjenjivo je općenito shodno razvoju tehnologije, praćenju trendova i ubrzavanju određenih poslovnih segmenata. U obama slučajevima, u skladu s općim tumačenjima ZOO/2005, takvi ugovori moraju sadržavati potpise ugovornih strana, odnosno dokument mora biti elektronički potpisan.

4.2. Posljedice nepoštovanja oblika

¹⁰² Jakaša, B., *Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu: s konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom i općim uvjetima rada jugoslovenskih poduzeća javnog cestovnog saobraćaja u međunarodnom prijevozu robe motornim vozilima*, Liber, Zagreb, 1976., str. 81.

¹⁰³ *Ibid.*, str. 28.

¹⁰⁴ *Ibid.*, str. 39.

¹⁰⁵ Matić, *op. cit.* (bilj. 87), str. 53.

¹⁰⁶ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 455.

Za formalni pravni posao oblik koji je propisan bitna je pretpostavka, odnosno uvjet za nastanak (valjanog) pravnog posla; dakle ugovor koji nije u propisanom obliku nema pravni učinak.¹⁰⁷

Prema *Gorencu*¹⁰⁸, tumačenje sintagme „nema pravni učinak“ je dvojako – ili da ugovor nije ni nastao, tj. da je riječ o nepostojećem ugovoru jer nisu ispunjeni bitni preduvjeti za nastanak ugovora ili da je ugovor ništetan, tj. ispunjeni su preduvjeti za nastanak ugovora jer svaki ugovor ima neki oblik, ali je pravna opstojnost takvog ugovora zabranjena postojećim pravom. Ipak, u praksi se razlika između tih dvaju tumačenja gubi zbog istovjetnosti posljedice, odnosno u bilo kojem slučaju ugovor nema pravni učinak, no razmatrajući tumačenja njemačkog BGB-a¹⁰⁹, bliže smo stajalištu da je sankcija za nepoštovanje propisanog oblika njegova ništetnost, što njemački BGB jasno navodi koristeći izričaj „ništetan“¹¹⁰, a ne „nema pravni učinak“, kao ZOO/2005.

Vizner općenito smatra konstatacije i izraze „ugovor treba biti sklopljen u pismenoj formi“ vrlo neodređenima ako se osim toga ne navede i sankcija nepridržavanja oblika, odnosno predlaže da uz istu obvezu jasno bude naveden i nastavak „...jer će se inače ugovor smatrati ništav.“¹¹¹ To potkrepljuje daljnjim navodima da je iz takvih konstatacija često nejasan pravni učinak konkretne zakonske forme ugovora, odnosno je li ista forma bitna forma *ad solemnitatem* ili samo obična dokazna forma, pri čemu navodi oprečna mišljenja *Vukovića* koji kaže: „Ako nisu navedene posljedice nepridržavanja forme, treba uzeti da je forma naređena radi valjanosti pravnog posla“ i *Perovića*: „Naime, ako je forma zakonom previđena i izričito sankcionirana ništavošću ili se iz stilizacije zakonskog teksta može osnovano zaključiti prisustvo te sankcije, onda je bez sumnje u pitanju bitna forma. Međutim ako se takva sankcija ne predviđa i postoji sumnja u pogledu pravnog svojstva forme, onda ne bi trebalo ustanovljavati pretpostavku o postojanju bitne forme kako to čini Švicarski zakonik o obligacijama. Rješenje o ustanovljenju takve pretpostavke bi s jedne strane utjecalo na povećanje broja ništavih ugovora zbog nedostatka forme, a s druge strane to bi ponekad bilo i protivno svrsi forme. Zato bi svaki konkretni slučaj trebalo posebno ispitati, a u sumnji

¹⁰⁷ Čl. 290. st. 1. ZOO-a: „Ugovor koji nije sklopljen u propisanom obliku nema pravni učinak, osim ako iz cilja propisa kojim je određen oblik ne proizlazi što drugo.“

¹⁰⁸ *Gorenc, op. cit.* (bilj. 65), str. 448.

¹⁰⁹ Par. 125. st. 1. i 2. BGB-a.

¹¹⁰ Par. 125. st. 1. i 2. BGB-a: „In Rechtsgeschäft, welches der durch Gesetz vorgeschriebenen Form ermangelt, ist nichtig. Der Mangel der durch Rechtsgeschäft bestimmten Form hat im Zweifel gleichfalls Nichtigkeit zur Folge.“

¹¹¹ *Vizner, op. cit.* (bilj. 76), str. 325.

pretpostaviti da se radi o formi kao prostom dokazu postojanja ugovora.“¹¹² *Gavella* navodi i dodatne posljedice, odnosno navodi da ako pravni posao nema onakav oblik koji bi trebao imati ili bi bilo poželjno da ga ima, isto može osim privatnopravnih posljedica (ništetnost) za posljedicu imati i „upravnopravne, poreznopravne, procesnopravne, kaznenopravne, prekršajopravne, ili posljedice kakve druge naravi.“¹¹³

Uzimajući u obzir prethodne navode i primjenjujući ih na ugovor o prijevozu putnika, odnosno na njegovu formalnost, možemo uočiti kako je zakonodavac ZPCP-om 2018¹¹⁴ predvidio prekršajopravne posljedice ako ugovor o prijevozu putnika nije sklopljen u pisanom obliku, predviđajući za prijevoznika Europske unije i pravnu osobu – stranog prijevoznika ili drugu pravnu osobu novčanu kaznu u iznosu od 15.000,00 do 50.000,00 kuna, a za odgovornu osobu u pravnoj osobi novčanu kaznu u iznosu od 7.000,00 do 15.000,00 kuna. Pomalo je životno nelogično što ZPCP/2018 predviđa isti raspon novčane kazne¹¹⁵ za slučaj da ugovor nije u pisanom obliku¹¹⁶, kao i primjerice ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije¹¹⁷ ili ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika neadekvatnim vozilom¹¹⁸, što je neusporedivo ako je riječ o neadekvatnom vozilu – neminovna je ugroza sigurnosti zdravlja i života putnika, što kod nepoštovanja oblika ugovora nije slučaj.

Prema ZOO/2005 posljedica nepoštovanja oblika ima i privatnopravnu posljedicu, odnosno ništetnost pravnog posla. Iako ZPCP/2018 nigdje izričito ne navodi da ugovori koji nisu sklopljeni u pisanom obliku nisu valjani, istovremeno upućuje na podrednu primjenu ZOO/2005 koji izričito predviđa ništetnost ugovora koji nisu sklopljeni u propisanoj formi,

¹¹² *Ibid.*, str. 326.

¹¹³ *Gavella, op. cit.* (bilj. 64), str. 288.

¹¹⁴ Čl. 113. st. 1. ZPCP/2018.

¹¹⁵ Čl. 113. st. 2. i st. 3. ZPCP/2018: „(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 50.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 50.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 7000,00 do 15.000,00 kuna.“

¹¹⁶ Čl. 113. st. 1. u vezi s čl. 97. st. 6. ZPCP/2018: „(1) Teškim prekršajem pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika smatra se: – ako prijevoznik i naručitelj prijevoza ne sklope pisani ugovor o prijevozu sukladno članku 97. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona (članak 97. stavak 6.)“.

¹¹⁷ Čl. 113. st. 1. u vezi s čl. 44. st. 1. ZPCP/2018: „(1) Teškim prekršajem pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika smatra se: – ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 44. stavak 1.)“.

¹¹⁸ Čl. 113. st. 1. u vezi s čl. 13. st. 6. ZPCP/2018: „(1) Teškim prekršajem pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika smatra se: – ako prijevoznik obavlja javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja ne zadovoljavaju posebne uvjete propisane ovim Zakonom i pravilnikom iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona (članak 13. stavak 6.)“.

dakle mogli bismo zaključiti kako u slučaju nepoštovanja forme ugovora o prijevozu egzistiraju dvije sankcije – ništetnost takvih ugovora i novčana kazna.

Shodno ranije utvrđenom, smatramo da se isto odnosi na ugovore koji nisu sklopljeni ni u pisanom ni u elektroničkom obliku uz korištenje elektroničkog potpisa, uz sve obvezne sastojke pojašnjene u prethodnom poglavlju, odnosno, svi ugovori koje prijevoznik ne bi posjedovao, odnosno ne bi posjedovao dokaz da ih je sklopio kao formalni pravni posao, osim prekršajne kazne, rezultirali bi ništetošću. U nastavku ćemo analizirati mogućnost proglašenja takvog ugovora valjanim.

4.3. Mogućnost konvalidacije ništetnih ugovora

Shodno iznesenom u prethodnom poglavlju, propisani oblik čini jedan od bitnih sastojaka formalnog ugovora, te ako stranke nisu sklopile ugovor u tom obliku, on je ništetan. ZOO/2005 detaljnije propisuje navedeno i navodi da isto vrijedi osim ako iz cilja propisa kojim je određen oblik ne proizlazi što drugo. Dakle, može se zaključiti da se u tom slučaju sklopljeni ugovor i bez održanja propisanog oblika ima smatrati valjanim. Time je zakonodavac propisao da je utvrđivanje svrhe propisa odlučujući kriterij za rješenje pitanja nedostatka oblika.¹¹⁹ ZOO/1978 propisivao je slično, odnosno da ugovor koji nije sklopljen u propisanoj formi nema pravni učinak ako iz cilja propisa kojim je određena forma ne proizlazi što drugo.¹²⁰ Bukljaš¹²¹ smatra kako se radi o generalnoj klauzuli te da se forma određuje radi pravne valjanosti ugovora, a cilj propisa na koji se poziva ZOO/1978 (kao i ZOO/2005) treba utvrditi sud u slučaju spora. Dakle, u slučaju utvrđenja da ugovori o prijevozu putnika nisu u propisanoj formi i nemaju pravni učinak, bit će bitno utvrditi cilj zbog kojeg je ZPCP/2018 odredio pisanu formu ugovora o prijevozu putnika. Ako bi sud kao cilj propisa tumačio porezne obveze prijevoznika, odnosno lakši porezni nadzor prijevoznika, u tom bi se slučaju ugovor o prijevozu putnika, ako nije sklopljen u pisanoj formi, smatrao valjanim, jer se porezni nadzor može provesti i na druge načine, primjerice putem izdanih karata, računa i sl.

Međutim, ako bi sud tumačio cilj propisa na način društvenog (javnog) interesa, primjerice da je svrha uvođenja formalnosti ugovora provođenje nadzora nad prijevoznikom u cilju posrednog nadzora nad zaštitom nekog javnog interesa – sigurnosti putnika i prijevoza

¹¹⁹ Čl. 290. ZOO/2005.

¹²⁰ Čl. 70. ZOO/1978.

¹²¹ Bukljaš, *op. cit.* (bilj. 75), str. 38.

općenito, tada ugovor o prijevozu putnika koji nije sklopljen u pisanom obliku ne bi bio valjan, jer ako se oblikom u konkretnom slučaju štite opći interesi, sud „neće priznati konvalidaciju usmenog ugovora njegovim ispunjenjem“¹²². Dakle, bez pisane forme ugovor nije ni nastao, kao ni međusobna prava i obveze stranaka. Ovakvo tumačenje je također izvjesno s obzirom na to da je zakonodavac propisao isti raspon prekršajnopravne kazne za nepoštovanje oblika ugovora o prijevozu putnika, kao i primjerice za obavljanje linijskog prijevoza bez odgovarajuće licencije. Dakle, obje se odredbe smatraju bitnima za održavanje određene tehničke i poslovne razine prijevoznika, koje kao neposredni cilj zasigurno imaju i zaštitu života i zdravlja putnika.

Upravo zato nije izgledno da bi sud proglasio ovakve ugovore valjanima uslijed tumačenja da je jedina svrha propisivanja pisanog oblika bila dokazivanje da je ugovor sklopljen, uzimajući u obzir prethodni argument, ali i činjenicu da je u svrhu dokazivanja sklopljenog ugovora o prijevozu upravo vozna karta i to izrijeком navedena kao „dokaz sklopljenog ugovora o prijevozu, sklopljene police osiguranja tijekom prijevoza te plaćene naknade za prijevoz“.¹²³ Također, prema *Gorencu*, u praksi sud tumači svrhu dokazivanja kao razlog pisanog oblika ugovora, u pravilu u slučajevima kada je forma određena voljom ugovornih strana.¹²⁴ Stoga, mogli bismo zaključiti kako se u ovom slučaju radi o formi *ad solemnitatem*.

Nadalje, prema ZOO/2005 ugovor za čije se sklapanje zahtijeva pisani oblik smatra se valjanim iako nije sklopljen u tom obliku ako su ugovorne strane ispunile, u cijelosti ili u pretežitom dijelu, obveze koje iz njega nastaju, osim ako iz cilja radi kojega je oblik propisan očito ne proizlazi što drugo.¹²⁵ Isto je definirao i ZOO/1978.¹²⁶ Dakle, ispunjenjem obveza (iz dotad nevaljanog ugovora) došlo je do konvalidacije ugovora. *A contrario*, da suugovaratelji nisu pretežito ispunili svoje obveze, ugovor bi ostao ništetan te se na isti ne bi mogli pozivati. Prema *Gorencu*¹²⁷, s obzirom na to da tako moraju postupiti obje ugovorne strane, očito je da je zakonodavac dao prednosti ispunjenju ugovora kao jednom od osnovnih načela ZOO-a pred nedostatkom oblika. Slično pojašnjava i *Crnić* navodeći sudsku praksu i naglašavajući kako je za konvalidaciju nužno da su obje ugovorne strane u cijelosti ili pretežitom dijelu ispunile svoje ugovorne obveze navodeći primjerično: „Eventualni prethodni usmeni dogovor

¹²² Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 456.

¹²³ Čl. 4. t. 62. ZPCP/2018.

¹²⁴ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 448.

¹²⁵ Čl. 294. ZOO/2005.

¹²⁶ Čl. 73. ZOO/1991.

¹²⁷ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 455.

stranaka da će tužitelj tuženicima izgraditi građevinu nije zbog nedostatka pisanog oblika (forme) ugovor o građenju te se ne može govoriti o eventualnoj naknadno nastupjeloj konvalidaciji takvog ugovora jer je samo tužitelj u cijelosti ispunio svoju obvezu i to zato što se u skladu s čl. 294. ZOO-a o konvalidaciji usmeno sklopljenog ugovora za koji je propisan pisani oblik (forma) može govoriti samo ako su obje (sve) strane ispunile u cijelosti ili u pretežitom dijelu svoje obveze.¹²⁸ Prema *Bukljašu*, ovakvo zakonsko uređenje posljedica je toga što je glavna svrha ugovora da bude ispunjen, a toj svrsi „zakon u odredbi ovog članka podčinjava pismenu formu ugovora koja je predviđena, a nije ostvarena te samo iznimno cilj forme može biti značajniji od ispunjenja ugovora.“¹²⁹ *Vizner* navodi kako navedeni članak nije sporan „kad je pismena forma ugovora sporazumno ugovorena ili zakonom predviđena radi zaštite interesa samih ugovornih strana, pošto se u odnosu na ove slučajeve svi slažu da je konvalidacija putem izvršenja ugovornih obveza moguća i pravno valjana te da je i takav ugovor pravno valjan iako nije sklopljen u predviđenoj pisanoj formi... spor postoji i odnosi se na one slučajeve kad ugovorne strane izvrše ugovorne obveze proizlazeće iz ugovora za čije je pravno valjano sklapanje izričito predviđena zakonska pismena forma radi zaštite općedruštvenih javnih interesa, kad je dakle takva pismena zakonska forma bitni uvjet njegove pravovaljanosti.“¹³⁰ Budući da se, kako je već ranije navedeno, ugovorom o prijevozu prijevoznik obvezuje prevesti na određeno mjesto neku osobu ili stvar, a putnik odnosno pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu, ugovor bi se, ako nije sklopljen u pisanom obliku, a prijevoznik je preveo putnika na određeno mjesto, uz tumačenje cilja i razloga uvođenja formalnosti kao olakšanog poreznog nadzora, moglo smatrati ispunjenim, odnosno smatrati da je konvalidirao. Međutim, u slučaju nezgode i ozljede i smrti putnika takav ugovor ne bi konvalidirao, jer obveza nije ispunjena. Dakle, ugovora u tom slučaju ne bi bilo, a prijevoznik bi za štetu odgovarao po pravilima izvanugovorne odgovornosti.

Iako postoji mogućnost osnaživanja ugovora bez propisanog oblika, ono nije beziznimno, već u slučaju ugovora koji su protivni javnim interesima navedeno nije moguće. Stoga, konvalidacija ugovora koji nije sklopljen u propisanom ili ugovorenom obliku, unatoč ispunjenju obveza iz usmenog ugovora, ne može uslijediti ako iz svrhe zbog koje je oblik propisan očito proistječe što drugo, kao u prethodno iznesenom mogućem tumačenju u kojem formalnost posredno za cilj ima zaštitu zdravlja i života putnika, a ne samo dokazivanje da je ugovor sklopljen.

¹²⁸ Crnić, *op. cit.* (bilj. 72), str. 653.

¹²⁹ Bukljaš, *op. cit.* (bilj. 75), str. 39.

¹³⁰ Vizner, *op. cit.* (bilj. 76), str. 326.

Štiti li oblik u konkretnom slučaju opći/javni interes, neće se priznati konvalidacija usmenog ugovora njegovim ispunjenjem jer „stranke ne mogu postupiti protivno imperativnim interesima kada se njime prvenstveno zaštićuju javni interesi.“¹³¹ Javni interes također valja prosuđivati od slučaja do slučaja, no u svjetlu tzv. *favor contracti*. Naime, *Vizner* navodi kako „u zahtjevu što veće afirmacije obveznih ugovora i njihovog izvršenja, i tek izuzetno njihovog ukidanja, slijedom čega treba principijelno, i kad je to ikako moguće i dopustivo, nastojati da se obvezni ugovori održe na snazi, a ne da budu ukinuti. U tom nastojanju potrebno je ići *in ultima linea*, sve do one granice koju zakon navodi... sve dotle dok zakon predviđenom pismenom formom ugovora naročito i izričito smjera za posebnom zaštitom nekog važnog društvenog interesa.“¹³² Prema općoj normi njemačkog prava, par. 125. BGB-a, predviđena je ništetnost ugovora u kojem nije poštovan zakonom propisani oblik uz određene iznimke. Međutim, valja spomenuti da sudovi u praksi, kada odlučuju o predmetnom pitanju, često posežu za *lex specialis* i uređenju u navedenom, jer vrijedi *lex specialis derogat legi generali*, a u ugovoru o prijevozu upravo je *lex specialis* taj koji zadaje pisani oblik!

Zaključno, u slučaju da ugovor o prijevozu putnika nije sklopljen u pisanom obliku i bude proglašen ništetnim, konvalidirao bi u slučaju ispunjenja obveze prijevoznika i putnika, odnosno obiju ugovornih strana. Međutim, u slučaju da ugovor nije ispunjen u cijelosti ili pretežitom dijelu, a to neće biti u slučaj kod prometne nezgode koja za posljedicu ima ozljedu ili smrt putnika jer jedna ugovorna strana – prijevoznik nije ispunila svoju obvezu prema ugovoru, a to je siguran prijevoz putnika (bez ozljede) do odredišta, ugovor o prijevozu koji nije sklopljen u pisanom obliku i ne sadrži taksativno navedene dijelove ne bi bio valjan, odnosno ne bi konvalidirao te bi se sva daljnja prava i obveze putnika odnosno prijevoznika utvrđivali prema pravilima obveznog prava za izvanugovornu odgovornost.

Druga situacija je puno izvjesnija jer nije životno za očekivati da će bilo tko pokrenuti pitanje pravne valjanosti ugovora koji su uredno ispunjeni, odnosno u situacijama kada su i prijevoznik i putnik uredno izvršili svoje obveze, čime bi i ugovor koji nije pravno valjan konvalidirao, posebice uzimajući u obzir činjenicu da je u slučaju poreznog nadzora ionako predviđena prekršajnoppravna odredba, odnosno kazna u određenom novčanom iznosu. Stoga možemo zaključiti da je izvjesno kako će se pitanje pravne valjanosti ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu uvijek postaviti u sudskim postupcima naknade štete jer je to

¹³¹ *Vizner, op. cit.* (bilj. 76), str. 337.

¹³² *Ibid.*, str. 340.

logičan slijed i scenarij u slučaju neispunjenja obveze iz ugovora, i to upravo uslijed štetnog događaja. Treba istaknuti i kako u skladu sa ZOO/2005 sud po službenoj dužnosti pazi na ništetnost ugovora¹³³ s obzirom na to da je „pravna posljedica ništetnosti ugovora vezana uz povredu javnog poretka“¹³⁴, što znači da će sud u postupcima naknade štete *ex officio* utvrditi postoji li koji od razloga ništetnosti ugovora, odnosno proglasiti ništetnost zbog nedostatka u formi. Dakle, dolazi se do merituma problema i nepraktičnosti nove odredbe zbog koje bi sud po službenoj dužnosti u svim postupcima naknade štete pri prijevozu putnika trebao proglasiti ništetnost ugovora, a posljedično utvrditi visinu odgovornosti prijevoznika po načelima izvanugovorne odgovornosti.

5. SKLAPANJE UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA – PRIMJENA U PRAKSI

U ovom dijelu rada cilj je provedenim empirijskim istraživanjem utvrditi osviještenost prijevoznika glede izmjena ZPCP/2018, odnosno utvrditi jesu li prijevoznici u praksi uskladili svoje poslovanje s novom odredbom ZPCP/2018 koja je uvela formalizam ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu, te istražiti jesu li prilagodili svoje kanale prodaje, uključujući i digitalne platforme, zadovoljavanju pretpostavaka za formalni pravni posao – ugovor o prijevozu u pisanom obliku. Navedeno će se istražiti i analizirati kroz tri vrste cestovnog prijevoza putnika – linijski (međugradski) prijevoz, autotaksi prijevoz i javni gradski prijevoz.

5.1. Linijski prijevoz – Flixbus i Arriva

FlixBus CEE South d.o.o. (dalje u tekstu: Flixbus)¹³⁵ i ARRIVA Hrvatska d.o.o. (dalje u tekstu: Arriva)¹³⁶ jesu autobusni operateri koji su među prvima uveli digitalni način poslovanja za putnike koji koriste njihove usluge. I sami na svojim službenim mrežnim stranicama¹³⁷ navode kako se njihov uspjeh temelji na digitalizaciji tradicionalnog načina putovanja. Kao svoje prednosti navode tehnološke inovacije poput *online* rezervacija i

¹³³ Čl. 327. st. 1. ZOO/2005: „Na ništetnost sud pazi po službenoj dužnosti i na nju se može pozivati svaka zainteresirana osoba.“

¹³⁴ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65) str. 527.

¹³⁵ FlixBus CEE South d.o.o. registriran pri Trgovačkom sudu u Zagrebu, OIB: 96677183827, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (31. siječnja 2020.).

¹³⁶ ARRIVA Hrvatska d.o.o. registriran pri Trgovačkom sudu u Osijeku, OIB: 43703680707, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (31. siječnja 2020.).

¹³⁷ www.flixbus.hr/tvrtka/o-nama; www.arriva.com.hr/hr-hr/naslovna (31. siječnja 2020.).

kupovine autobusnih karata te mobilnu aplikaciju. Također, tržišni su lideri u broju prevezenih putnika.¹³⁸ Prijevoznici s kojima Flixbus u Hrvatskoj surađuje¹³⁹ jesu SAMOBORČEK EU GRUPA d.o.o. (dalje u tekstu: Samoborček)¹⁴⁰ i SLAVONIJA BUS d.o.o. (dalje u tekstu: Slavonija bus)¹⁴¹, a grupu Arriva u Hrvatskoj¹⁴² čine Autotrans d.d. (dalje u tekstu: Autotrans)¹⁴³, Autoprometno poduzeće Požega i PANTURIST d.d. (dalje u tekstu: Panturist)¹⁴⁴.

5.1.1. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika na prodajnom mjestu – Flixbus i Arriva

Kao što je već navedeno, ugovor o prijevozu putnika u skladu sa ZPCP/2018 treba biti sastavljen u pisanom obliku i sadržavati najmanje naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijenu i rok plaćanja, a u skladu sa ZOO/2005 i potpis ugovornih strana (kao svaki formalni pravni posao). Za razliku od ugovora, vozna karta je prijevozna isprava koja se izdaje putniku u javnom linijskom prijevozu putnika, na kojoj je najmanje navedeno polazište, odredište i cijena prijevoza te naziv prijevoznika, koja može biti u papirnatom ili elektroničkom obliku, a dokaz je sklopljenog ugovora o prijevozu, sklopljene police osiguranja tijekom prijevoza te plaćene naknade za prijevoz.¹⁴⁵ Dakle, iz navedenog proizlazi kako vozna karta, za razliku od ugovora, ne mora sadržavati naziv naručitelja, odnosno ime i prezime putnika, što znači da vozna karta može glasiti i na ime i na donositelja.

U praksi smo istražili način sklapanja ugovora i izdavanja karata društava Flixbus i Arriva. Iako se oba društva u svojim općim uvjetima poslovanja pozivaju na sklopljeni ugovor o prijevozu putnika, ni kod jednog društva nismo pronašli podatak o mogućnosti sklapanja ugovora, već isključivo o mogućnostima kupnje karata, a oba kao „prodajna mjesta“

¹³⁸ Podatak dostupan na www.tehnika.lzmk.hr/autobusni-prijevoz/ (1. veljače 2020.).

¹³⁹ Podatak dostupan na www.flixbus.hr/opci-uvjeti-i-odredbe-za-prijevoz (31. siječnja 2020.).

¹⁴⁰ Društvo SAMOBORČEK EU GRUPA d.o.o. registrirano pri Trgovačkom sudu u Zagrebu, OIB: 99947212783, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (1. veljače 2020.).

¹⁴¹ Društvo SLAVONIJA BUS d. o. o. registrirano pri Trgovačkom sudu u Osijeku, OIB: 84931084664, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (1. veljače 2020.).

¹⁴² www.arriva.com.hr/hr-hr/o-nama/clanice-grupe (31. siječnja 2020.).

¹⁴³ Društvo Autotrans d.d. registrirano pri Trgovačkom sudu u Rijeci, OIB: 19819724166, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (1. veljače 2020.).

¹⁴⁴ Društvo PANTURIST d.d., registrirano pri Trgovačkom sudu u Osijeku, OIB: 33930043548, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr (1. veljače 2020.).

¹⁴⁵ Čl. 4. t. 64. ZPCP/2018.

navode kupnju putem interneta, uključujući i mobilnu aplikaciju, kupnju karata u autobusu te mogućnost kupnje karata na jednom od službenih prodajnih mjesta.

Pri kupnji na prodajnom mjestu, jedini dokumenti koje putnik nakon transakcije posjeduje jesu vozna karta i račun. U prilogu se nalazi primjer vozne karte. Vozna karta, što je iz priloženog vidljivo, sadrži podatke koji se razlikuju ovisno o tome je li vozna karta na ime ili na donositelja, što je prethodno pojašnjeno. Tako vozna karta Arrive kupljena na prodajnom mjestu (u papirnatom obliku) sadrži broj vozne karte, naziv prijevoznika, relaciju, datum važenja i cijenu s obzirom na to da je riječ o voznoj karti na donositelja. Vozna karta kupljena na prodajnom mjestu Flixbusa (u papirnatom obliku), koja nije priložena radu, ali je autoru rada dopušten uvid u sadržaj vozne karte kupljene na prodajnom mjestu, sadrži broj vozne karte, ime i prezime (putnika), relaciju prijevoza, vrijeme i mjesto polaska te cijenu. U skladu sa ZPCP/2018, vozne karte kupljene na prodajnim mjestima sadrže najmanje polazište, odredište i cijenu prijevoza te naziv prijevoznika.¹⁴⁶ Iz navedenog jasno proizlazi kako vozne karte Arrive i Flixbusa sadrže minimum koji zahtijeva ZPCP/2018 te dodatne podatke kao što je broj vozne karte te ime i prezime (u slučaju karte na ime).

¹⁴⁶ Čl. 4. t. 62. ZPCP/2018.

AUTOTRANS d.d.
 Setalšte 20. travnja 18, 51557 CRES

Prod. mjesto: Test BL: 03
 Blagajnik: RT
 Datum izdavanja: 05. 02. 2020 12:10:12

PUTNA KARTA Broj: 6222000030
 Račun: 913-43-1

Linija: RIJEKA-KARLOVAČ-ZAGREB
 Polazak: 05. 02. 2020 u 13:00 sati
 Prijevoznik: Autotrans d.d.
 PJ: Primorsko-goranska
 MB: 03330443
 OIB: 19819724166

Vrsta usluge	Kolicina	Cijena	Iznos
Rijeka-Zagreb	1 x	105,00 kn	105,00 kn
Rezervacija	1 x	4,00 kn	4,00 kn
UKUPNO:			109,00 kn

STOPA NEOPOREZIVO OSNOVICA POREZ
 25,00% 87,20 kn 21,80 kn

Sjeda lo: 3 Peron:1 BUS:1

Putna karta važi samo za prijevoz.

Način plaćanja: Novčanice
 ZKI: a23014e1ea8ffa22b08565c573df91f8

Sukladno čl. 10. st. 4. Zakona o zaštiti potrošača
 (NN 41/2014) prijevoz ne pružimo ukoliko nećete se
 podijeliti u pisanoj formi na adresu:
 AUTOTRANS d.d., o.p., 286, 51000 Rijeka
 e-mail: reklamacije@autotrans.com.hr
 ZA PUTOVANJE U POKRAJNO OBREŽJE JE NEOPREKLADNA
 Rezervacije se neku kartici i ne www.arrive.co.hr

Test, 05. 02. 2020 12:10
 Broj putne karte: 6222000030-1
 Prijevoznik: Autotrans d.d.
 PJ: Primorsko-goranska
 Relacija: Rijeka-Zagreb
 Polazak: 05. 02. 2020 13:00 105,00 kn




Privitak: vozna karta kupljena na prodajnom mjestu Arrive

Ipak, treba naglasiti svrhu vozne karte u skladu sa ZPCP/2018, a to je da je ona dokaz sklopljenog ugovora o prijevozu, sklopljene police osiguranja tijekom prijevoza te plaćene naknade za prijevoz.¹⁴⁷ Treba primijetiti nelogičnost odredbe koja definira vozna kartu kao dokaz sklopljenog ugovora, a istovremeno druga odredba istog propisa određuje da ugovor mora biti u pisanoj formi. Vozna karta kao dokaz postulat je prijašnjih odredaba ZPCP-a koje su ugovor o prijevozu regulirale kao neformalan pa je postojanje dokaza o tom neformalnom pravnom poslu bilo nužno. Međutim, zakonodavac je izmjenama uveo

¹⁴⁷ Čl. 4. t. 62. ZPCP/2018.

formalnost ugovora i ostavio voznu kartu kao dokaz o sklopljenom (pisanom) ugovoru o prijevozu, a da pritom dupliciranje pisanih dokumenata nema nikakve svrhe. Stoga bismo pod određenim uvjetima voznu kartu koju prijevoznik izdaje na prodajnom mjestu (s obzirom na to da putniku nije uručen nikakav dodatni dokument osim vozne karte i računa) mogli smatrati pisanim ugovorom o prijevozu kada bi ona sadržavala bitne elemente ugovora o prijevozu u skladu sa ZPCP/2018, što podrazumijeva naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijenu i rok plaćanja¹⁴⁸ te u skladu sa ZOO/2005 mora biti potpisana. Pritom treba uzeti u obzir da u skladu sa Zakonom o trgovačkim društvima (dalje u tekstu: ZTD)¹⁴⁹ prijevoznika zastupa, odnosno ima ovlast sklapanja pravnih poslova u ime i za račun društva (i potpisivanja) član uprave naveden u sudskom registru¹⁵⁰ ili osoba koju je on na to ovlastio¹⁵¹, kao i radnik društva (punomoćnik po zaposlenju)¹⁵². U praksi vozna karta ne sadrži naziv naručitelja prijevoza, a ona koja i sadrži podatak o imenu i prezimenu (kao karta Flixbusa), sadrži ime i prezime putnika koji ne mora nužno biti naručitelj prijevoza. Također, vozna karta ne sadrži rok plaćanja, već isključivo cijenu te nije potpisana ni od strane prijevoznika kao ni od strane naručitelja prijevoza (ugovornih strana).

Shodno svemu navedenom, kod kupnje karata na prodajnim mjestima autobusnih prijevoznika Arrive i Flixbusa ugovor o prijevozu sklopljen je usmeno, što znači da je zbog nedostatka forme takav ugovor ništetan. Dakle, Arriva i Flixbus moraju prilagoditi svoj način poslovanja, odnosno prodaje karata na prodajnim mjestima tako da ubuduće vozna karta sadrži ime i prezime naručitelja prijevoza te potpis ugovornih strana (naručitelja prijevoza i prijevoznika).

5.1.2. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika putem mobilne/mrežne aplikacije – Flixbus i Arriva

¹⁴⁸ Čl. 97. st. 4. ZPCP/2018.

¹⁴⁹ Narodne novine, br. 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15, 40/19.

¹⁵⁰ Čl. 41. ZTD-a.

¹⁵¹ Čl. 42. ZTD-a.

¹⁵² Čl. 43. ZTD-a.

U nastavku je analizirana kupnja voznih karata u elektroničkom obliku Arrive i Flixbusa putem mobilnih aplikacija i *web-shopa*. Budući da je utvrđeno kako se način kupnje putem *web-shopa* na mrežnim stranicama ne razlikuje u koracima od kupnje putem mobilne aplikacije, u radu će radi preglednosti biti opisan samo način kupnje putem mobilne aplikacije. Također, zbog jasnoće i mogućnosti točnog utvrđivanja pravne valjanosti ugovora o prijevozu koji su sklopljeni ovim načinom najprije je nužno analizirati opće uvjete prijevoza s obzirom na to da korisnik pri registraciji (prije kupnje vozne karte) prihvaća navedene uvjete. Opći uvjeti primjenjivi su i na kupnju karata na prodajnom mjestu opisanu u prethodnom odjeljku, međutim nismo ih zaprimili uz kupnju karte ni na prodajnom mjestu Arrive, kao ni Flixbusa, stoga su analizirani upravo u ovom odjeljku.

Općenito, opći uvjeti prijevoza su akt koji donosi prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti), a koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način.¹⁵³ Također, opći se uvjeti kao interni akt prijevoznika donose temeljem ZPCP/2018 i moraju biti u skladu sa ZPCP/2018 te općim načelima obveznopравnih odnosa, odnosno svim primjenjivim relevantnim zakonima, podzakonskim aktima, kao i aktima Europske unije. U slučaju odstupanja od relevantnih propisa, posljedica je ništetnost¹⁵⁴ općih uvjeta ili pojedine odredbe, ako „ništetnost neke odredbe ne povlači ništetnost ugovora ako on može opstati bez ništetne odredbe“¹⁵⁵, kao i u slučaju kada su odredbe općih uvjeta ugovora „suprotne načelu savjesnosti i poštenja te prouzroče očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora.“¹⁵⁶ Crnić navodi kako je ZOO/1991 „suprotno Direktivi 93/13/EEZ i rješenjima u stranim pravnim poredcima, predviđao dvije pravne posljedice nepoštene odredbe općih uvjeta ugovora: ništetnost takve odredbe te poboјnost takve odredbe. Odredbom čl. 296. predlaže se, sukladno Direktivi 93/13/EEZ te njemačkom Građanskom zakoniku, ništetnost odredbe općih uvjeta kao jedina posljedica nepoštene odredbe.“¹⁵⁷

¹⁵³ Čl. 4. t. 31. ZPCP/2018.

¹⁵⁴ Čl. 322. st. 1. ZOO/2005.

¹⁵⁵ Čl. 324. st. 1. ZOO/2005.

¹⁵⁶ Čl. 296. st. 1 ZOO/2005

¹⁵⁷ Crnić, *op. cit.* (bilj. 72), str. 661.

U nastavku slijedi analiza uvjeta prijevoza društava Flixbus i Arriva u dijelu sklapanja ugovora o prijevozu i izdavanja vozne karte.

Flixbus u svojim općim uvjetima prijevoza¹⁵⁸ (dalje u tekstu: Opći uvjeti Flixbus) objavljenima na službenoj mrežnoj stranici šturo navodi kako se pravo na prijevoz ostvaruje sklapanjem ugovora o prijevozu¹⁵⁹, no ne i način sklapanja ugovora. Dalje navode da je kao naknadu za uslugu prijevoza potrebno platiti propisanu cijenu prijevoza te da FlixBus u tu svrhu izdaje vozne karte. Smatra se da voznu kartu sačinjavaju potvrda rezervacije, bilo ispisana ili u elektroničkom obliku, i valjani službeni identifikacijski dokument s fotografijom. Vozna karta izdaje se po putniku i po vožnji.¹⁶⁰

Flixbus u Općim uvjetima poslovanja i rezervacijama¹⁶¹ navodi isključivo uvjete *online* prodaje karata odnosno povrata u slučaju otkazivanja rezervacije. Dakle, isti ne sadrže odredbe o sklapanju ugovora kao Uvjeti Arrive, ali u tom slučaju izravno se primjenjuju opći uvjeti Flixbusovih partnera analizirani u nastavku. Stoga smo razmotrili odredbe koje se tiču voznih karata i ugovora i kod partnera Flixbusa – Samoborčeka i Slavonija busa. Samoborček navodi kako je „kupnjom vozne karte putnik s Prijevoznikom zaključio ugovor o prijevozu“, a da se postojanje ugovora o prijevozu „dokazuje voznom kartom ili posebnim ugovorom“. Također navode kako se „Ugovor o prijevozu sklapa između Prijevoznika i putnika ili između Prijevoznika i Naručitelja prijevoza.“¹⁶² Slavonija bus vrlo slično navodi kako prije početka prijevoza, putnik i prijevoznik sklapaju ugovor o prijevozu. „Prijevoznik neće prevoziti osobe koje sa njim nisu sklopile Ugovor o prijevozu. Ugovor o prijevozu smatra se sklopljenim kada putnik ili treća osoba za putnika kupi voznu kartu prijevoznika na ovlaštenom prodajnom mjestu. Ugovor o prijevozu može se sklopiti i između prijevoznika i naručitelja prijevoza, u kojem slučaju naručitelj prijevoza preuzima obvezu plaćanja naknade za prijevoz te pravo i obvezu određivanja putnika.“¹⁶³

¹⁵⁸ www.flixbus.hr/opci-uvjeti-i-odredbe-za-prijevoz (31. siječnja 2020.).

¹⁵⁹ Čl. 2.1. Uvjeta.

¹⁶⁰ Čl. 3.1. Uvjeta.

¹⁶¹ Verzija: 04.11.2019., dostupno na www.flixbus.hr/opci-uvjeti-i-odredbe (7. veljače 2020.).

¹⁶² Čl. 3. Općih uvjeta prijevoza – Samoborček EU grupa d.o.o. od dana 01.08.2018. godine www.samoborcek.hr/cijene/ (1. veljače 2020.).

¹⁶³ Čl. 3. Općih uvjeta prijevoza u javnom linijskom prijevozu putnika od dana 25.05.2018. godine www.slavonija-bus.hr/opci-uvjeti/en/ (1. veljače 2020.).

Dakle, i Samoborčec i Slavonija bus trenutak perfekcije ugovora vežu uz kupnju vozne karte, što bi bilo ispravno da vozna karta sadrži sve elemente ugovora o prijevozu. Također, Samoborčec pogrešno navodi kako su ugovorne strane prijevoznik i putnik ili prijevoznik i naručitelj prijevoza s obzirom na to da sam ZPCP/2018 jasno navodi da se ugovor o prijevozu sklapa između prijevoznika i naručitelja prijevoza.¹⁶⁴ Oba prijevoznika smatraju sklapanje ugovora o prijevozu nužnim za izvršenje prijevoza, no isto tako oba pogrešno navode trenutak perfekcije ugovora.

Arriva na svojoj službenoj stranici zasebno navodi opće uvjete ovisno o prijevozniku koji obavlja ugovoreni prijevoz. U Općim uvjetima prijevoza¹⁶⁵ Autotrans navodi kako se ugovorom o prijevozu prijevoznik obvezuje sigurno prevesti putnika i njegovu prtljagu prema ugovorenoj relaciji po objavljenom voznom redu, a putnik se obvezuje prijevozniku platiti naknadu za prijevoz. „Ugovor o prijevozu može se sklopiti i između prijevoznika i naručitelja prijevoza, u kojem slučaju naručitelj prijevoza preuzima obvezu plaćanja naknade za prijevoz. Postojanje ugovora o prijevozu dokazuje se voznom kartom.“¹⁶⁶ Panturist u Općim uvjetima prijevoza¹⁶⁷ određuje trenutak sklapanja ugovora kupnjom vozne karte za putnika odnosno plaćanjem naknade za prijevoz stvari, čime se ujedno smatra utvrđenom obveza da će prijevoznik prevesti putnika odnosno stvari do ugovorenog odredišta. Nadalje, navodi se kako se „ugovor o prijevozu sklapa između prijevoznika i putnika ili između prijevoznika i naručitelja prijevoza, a da će se prodaja voznih karata putnicima vršiti bez diskriminacije na temelju njihove nacionalnosti ili prodajnog mjesta na kojem je kupljena karta.“¹⁶⁸ Iako je većina prijevozničkih društava objavila nove opće uvjete prijevoza nakon stupanja na snagu ZPCP/2018, neka društava, primjerice Panturist, nisu čak ni revidirala postojeće uvjete prijevoza pod kojima posluju, već su nastavili poslovati po općim uvjetima usvojenim prije izmjena ZPCP/2018. Također, Panturist pogrešno navodi kao ugovorne strane putnika i prijevoznika, umjesto naručitelja prijevoza i prijevoznika.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

¹⁶⁵ Opći uvjeti od 01.08.2018. godine, dostupni na www.arriva.com.hr/hr-hr/opci-uvjeti/opci-uvjeti-prijevoza-autotrans (1. veljače 2020.).

¹⁶⁶ Čl. 2. Općih uvjeta prijevoza od 01.08.2018. godine, dostupni na <https://www.arriva.com.hr/hr-hr/opci-uvjeti/opci-uvjeti-prijevoza-autotrans> (1. veljače 2020.).

¹⁶⁷ Opći uvjeti za prijevoz putnika i stvari autobusom od 01.09.2014. godine, dostupni na www.arriva.com.hr/hr-hr/opci-uvjeti/opci-uvjeti-prijevoza-panturist, (1. veljače 2020.).

¹⁶⁸ Čl. 4. Općih uvjeta za prijevoz putnika i stvari autobusom od 01.09.2014.

¹⁶⁹ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

Što se tiče same kupnje vozničkih karata u elektroničkom obliku putem mobilnih aplikacija, u nastavku opisani postupak identičan je za kupnju karata i Arrive i Flixbusa. Nakon preuzimanja besplatne aplikacije, na početnom ekranu možete odmah vidjeti sve dostupne destinacije s dostupnih polazišta. Nakon odabira polazišta i odredišta, korisnik upisuje datum polaska, i u slučaju povratne vozne karte, datum povratka. Za svako putovanje je navedeno trajanje puta, vrijeme polaska te popis svih stanica i cijena. Nakon odabira odgovarajućeg putovanja korisnik rezervira sjedalo. Vozna karta će se automatski prebaciti u košaricu koja će prikazati ukupnu cijenu vozne karte. Za nastavak kupnje autobusnih karata potrebno je registrirati se na aplikaciji. Podaci potrebni za registraciju jesu ime, prezime, *e-mail* adresa te lozinka. Za uspješnu registraciju potrebno je prihvatiti Uvjete i odredbe za rezervaciju i Uvjete i odredbe za prijevoz. Nakon uspješne registracije slijedi plaćanje te uređivanje detalja o putnicima (ime i prezime u slučaju više putnika). Nakon uspješne transakcije, kupljena vozna karta nalazi se u sekciji *Karte* s dostupnim QR kodom potrebnim za prijavu na ukrcaj koji je potrebno pokazati prilikom ulaska u autobus. Iz priložene vozne karte vidljivo je da ona sadrži sve obvezne sastojke, te ime i prezime putnika.

Putna karta / e-ticket

Kartu ste obavezni pokazati voznom osoblju prilikom ulaska u autobus.

Please show this e-ticket to the driver.

Možete ponijeti 2 komada putničke prtljage (max.25 kg/kom) za koju se uoči polaska plaća naknada vozaču.

You can carry 2 pieces of luggage (max.25 kg each) for which the fee is paid to the driver.



Info center: Tel. +385 (0)72 660 660

E-mail: info@arriva.com.hr

Web: www.arriva.com.hr

Polazak/Outbound →

Ime i prezime/Name and Surname Petra Ninić Tafra	Broj karte/Ticket No. 16719216286-1	
Vrsta karte/Fare Type Jednosmjerna karta	Broj nar./Order No. 91339708954	
Relacija/Route	Datum/Date	Vrijeme/Time
Rijeka Poreč	01.08.2019.	18:10
Prijevoznik/Carrier App d.d. Požega	Sjedalo/Seat No. 3	Peron/Platform 5
Linija/Line VUKOVAR-S.BROD-RIJEKA-POREČ	Tip karte/Ticket Type Jedan smjer	Cijena/Total Fare 98,00 kn
Kooperacija/Coop.	Vrijedi do/Valid Through	

Privitak: Vozna karta Arrive kupljena putem mobilne aplikacije

**stvarno ime i prezime putnika zamijenjeno je imenom i prezimenom autora djela radi zaštite osobnih podataka uz pristanak stvarnog putnika (podaci poznati autoru)*

Uvjeti prijevoza (koje korisnik ujedno prihvaća u postupku registracije na aplikaciju i koji su analizirani prethodno) navode da je „ugovor o prijevozu sklopljen nakon uspješno obavljene transakcije plaćanja, nakon čega se vozna karta i račun dostavljaju kupcu na adresu elektroničke pošte.“¹⁷⁰ Ovdje treba podsjetiti na ranije iznesene teze *Gorenca* i *Crnića*¹⁷¹, koji navode kako se ugovor smatra sklopljenim u trenutku kada se ugovorne strane sporazumiju o bitnim sastojcima ugovora te isti potpišu (kod formalnih pravnih poslova). Iz navedenog očito proizlazi da odredba općih uvjeta koja trenutak perfekcije ugovora veže uz kupnju vozne karte nije valjana, odnosno nije usklađena i prilagođena ugovoru o prijevozu kao formalnom

¹⁷⁰ Citirani su Uvjeti Arrive, i to čl. 2. Općih uvjeta internet prodaje voznih karata 01.08.2018. godine, dostupni na <https://www.arriva.com.hr/hr-hr/opci-uvjeti/opci-uvjeti-internet-prodaje> (7. veljače 2020.); međutim, ovakvu odredbu sadrže uvjeti svih prijevoznika

¹⁷¹ Vidi *supra* str. 12. i 13.

pravnom poslu koji mora sadržavati taksativno navedene bitne dijelove, s obzirom na to da osim karte, naručitelj prijevoza ne dobiva zaseban dokument – ugovor u pisanom obliku, a sama vozna karta ne sadrži bitne elemente koje mora sadržavati ugovor o prijevozu.

Općenito, u pogledu utvrđivanja trenutka sklapanja ugovora na daljinu postoje različite teorije, a ZOO/1991¹⁷² i ZOO/2005¹⁷³ prihvatili su teoriju prijma, odnosno trenutak kada ponuditelj primi izjavu ponuđenika da prihvaća ponudu. Prema ZOET-u¹⁷⁴, smatra se da je ugovor u elektroničkom obliku sklopljen onog trenutka kad ponuditelj primi elektroničku poruku, u pravilu *e-mail*, koja sadrži izjavu ponuđenog da prihvaća ponudu. Istovremeno, slanje kataloga, cjenika, tarifa i drugih obavijesti te oglasi dani u tisku, lecima, putem radija, televizije, elektroničkim putem ili na koji drugi način smatraju se pozivom da se učini ponuda pod objavljenim uvjetima, pa se tako i mrežna stranica kao i aplikacije za *e-shop* po svojoj pravnoj prirodi smatraju tiskanim katalogima, lecima, odnosno pozivom da ponuditelj (putnik) da ponudu ponuđeniku (prijevozniku) klikom miša,¹⁷⁵ a nakon što ponuda bude prihvaćena, putnik na *e-mail* dobiva obavijest o prihvatu ponude, odnosno vožnu kartu i račun. Nadalje, ZOET izrijekom određuje kako „ugovorne odredbe i odredbe općih uvjeta poslovanja ugovora sklopljenih u elektroničkom obliku koje sklapaju davatelji usluga informacijskog društva moraju biti dostupne korisnicima usluga na način da im je omogućeno njihovo spremanje, ponovno korištenje i reproduciranje“¹⁷⁶, što nije slučaj ni kod jednog od analiziranih prijevoznika.

Iz analiziranih uvjeta i teoretskih razmatranja o sklapanju ugovora na daljinu proizlazi kako prijevoznici i dalje ugovor o prijevozu putnika cestom pogrešno smatraju neformalnim konsenzualnim uvjetom koji nastaje usmenim putem. Međutim, takav ugovor (a time ni uvjeti) nije usklađen s pozitivnim zakonskim okvirom, odnosno izmjenama ZPCP/2018, tj. opisani način kupnje vožnih karata Arrive i Flixbusa nije u skladu s odredbom ZPCP/2018 koja je uvela formalizam ugovora o prijevozu iz nekoliko razloga. Naime, iako naručitelj prijevoza na svoju adresu elektroničke pošte dobiva potvrdu o uspješno provedenoj transakciji, što zapravo samo podrazumijeva činjenicu da je kreditna kartica naručitelja prijevoza uspješno terećena za autorizirani iznos, te vožnu kartu s kodom, ne dobiva ugovor o

¹⁷² Čl. 31. ZOO/1991 – „Ugovor je sklopljen onog časa kad ponudilac primi izjavu ponuđenog da prihvaća ponudu.“

¹⁷³ Čl. 252. ZOO/2005.

¹⁷⁴ Čl. 15. ZOET-a.

¹⁷⁵ Matić, *op. cit.* (bilj. 87), str. 34.

¹⁷⁶ Čl. 13. ZOET-a.

prijevozu. Istovremeno voznu kartu ne možemo smatrati ugovorom o prijevozu u elektroničkom obliku jer vozne karte nisu potpisane elektroničkim potpisom. Kako bi se utvrdilo može li se vozna karta u obliku e-isprave zaprimljena na adresu elektroničke pošte smatrati pisanim ugovorom o prijevozu iz čl. 97. ZPCP/2018, treba utvrditi kako karta Arrive (koja je i priložena) i vozna karta Flixbusa sadrže elemente koje mora sadržavati i ugovor o prijevozu, a to su ime i prezime naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relacija prometovanja i cijena. Ne sadrže rok plaćanja, no ne bismo to uzimali kao element zbog kojeg ugovor ne bi bio valjan s obzirom na to da je transakcija provedena. Ono što svakako nedostaje je potpis ugovornih strana, odnosno dokumenti nisu potpisani elektroničkim potpisom, što je nužna pretpostavka za valjanost ugovora. ZPCP/2018 izričito navodi pisani oblik, a treba imati na umu da je zahtjev pisanog oblika ispunjen ako strane razmijene pisma ili se sporazumiju pomoću drugog sredstva koje omogućuje da se sa sigurnošću utvrde sadržaj i identitet davatelja izjave, te shodno ranije iznesenim tumačenjima komentara ZOO/2005, elektronički oblik izjednačili bismo s pisanim, no na njemu je nužno postojanje elektroničkog potpisa, odnosno mogućnost utvrđivanja identiteta davatelja izjave. Pri tome treba imati na umu kako naručitelj prijevoza prilikom registracije na *web-shop* odnosno mobilnu aplikaciju pruža naručitelju osobne podatke kao što su ime i prezime i adresa elektroničke pošte te klikom prihvaća uvjete prijevoznika (Arrive i Flixbusa). S obzirom na to da u slučaju *online* kupnje vozni karata vlastoručni potpis naručitelja prijevoza nije moguć, a istovremeno je putem registracije dao sve potrebne podatke pomoću kojih je moguće utvrditi identitet naručitelja prijevoza, mogli bismo smatrati da su elementi potrebni za valjanost ugovora o prijevozu sa strane naručitelja ispunjeni. Međutim, ni Arriva ni Flixbus pri ovakvom načinu kupnje karata odnosno slanja istih na adrese elektroničke pošte ne koriste elektroničke potpise, odnosno vozne karte nisu digitalno potpisane valjanim certifikatom. Podaci koji se nalaze na dolaznoj poruci elektroničke pošte (tvrka prijevoznika) u ovom slučaju nisu dovoljni da bismo taj dokument mogli smatrati ugovorom o prijevozu u pisanom obliku.

Dakle, da bismo vozne karte kupljene putem mobilnih aplikacija i *web-shopa* smatrali pravno valjanima, nužno je da i Arriva i Flixbus počnu koristiti elektronički potpis u skladu s relevantnim zakonima s obzirom na to da e-isprava kojom trenutno raspolaže putnik nije pisani ugovor o prijevozu u skladu sa ZPCP/2018, već obična potvrda o kupnji vozne karte.

5.1.3. Naknada štete s obzirom na pravnu valjanost ugovora o prijevozu

Nastavljajući se na ranije iznesene teze, aktualni analizirani način poslovanja autobusnih prijevoznika Arrive i Flixbusa nije usklađen s novinom ZPCP/2018, odnosno ti prijevoznici u praksi ne sklapaju ugovore o prijevozu putnika u pisanom obliku na prodajnim mjestima, već izdaju samo vozne karte koje nisu ugovori, nego prema svojem sadržaju predstavljaju dokaz o sklopljenom (usmenom) ugovoru, dok vozne karte kupljene putem *web-shopa* i mobilnih aplikacija nisu valjane s obzirom na utvrđene nedostatke u elektroničkom obliku. Shodno tome, takvi ugovori su ništetni, a kako smo već analizirali, isti bi konvalidirali u slučaju ispunjenja ugovornih obveza, odnosno ako bi prijevoznik izvršio ugovoreni prijevoz. U tom slučaju ne bi se ni postavljalo pitanje pravne valjanosti ugovora. Međutim, ako prijevoznik ne bi izvršio svoju obvezu, odnosno u slučaju štetnog događaja putniku¹⁷⁷ čiji je ugovor o prijevozu ništetan – smrt putnika, oštećenje zdravlja putnika, ozljeda putnika, postavlja se pitanje obveze prijevoznika prema putniku s obzirom na odgovornost za štetu te posljedice koje takve obveze mogu imati na poslovanje prijevoznika. Budući da smo ranije utvrdili ništetnost (aktualnih) ugovora o prijevozu putnika cestom, odgovornost konkretnih prijevoznika – Arrive i Flixbusa – određivala bi se s izvanugovorne osnove, odnosno prema pravilima izvanugovorne odgovornosti za štetu,¹⁷⁸ a u nastavku su analizirane osnovne posljedice koje proizlaze za prijevoznika.

Izvanugovorna odgovornost obuhvaća naknadu cjelokupne imovinske štete i naknadu u slučaju povrede prava osobnosti po načelu *restitutio in integrum*. Dakle, budući da je ugovor o prijevozu ništetan, osnova s koje prijevoznik odgovora je izvanugovorna, čime postaje upitan zaštitni mehanizam – pravo na ograničenje visine svoje odgovornosti, koje ga štiti u slučaju odgovornosti s ugovorne osnove.¹⁷⁹ Nastavljajući se na navedeno, svrha načela naknade imovinske štete je stavljanje putnika (odnosno podnositelja zahtjeva), što je više moguće, u položaj u kojem se nalazio ili u kojem bi bio da nije bilo štetnog događaja.¹⁸⁰ To

¹⁷⁷ Čl. 4. t. 34. ZPCP-a putnik obuhvaća osobu koju prijevoznik prevozi uz naknadu javnim prijevozom ili bez naknade prijevozom za vlastite ili osobne potrebe, s vozilom kojim se obavlja neki od oblika prijevoza putnika definiranih ZPCP-om 2018.

¹⁷⁸ Čl. 1045. – 1106. ZOO/2005.

¹⁷⁹ Čl. 697. st. 2. ZOO-a – „Ako štetu nije prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, prijevoznik je dužan naknaditi štetu do iznosa pred viđenog zakonom ili međunarodnim ugovorom.“

¹⁸⁰ Čl. 1085. ZOO/2005 – „Odgovorna osoba dužna je uspostaviti stanje koje je bilo prije nego što je šteta nastala.“ te čl. 1090. – „Sud će, uzimajući u obzir i okolnosti koje su nastupile poslije prouzročenja štete, dosuditi naknadu u iznosu koji je potreban da se oštećenikova materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi se nalazila da nije bilo štetne radnje ili propuštanja.“

može uključivati naknadu za stvarno pretrpljenu i izmaklu ili umanjenu dobit, koja se mogla očekivati u budućnosti,¹⁸¹ a visina naknade štete „određuje se prema cijenama u vrijeme donošenja sudske odluke, osim slučaja kad zakon određuje što drugo.“¹⁸² Nadalje, konkretno za tjelesnu ozljedu ili narušenje zdravlja ZOO/2005 izričito navodi: „Tko drugome nanese tjelesnu ozljedu ili mu naruši zdravlje, dužan je naknaditi mu troškove liječenja i druge potrebne troškove s tim u vezi, a i zaradu izgubljenu zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja.“¹⁸³ U slučaju nesposobnosti za rad, naknada će obuhvaćati i novčanu rentu.¹⁸⁴ Isto tako, prijevoznik bi u slučaju smrti putnika po pravilima naknade imovinske štete bio dužan „naknaditi uobičajene troškove njegova pogreba“¹⁸⁵ te „troškove njegova liječenja od zadobivenih ozljeda i druge potrebne troškove u vezi s liječenjem, te zaradu izgubljenu zbog nesposobnosti za rad“¹⁸⁶, a osobi koju je usmrćeni putnik bio dužan uzdržavati i „štetu koju trpi gubitkom uzdržavanja, odnosno pomaganja.“¹⁸⁷ S druge strane, svrha je naknade u slučaju povrede prava osobnosti dodijeliti novčanu naknadu za nematerijalnu štetu, gdje će „pri odlučivanju o visini pravične novčane naknade sud voditi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih boli, duševnih boli i straha, cilju kojemu služi ta naknada, ali i o tome da se njome ne pogoduje težnjama koje nisu spojive sa njezinom naravi i društvenom svrhom.“¹⁸⁸ Dakle, po samoj svojoj prirodi, naknada za povredu prava osobnosti ne može se precizno izračunati. Ako postojanje takve povrede bude utvrđeno, te ako sud odredi da je potrebno dodijeliti novčanu naknadu, odredit će je uzimajući u obzir Orijehtacijske kriterije Građanskog odjela Vrhovnog suda,¹⁸⁹ prema kojima primjerice za slučaj naročito teškog invaliditeta putnika nakon prometne nezgode bračni i izvanbračnog drug te svako dijete mogu ostvariti pravo na naknadu u iznosu od 220.000,00 kn (svaka osoba zasebno) zbog duševnih bolova zbog naročito teškog invaliditeta bliske osobe. Dakle, već samo po jednom putniku naknada za bliske osobe može doseći milijunski iznos.

¹⁸¹ Čl. 1089. st. 1. ZOO/2005 – „Oštećenik ima pravo kako na naknadu obične štete, tako i na naknadu izmakle koristi.“

¹⁸² Čl. 1089. st. 2. ZOO/2005.

¹⁸³ Čl. 1095. st. 1. ZOO/2005.

¹⁸⁴ Čl. 1095. st. 2. ZOO/2005.

¹⁸⁵ Čl. 1093. st. 1. ZOO/2005.

¹⁸⁶ Čl. 1093. st. 2. ZOO/2005.

¹⁸⁷ Čl. 1094. st. 1. ZOO/2005.

¹⁸⁸ Čl. 1100. st. 2. ZOO/2005

¹⁸⁹ Na sjednici Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske održanoj 29. studenoga 2002. razmatrani su i prihvaćeni Orijehtacijski kriteriji i iznosi za utvrđivanje visine pravične novčane naknade nematerijalne štete. Ovi Orijehtacijski kriteriji trebaju omogućiti ujednačenu primjenu čl. 1099. – 1106. ZOO/2005. „Oni ne predstavljaju matematičku formulu koja pukim automatizmom služi za izračunavanje pravične novčane naknade. U primjeni rečenog propisa valja uvijek imati na umu sve okolnosti slučaja, pri čemu trajanje i jačina fizičkih i duševnih bolova i straha imaju tek značaj osobito važnih, ali ne i jedinih okolnosti koje sud mora imati na umu pri određivanju iznosa pravične novčane naknade.“ *Obrazloženje iz Orijehtacijskih kriterija*, dostupno na stranici www.iusinfo.hr (15. veljače 2020.).

Proizlazi kako bi ukupnost svih šteta za koje prijevoznik odgovara mogla dosegnuti višemilijunske iznose koji bi usmjereni direktno protiv prijevoznika mogli dovesti do njegova stečaja. Iz prethodno navedenog je vidljivo koliko je prijevozniku za njegove ekonomske interese bitan bilo kakav zaštitni mehanizam, primjerice onaj ograničenja visine koji je ujedno odstupanje od načela *restitutio in integrum*, no postavlja se pitanje je li upravo zbog novina ZPCP/2018 prijevozniku ukinut osnovni ugovorni institut poput ograničenja odgovornosti. Valja napomenuti da su neminovno u pitanju veliki ekonomski interesi prijevoznika jer šteta za koju bi u konačnici mogao odgovarati bila bi apsolutno nerazmjerna cijeni usluge, odnosno dobiti koju ostvaruje, a posljedično bi mogla rezultirati stečajem uzimajući u obzir činjenicu da jedan autobus prosječno prevozi pedeset putnika, a prijevoznik je svakom dužan naknaditi cjelokupnu štetu, uključujući imovinsku štetu kao i naknadu u slučaju povrede prava osobnosti, podrazumijevajući i moguće doživotne rente osobama koje je poginuli putnik bio dužan uzdržavati.

Treba napomenuti i kako opisani način vrijedi za sve prijevoznike, odnosno nezgode na području Republike Hrvatske. Naime, Haškom konvencijom¹⁹⁰ o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama (dalje u tekstu: Haška konvencija)¹⁹¹ propisano je jedinstveno postupanje po načelu *lex loci delicti commissi*, tj. mjerodavno pravo je pravo mjesta nastanka prometne nezgode, uključujući i pitanje visine štete, kao i limita¹⁹². Mjerodavno pravo je unutarnje pravo države na čijem se području dogodila prometna nezgoda. Mjerodavno pravo određuje osobito pretpostavke i opseg odgovornosti, razloge za oslobođenje od odgovornosti kao i svako ograničenje i podjelu odgovornosti, postojanje i narav štete koja se može naknaditi, vrstu i opseg naknade, pitanja ustupa ili nasljeđivanja prava na naknadu, osobe koje imaju pravo na naknadu štete koju su osobno pretrpjele, odgovornost nalogodavca za postupke njegova agenta ili poslodavca za njegova posloprimca, zastaru i gubitak prava protekom vremena, uključujući početak, prekid i zastoje rokova.

Budući da je Republika Hrvatska članica Europske unije, treba spomenuti i kako je 2009. godine usvojena Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza

¹⁹⁰ Datira od 4. svibnja 1971. godine, a Republika Hrvatska je stranka od 8. listopada 1991. notifikacijom o sukcesiji.

¹⁹¹ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/94.

¹⁹² Čl. 3. Haške konvencije.

običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (preinaka) (Uredba (EZ) br. 1073/2009) (dalje u tekstu: Uredba o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima)¹⁹³ u cilju pojednostavljenja pravila o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika na području Europske unije i uvjeta pod kojima strani prijevoznici smiju pružati usluge unutarnjeg prijevoza u državi članici. Upravo je Uredba o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima naglasila načelo slobode pružanja usluga te propisala uvjete izdavanja i oduzimanja licencija Zajednice, njihov rok valjanosti i podrobna pravila za njihovu uporabu te oblik i licencije i njezinih ovjerenih preslika¹⁹⁴. Nadalje, dopuštena je i kabotaža putnika, pod uvjetom da ona nije glavni cilj prijevoznicičke usluge.¹⁹⁵ Europski parlament je u veljači 2019. donio odluku o prijedlogu Komisije o izmjeni Uredbe o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima kako bi se dodatno otvorila nacionalna tržišta u pogledu pristupa uslugama međunarodnog prijevoza običnim i turističkim autobusima, nakon čega su otvoreni i međuinstitucijski pregovori, no do izmjena navedene Uredbe još uvijek nije došlo.

Uzimajući u obzir prethodno navedeno, svi prijevoznici Zajednice sa sjedištem izvan Republike Hrvatske, kojima je Republika Hrvatska odredište odnosno tranzitno područje, u slučaju štete koju prouzroče odgovaraju po prethodno iznesenim načelima. Upitno je jesu li prijevoznici Zajednice koji obavljaju usluge prijevoza na području Republike Hrvatske svjesni navedenog, odnosno ako nisu, hoće li nastaviti svoje poslovanje uz izmjene uvjeta, kao što je primjerice cijena, odnosno hoće li nastaviti poslovanje uopće.

5.2. Autotaksi prijevoz – Uber i Radio taksi Zagreb – pravna valjanost ugovora o prijevozu

¹⁹³ Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (preinaka) (Uredba (EZ) br. 1073/2009, SL L 300).

¹⁹⁴ Čl. 4. – 11. Uredbe o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima.

¹⁹⁵ Čl. 14. – 17. Uredbe o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima.

U ovom dijelu rada obrađuje se kategorija autotaksi prijevoza putnika s obzirom na to da su autotaksi prijevoznik i putnik u obvezi sklopiti pisani ugovor,¹⁹⁶ dakle riječ je o ugovoru za koji je također izmjenama ZPCP/2018 propisan formalizam te je isti taksativno naveden u ZPCP/2018 kao ugovor koji se sklapa u pisanom obliku¹⁹⁷. Općenito, autotaksi prijevoz je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se „jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, iskrcava na samo jednom drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, elektroničkom aplikacijom ili neposredno kod vozača i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika.“¹⁹⁸ U nastavku su analizirani primjeri sklapanja ugovora o autotaksi prijevozu s Uberom Croatia d.o.o. (dalje u tekstu: Uber)¹⁹⁹ i Radio taksi Zagrebom.

5.2.1. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika izravnim kontaktom – Uber i Radio taksi Zagreb

Ugovaranje usluge autotaksi prijevoza najčešće se ostvaruje izravnom komunikacijom s vozačem na označenim taksi stajalištima, zaustavljanjem autotaksi vozila na ulici ili pomoću telekomunikacijske veze, što podrazumijeva telefonski poziv i mobilnu aplikaciju. Sva tri navedena načina mogući su načini ugovaranja autotaksi prijevoza s Radio taksi Zagrebom. Prva dva navedena načina – izravna komunikacija s vozačem na označenom taksi stajalištu i zaustavljanje autotaksi vozila na ulici – podrazumijevaju usmeno ugovaranje odredišta s vozačem uz unaprijed dostupan cjenik izložen na automobilu koji označava cijenu starta, cijenu po kilometru te sat čekanja. Ulaskom u vozilo i početkom vožnje ruta i cijena mogu se pratiti na taksimetru, a po završetku vožnje jedini dokument koji se izdaje jest račun s cijenom i načinom plaćanja kao jedinim navedenim elementom. Dakle, osim računa kao dokaza o izvršenom plaćanju, ne postoji nikakav drugi dokument, pa posljedično u slučaju štetnog događaja za vrijeme vožnje ne posjedujete nikakav dokaz da ste se zaista nalazili u vozilu u

¹⁹⁶ Taksativno navedeni ugovor u čl. 97. st. 1. ZPCP/2018.

¹⁹⁷ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

¹⁹⁸ Čl. 4. t. 1. ZPCP/2018

¹⁹⁹ Društvo Uber Croatia d.o.o., Radnička cesta 47, registrirano pri Trgovačkom sudu u Zagrebu, OIB: 58936951251, podaci dostupni na www.sudreg.pravosudje.hr (28. siječnja 2020.).

ulozi naručitelja prijevoza, što će za posljedicu imati ništetan ugovor o prijevozu te izvanugovornu odgovornost autotaksi prijevoznika za naknadu štete, a što će biti detaljnije pojašnjeno u odjeljku koji analizira osnovu naknade štete.

Dakle, ugovorni odnos, odnosno nastanak ugovornog odnosa i njegovu usklađenost sa ZPCP/2018 tumačit ćemo ovisno o tehničkom načinu kojim se korisnik služi. Tako se, primjerice, kod prva dva modusa te telefonskim pozivom ne ostvaruje apsolutno nijedan element pisanog ugovora u skladu sa ZPCP/2018, do razine da vozač čak ne zna ni ime putnika. Prethodno opisani način jedva bismo mogli tumačiti i usmenim ugovorom s obzirom na to da bitan sastojak – ime i prezime naručitelja prijevoza odnosno autotaksi prijevoznika koji vrši konkretni prijevoz, jesu podaci koji se ne razmjenjuju. Također, ulaskom u vozilo putnik ne dobiva nikakve opće uvjete niti je upoznat s bilo kojim bitnim elementom, osim cjenikom i unesenim odredištem na taksimetru. Dakle, navedeno ne ispunjava kriterije pisanog ugovora iz ZPCP/2018 i zaključujemo kako su ugovori sklopljeni ovim modusima ništetni.

Ugovaranje usluge prijevoza s Uberom moguće je samo putem mobilne aplikacije te ona funkcionira slično kao i ugovaranje usluge prijevoza s Radio taksi Zagrebom preko njihove mobilne aplikacije. U tom slučaju elementi su nešto drukčiji i tumačenje je šire, no s obzirom na to da se isto veže na uvjete korištenja koje korisnik prihvaća registracijom, analiza sklapanja ugovora o prijevozu putnika bit će iznesena u idućem odjeljku zajedno s općim uvjetima poslovanja koje naručitelj prijevoza prihvaća registracijom, dok isti ti uvjeti nisu dostupni pri sklapanju ugovora o prijevozu izravnim kontaktom odnosno telefonskim pozivom. Iz navedenog proizlazi kako Radio taksi Zagreb, odnosno član Udruženja Radio taksi Zagreba kao pojedinačni autotaksi prijevoznik, u cilju usklađivanja poslovanja s izmjenama ZPCP/2018 mora početi izdavati pisane ugovore prije svake pojedinačne vožnje s taksativno navedenim elementima – nazivom naručitelja prijevoza, nazivom prijevoznika, relacijom prometovanja, cijenom i rokom plaćanja, što će biti vlastoručno potpisano i od strane člana Udruženja Radio taksi Zagreba i od strane naručitelja prijevoza.

5.2.2. Realizacija sklapanja ugovora o prijevozu putnika putem mobilne aplikacije – Uber i Radio taksi Zagreb

Kod ugovaranja usluge prijevoza putem mobilne aplikacije prvo je nužno učiniti postupak registracije korisnika (mogućeg naručitelja prijevoza). Postupak je identičan za obje aplikacije te opis u nastavku naznačuje rad i Radio taksi Zagreba i Ubera. Obje aplikacije su besplatne i obuhvaćaju unos imena i prezimena, broja mobitela i bankovne kartice kojom će se izvršiti plaćanje prijevoza. Da bi registracija putem aplikacije bila uspješno dovršena, nužno je prihvatiti uvjete korištenja klikom na njih. Prihvatanjem uvjeta korištenja, korisnik ujedno ulazi u ugovorni odnos s članom Udruženja Radio taksi Zagreba²⁰⁰ odnosno Ubera²⁰¹. Pri ugovaranju prijevoza putem mobilne aplikacije korisnik unosi odredište, pri čemu može provjeriti vrijeme čekanja, veličinu automobila i cijenu, zatim potvrđuje lokaciju preuzimanja i dodiruje „Zatraži.“ Vozač u blizini koji na svojem pametnom telefonu vidi korisnikov zahtjev za vožnju, isti prihvaća, o čemu korisnik dobiva obavijest. Vozač i korisnik međusobno potvrđuju imena i odredište te vozač započinje vožnju. Aplikacija omogućuje vozaču pristup detaljnim uputama za navigaciju, a korisniku praćenje rute putovanja. Dolaskom na odredište, korisnik putem aplikacije (kreditne kartice koju je unio pri registraciji) vrši plaćanje.

Da bismo mogli tumačiti pravnu valjanost ugovora pri ugovaranju prijevoza putem mobilnih aplikacija, nužno je analizirati uvjete poslovanja Ubera²⁰² odnosno Radio taksi Zagreba²⁰³. Isti su dostupni pri registraciji, odnosno registraciju nije moguće dovršiti ako korisnik ne prihvati Uvjete Radio taksi Zagreba odnosno Uvjete Ubera. Kod obaju akata²⁰⁴ navedeno je kako korisnik ulazi u ugovorni odnos. U slučaju Radio taksi Zagreba, korisnik ulazi u ugovorni odnos s članom Udruženja Radio taksi Zagreba²⁰⁵ koji putem interneta prodaje usluge kupcu, kojem korisnik usluge plaća platnom karticom putem prihvatitelja s kojim član Udruženja ima sklopljen Ugovor o prihvatu platnih kartica i isključivo je odgovoran za pruženu uslugu taksi prijevoza. Usluge čine „tehnološku platformu koja korisnicima omogućava dogovaranje, planiranje i provedbu autotaksi prijevoza i/ili logističkih

²⁰⁰ Opći uvjeti korištenja aplikacije Radio taksi Zagreba, dostupni na www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (28. siječnja 2020.).

²⁰¹ Uvjeti korištenja društva Uber, zadnji put ažurirani 24. 12. 2019. godine, dostupni na www.uber.com/legal/ (28. siječnja 2020.).

²⁰² Odredbe i Uvjeti od 4. prosinca 2017., dostupni na www.uber.com/legal/ (1. veljače 2020.).

²⁰³ Opći uvjeti korištenja aplikacije dostupni na www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/, (1. veljače 2020.).

²⁰⁴ Autor u tekstu ne navodi točne članke jer uvjeti niti jednog autotaksi prijevoznika nisu podijeljeni na članke, već upućuje čitatelja na tekst uvjeta dostupan na navedenim mrežnim stranicama.

²⁰⁵ „Pristupanjem i korištenjem Usluga prihvaćate odredbe ovih uvjeta i ulazite u ugovorni odnos između vas i člana Udruženja RADIO TAKSI ZAGREB.“ – www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/, (28. siječnja 2020.).

usluga s članovima Udruženja Radio taksi Zagreb.“²⁰⁶ Cijena usluge određuje se prema ovjerenom cjeniku, a mjeri putem taksimetra. Cjenik uključuje cijenu starta, vožnju po km i čekanje po satu, u cijenu je uračunata ručna prtljaga, a specijalna prtljaga naplaćuje se prema unaprijed ugovorenoj cijeni i u skladu s odredbama Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Zagrebu²⁰⁷. Cjenik usluga je sastavni dio Uvjeta.²⁰⁸ U dijelu ograničenja odgovornosti, u Uvjetima je navedeno da Udruženje ne snosi odgovornost za usluge taksi prijevoza koje obave članovi Udruženja, već za pruženu taksi uslugu odgovara isključivo član Udruženja, obrtnik ili pravna osoba koja ima sve zakonom propisane uvjete za pružanje taksi prijevoza u Gradu Zagrebu.²⁰⁹ Nadalje, Udruženje Radio taksi Zagreb zadržava pravo izmjene Uvjeta, što postaje valjano nakon objave takvih ažuriranih uvjeta, a korištenje usluga nakon takve objave označava prihvrat izmijenjenih uvjeta od strane korisnika.²¹⁰

Budući da je korisnik – naručitelj prijevoza pri registraciji dao osobne podatke – ime i prezime, adresu, *e-mail* adresu, broj telefona i kreditnu karticu, a Uvjeti sadrže elemente cijene, možemo smatrati da je korisnik sklopio okvirni ugovor s pružateljem usluge prijevoza, a potom se naručivanjem svake vožnje definira određite (i točna cijena), kao i podaci o vozaču. Dobivanje obavijesti putem mobilne aplikacije da je vozač prihvatio vožnju moglo bi se smatrati obaviješću o prihvatu ponude. Međutim, opisani način nije usklađen s izmjenama ZPCP/2018 i nikako se ne može smatrati ugovorom o prijevozu u pisanom obliku sa svim

²⁰⁶ Opći uvjeti korištenja aplikacije dostupni na www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (1. veljače 2020.).

²⁰⁷ Odjeljak Plaćanje, cijena usluge, otkazivanje vožnje – „Cijena usluge određuje se prema ovjerenom cjeniku a mjeri putem certificiranog uređaja za mjerenje – taksimetar; cjenik uključuje cijenu starta, vožnje po km i čekanje po satu, od 0-24, u cijenu je uračunata ručna prtljaga, a specijalna prtljaga naplaćuje se prema unaprijed ugovorenoj cijeni i u skladu sa odredbama Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Zagrebu“ – www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (1. veljače 2020.).

²⁰⁸ Dostupan na www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (1. veljače 2020.).

²⁰⁹ Odjeljak Ograničenje odgovornosti – „Radio taksi Zagreb nije odgovorno za neizravne, slučajne, posebne, primjerne, kaznene ili posljedične štete; nije odgovorno za štete ili gubitke nastale uslijed: vašeg korištenja ili opslanja na usluge ili vaše nemogućnosti pristupanja ili korištenja usluga ili bilo koje transakcije ili odnosa između vas i bilo koje treće strane, čak i ako je Udruženje upozoreno o mogućnosti takvih šteta. Udruženje nije odgovorno za kašnjenje ili neuspjeh u radu kao rezultat uzroka koji su izvan racionalne kontrole Udruženja.

Usluge članova Udruženja radio taksi Zagreb možete koristiti kako biste zatražili i planirali i ostvarili usluge taksi prijevoza, dobara ili logistike, ali slažete se se tim da Udruženje ne snosi odgovornost za usluge taksi prijevoza koje obave članovi Udruženja, već za pruženu taksi uslugu odgovara isključivo član Udruženja, obrtnika ili pravna osoba koja ima sve zakonom propisane uvjete za pružanje taksi prijevoza u Gradu Zagrebu.

Udruženje Radio taksi Zagreb u granicama svojih zakonskih ovlasti i mogućnosti obavljat će administrativne poslove potrebne za unos, brisanje i izmjenu ugovorenih vozača, kontrolu ispravnosti podataka koje su unijeli korisnici aplikacije kod registracije, praćenje novih korisnika, odgovori na upite korisnika i dostavu raspoloživih podataka.“ www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (1. veljače 2020.).

²¹⁰ Uvodni odjeljak „Udruženje RADIO TAKSI ZAGREB može s vremena na vrijeme izmijeniti Uvjete koje se odnose na Usluge. Izmjene su valjane nakon objave takvih ažuriranih Uvjeta na ovoj lokaciji ili izmijenjenih pravila ili dodatnih uvjeta na primjenjivim Uslugama. Vaš trajni pristup ili korištenje Usluga nakon takve objave označava vaše prihvatanje izmijenjenih Uvjeta.“ – www.radiotaxizagreb.com/hr/opci-uvjeti-koristenja-aplikacije/ (1. veljače 2020.).

bitnim elementima. Naime, registracijom na aplikaciju Radio taksi Zagreba, korisnik koji daje svoje osobne podatke i omogućuje svoju e-identifikaciju potencijalni je naručitelj prijevoza te prihvaćanjem Uvjeta Radio taksi Zagreba ulazi u ugovorni odnos s članom Udruženja Radio taksi Zagreba koji se tiče dogovaranja, planiranja i provedbe autotaksi prijevoza, no kod svake pojedinačne vožnje, odnosno naručivanja vožnje bilo bi potrebno sklopiti zaseban pisani ugovor o prijevozu s članom Udruženja Radio taksi Zagreba jer u skladu sa ZPCP/2018 „naručitelj prijevoza i prijevoznik za svaki prijevozni posao obvezni su sklopiti pisani ugovor o prijevozu.“²¹¹ Dakle, u praksi je za svaku vožnju potrebno sklopiti zasebni ugovor o prijevozu koji nikako nije sklopljen putem prihvata vožnje od strane pojedinačnog autotaksi prijevoznika u aplikaciji jer time ne dolazi do razmjene podataka bitnih za identifikaciju naručitelja prijevoza odnosno prijevoznika te „sporazum“ koji pritom nastaje nije potpisan ni od prijevoznika ni od naručitelja prijevoza, dakle ugovor je ništetan.

Što se tiče taksi prijevoznika Uber, Uvjeti korištenja Ubera navode da pristupanjem i korištenjem usluga korisnik ulazi u ugovorni odnos s Uberom. Ono što treba istaknuti je da korisnik aplikacije čijim osobnim podacima Uber raspolaže prihvaća Uvjete Ubera registracijom; međutim, u praksi je moguće da korisnik aplikacije naruči vožnju za treću osobu koja će biti putnik i plati tu istu vožnju preko registrirane kreditne kartice, a istovremeno je uslugu vožnje koristila treća osoba koja nije ni u kakvom odnosu s Uberom. Dakle, odnos putnika i Ubera u tom slučaju ostaje potpuno nereguliran s obzirom na to „da su svi predugovorni elementi bili predmet sporazuma između korisnika aplikacije i Ubera.“²¹²

Prema Uvjetima Ubera, „usluge čine tehnološku platformu koja korisnicima mobilnih aplikacija omogućava dogovaranja i planiranje prijevoza i/ili logističkih usluga s nezavisnim trećim pružateljima tih usluga, uključujući nezavisne treće pružatelje prijevoza“.²¹³ Dalje navode kako „Uber ne pruža usluge prijevoza ili logistike i ne služi kao izvršitelj prijevoza te da sve takve usluge prijevoza ili logistike pružaju nezavisni treći podugovaratelj koji nisu zaposleni u društvu Uber, a da usluge društva Uber, korisnik može koristiti samo kako bi zatražio i planirao usluge prijevoza, dobara ili logistike“.²¹⁴ Prihvaćanjem Uvjeta, korisnik ujedno prihvaća i ograničenje odgovornosti društva Uber koje ne snosi odgovornost povezanu

²¹¹ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

²¹² Marin, J., Petrović, S., Mudrić, M., Lisičar, H. (eds.), *Uber—Brave New Service or Unfair Competition - Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Cham, 2018., str. 32.

²¹³ Dostupno na www.uber.com/legal/ (1. veljače 2020.).

²¹⁴ *Ibid.*

s bilo kojom uslugom prijevoza koju je korisniku pružila treća strana. Uber može izmijeniti Uvjete te su isti valjani nakon objave, a pristup ili korištenje usluga nakon takve objave označava prihvaćanje izmijenjenih uvjeta od strane korisnika²¹⁵, što bi se moglo smatrati „nepravdom praksom“²¹⁶ u skladu s relevantnom regulativom Europske unije.²¹⁷ Dakle, iz Uvjeta Ubera proizlazi kako mobilna aplikacija služi za ostvarenje kontakta s autotaksi prijevoznikom koji će izvršiti prijevoz. Uber omogućuje samo uslugu tehnološke platforme koja korisniku omogućuje dogovaranje prijevoza s trećom stranom s kojom korisnik putem Uvjeta Ubera ne ulazi ni u kakav odnos. Također, valja napomenuti kako korisnik registracijom putem aplikacije ne koristi usluge Ubera Croatia d.o.o., nego Ubera B.V. iz Nizozemske, a Uber Croatia d.o.o. je društvo kćer te zastupnik nizozemskog društva koje sklapa ugovor s korisnikom u ime Ubera B.V. iz Nizozemske.²¹⁸ Nadalje, putnik na neki način izdaje nalog društvu Uber da ga dovede u vezu s trećom stranom, odnosno autotaksi prijevoznikom koji će izvršiti samu uslugu prijevoza, a ne ugovora s Uberom uslugu prijevoza. Iz navedenog jasno proizlazi kako Uber u tom slučaju ni ne može biti odgovoran u slučaju štetnog događaja za vrijeme samog prijevoza, jer je jedina Uberova obveza izvršiti nalog korisnika koji glasi na dovođenje u vezu s najbližim vozačem. Iz navedenog proizlazi kako bi se „na poslovanje Ubera zapravo primjenjivale odredbe ZPCP/2018 kojima je normirana agencijska djelatnost u cestovnom prometu.“²¹⁹

Ipak, budući da pri registraciji korisnik mora navesti ime i prezime, adresu, *e-mail* adresu, broj telefona i kreditnu karticu koji su dostupni na profilu korisnika aplikacije, pri slanju zahtjeva Uberu, koji pak korisnika dovodi u vezu s vozačem, vozaču je vidljivo ime putnika, polazište i odredište, a putniku ime vozača, marka automobila, vrijeme čekanja, ruta putovanja i ukupan iznos. Klikom vozača (ponuđenika) na „prihvati“ vožnju, odnosno prihvaćanjem ponude putnika i slanjem obavijesti o tome, mogli bismo smatrati da je sklopljen sporazum o prijevozu koji bi u skladu s već iznesenim argumentima bio ništetan, odnosno nikako ne zadovoljava uvjete pisanog ugovora iz ZPCP/2018 s obzirom na to da

²¹⁵ Odjeljak Ugovorni odnos „Uber može s vremena na vrijeme izmijeniti Uvjete koje se odnose na Usluge. Izmjene su valjane nakon objave takvih ažuriranih Uvjeta na ovoj lokaciji ili izmijenjenih pravila ili dodatnih uvjeta na primjenjivim Uslugama. Vaš trajni pristup ili korištenje Usluga nakon takve objave označava vaše prihvaćanje izmijenjenih Uvjeta.“ – www.uber.com/legal/ (1. veljače 2020.).

²¹⁶ Marin, J. *et al.* (eds.), *op. cit.* (bilj. 212), str. 207.

²¹⁷ Opširnije *ibid.* str. 207–210.

²¹⁸ Dostupno na www.uber.com/legal/ (1. veljače 2020.).

²¹⁹ Marin, J., *Pravni okvir obavljanja djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu u RH s posebnim osvrtom na autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem*, *Pravo u gospodarstvu*, vol. 56, br. 3, 2017., str. 385–387., str. 387.

naručitelju prijevoza putem aplikacije nisu dostupni apsolutno nikakvi podaci osim imena vozača, marke automobila i registracijske oznake, što nije dovoljno za identifikaciju vozača, a tim više što tako sklopljeni ugovor nije formalan i zbog manjka potpisa ugovornih strana. Dakle, takav ugovor o prijevozu je ništetan jer ne sadrži bitne elemente ugovora o prijevozu – podatke nužne za identifikaciju prijevoznika te potpise ugovornih strana.

Iz navedenog proizlazi da bi Radio taksi Zagreb i Uber u cilju usklađivanja sa zakonskom regulativom hitno trebali izmijeniti poslovanje tako da u aplikaciju unesu sve potrebne podatke o prijevozniku te certifikatom omoguće potpisivanje naloga za vožnju od strane naručitelja prijevoza odnosno taksi prijevoznika koji je preuzeo vožnju kako bi isti sklopili ugovor u elektroničkom obliku sa svim bitnim parametrima, čime bi isti bio izjednačen s pisanim ugovorom, odnosno formom propisanom ZPCP/2018 i ZOO/2005, i to za svaku vožnju.

5.2.3. Osnova za naknadu štete

U skladu s prethodno iznesenim, u slučaju ugovaranja prijevoza s Radio taksi Zagrebom putem osobnog kontakta s vozačem ili telefonskim pozivom kontakt-centra, ugovor o prijevozu nije nastao jer ne sadrži nijedan element pisanog ugovora u skladu sa ZPCP/2018. Takvi ugovori mogu konvalidirati pri uspješnom izvršenju, odnosno dolasku na odredište i plaćanju cijene, bez ozljede putnika, odnosno štetnog događaja. U slučaju štetnog događaja za vrijeme putovanja autotaksi prijevoznikom koji je ugovoren telefonski odnosno osobnim kontaktom odgovarao bi sam član Udruženja Radio taksi Zagreba koji je izvršavao prijevoz i to po osnovi izvanugovorne odgovornosti jer je ugovor ništetan. U tom slučaju član udruženja odgovora po načelu *restitutio in integrum* neograničeno, dužan je naknaditi ukupnu štetu putniku.

U slučaju ugovaranja usluge prijevoza putem mobilne aplikacije, u praksi izmjena osobnih podataka do koje dolazi pri prijavi na aplikaciju ne bi bila dovoljna za e-identifikaciju stranaka, tim više što ZPCP/2018 zahtijeva sklapanje ugovora u pisanom obliku za svaku vožnju, što nije slučaj u praksi. Dakle, član Udruženja Radio taksi Zagreba odnosno prijevoznik preko Ubera odgovaraju u slučaju štetnog događaja po izvanugovornoj osnovi, po

načelu *restitutio in integrum* neograničeno. Iz istog proizlazi kako su i taksi prijevoznici uslijed izmjena ZPCP/2018, očito nesvjesni ništetnosti svih ugovora koje sklapaju iz svoje djelatnosti, nastavili poslovanje, zbog čega će uslijed štetnog događaja odgovarati neograničeno, a uzimajući u obzir prihode većine obrtnika koji obavljaju autotaksi djelatnost i moguće dosuđene iznose naknade štete, neizvjesna je mogućnost nastavka poslovanja većine obrtnika iako dio štete može biti u pokriću ugovora o obveznom osiguranju u prometu.²²⁰

5.3. Javni gradski prijevoz – Zagrebački električni tramvaj (autobusni prijevoz)

U ovom dijelu rada obrađuje se kategorija gradskog autobusnog prijevoza putnika u Gradu Zagrebu s obzirom na to da je riječ je o ugovoru za koji je također izmjenama ZPCP/2018 propisan formalizam te je isti taksativno naveden u ZPCP/2018 kao ugovor koji se sklapa u pisanom obliku²²¹.

5.3.1. Realizacija javnog prijevoza na području Grada Zagreba – opći uvjeti

Putnicima na području Grada Zagreba na raspolaganju je autobusna mreža kojom upravlja Zagrebački holding d.o.o.²²², Podružnica Zagrebački električni tramvaj d.o.o.²²³ (dalje u tekstu: ZET). Ulaskom u autobus, putnik je dužan na aparatu poništiti pojedinačnu papirnatu kartu s rokom valjanosti 30, 60 ili 90 minuta odnosno registrirati na uređaju svoj mjesečni ili godišnji pretplatni kupon odnosno vrijednosnu kartu.

²²⁰ *Infra* str. 44.

²²¹ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

²²² ZAGREBAČKI HOLDING d.o.o., Zagreb (Grad Zagreb), Ulica grada Vukovara 41, OIB 85584865987, registriran pri Trgovačkom sudu u Zagrebu, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr/registar (3. veljače 2020.).

²²³ ZAGREBAČKI ELEKTRIČNI TRAMVAJ d.o.o., Zagreb, Ozaljska 105, OIB 82031999604, registrirano pri Trgovačkom sudu u Zagrebu, podatak dostupan na www.sudreg.pravosudje.hr/registar (3. veljače 2020.).

Da bi putnik posjedovao mjesečni ili godišnji pretplatni kupon, najprije mora ispuniti zahtjev za izradu nove ili produljenje postojeće pretplatne karte, ovisno o vrsti karte koju namjerava koristiti, odnosno na koju ostvaruje pravo. Podaci koje je pritom dužan navesti jesu ime i prezime, OIB, adresa stanovanja, kontakt-telefon i potpis podnositelja.²²⁴ Na zahtjevu je navedeno da se njegovo ispunjavanje (i potpisivanje) smatra ugovornim odnosom između korisnika prijevoza i ZET-a. Također, ispunjavanjem zahtjeva, podnositelj pristupa Općim uvjetima isporuke komunalne usluge komunalnog linijskog prijevoza putnika Zagrebačkog električnog tramvaja d.o.o.²²⁵ (dalje u tekstu Opći uvjeti ZET-a) i cjeniku javno objavljenim na službenim stranicama, kao i dostupnim na prodajnim mjestima. Prema podacima koje podnositelj navodi na zahtjevu te potpisivanjem istog od strane podnositelja zahtjeva te ovlaštene osobe ZET-a,²²⁶ kao i dostupnošću cjenika i Općih uvjeta, ispunjeni su svi elementi koje mora sadržavati ugovor prema izmjenama ZPCP/2018. Međutim, ZPCP/2018 navodi kako je nužno sklopiti ugovor o prijevozu u pisanom obliku sa svim bitnim elementima „za svaki prijevozni posao“²²⁷, što znači da bi taj formular bilo nužno prilagoditi novim elementima (cijena, relacija) za svaku pojedinačnu vožnju, a to je potpuno nepraktično u svakodnevnom prometu jer bi podrazumijevalo njegovo ispunjavanje i potpisivanje prije svake pojedinačne vožnje, što trenutno nije slučaj i iz čega proizlazi kako trenutno putnik i ZET sklapaju usmene ugovore za svaku vožnju, što je suprotno izmjenama ZPCP/2018, odnosno takvi su ugovori zbog nedostatka u formi ništetni.

U slučaju kada korisnik ne posjeduje pretplatnu kartu, već pojedinačnu papirnatu kartu odnosno vrijednosnu kartu koju može kupiti na svakom prodajnom mjestu ZET-a, a da prije nije sklopio nikakav pisani ugovor s pružateljem usluga, korisnik posjeduje kartu koja je u skladu sa ZPCP/2018 dokaz sklopljenog ugovora. Međutim, u praksi korisnik dnevne papirnate karte odnosno vrijednosne karte u trenutku njezine kupnje sklapa usmeni ugovor koji ne posjeduje nijedan element u skladu sa ZPCP/2018 da bi isti mogao biti valjan. Stoga ZET u Uvjetima pogrešno navodi da putnik ulazi u ugovorni odnos sa ZET-om kupovinom vozne karte ili na drugi propisani način kojim se ugovara pružanje usluga prijevoze te da ulaskom u ugovorni odnos putnik prihvaća odredbe Uvjeta²²⁸.

²²⁴ www.zet.hr (3. veljače 2020.).

²²⁵ Objavljeni u Službenom glasniku Grada Zagreba, br. 22, od 5. 12. 2019. godine.

²²⁶ Čl. 43. st. 1. ZTD-a.

²²⁷ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018.

²²⁸ Čl. 11. Uvjeta ZET-a.

Budući da ZPCP/2018 jasno navodi kako se ugovor o prijevozu sklapa u pisanom obliku, kupovinom dnevne karte bez razmjene ijednog osobnog podatka nikako se ne može smatrati ispunjenim nijedan bitni element nužan za stupanje u ugovorni odnos. Naime, isto bismo mogli smatrati ugovornim odnosom koji je zasnovan usmenim putem s voznom kartom kao dokazom o usmeno sklopljenom ugovoru o prijevozu. Međutim, budući da je ZPCP/2018 uveo pisani oblik kao obvezni oblik sklopljenih ugovora, usmeni ugovor koji putnici sklapaju kupovinom dnevnih karata nije ispunjen i takav ugovor nije valjan.

Dakle, jedna od posljedica izmjena ZPCP/2018 je i pravna nevaljanost svih sklopljenih ugovora ZET-a i putnika, kako putnika koji posjeduju mjesečne i godišnje pretplatne karte tako i putnika koji posjeduju dnevne karte. S obzirom na izmjene ZPCP/2018, ZET mora uskladiti svoje poslovanje tako da s putnicima sklapa pisane ugovore. S obzirom na velik broj sklopljenih ugovora o prijevozu na dnevnoj osnovi, ZET bi trebao u potpunosti digitalizirati svoj način poslovanja i uvesti elektroničke karte koje bi se kupovale *online* te zadovoljavale sve elemente elektroničkog ugovora (uključujući i elektronički potpis) ili promijeniti izgled svojih karata na kojima će navesti sve bitne elemente ugovora u skladu sa ZPCP/2018. Budući da su ovi načini poprilično nepraktični, zakonodavac bi trebao uvidjeti isto te izmijeniti spornu odredbu ZPCP/2018 ili barem iz primjene isključiti gradski promet s obzirom na to da su svi ugovori koje putnici trenutno sklapaju sa ZET-om ništetni.

5.3.2. Naknada u slučaju štete putnicima – korisnicima javnog gradskog prijevoza

U skladu s prethodno navedenim, putnici – korisnici javnog gradskog prijevoza ZET-a nemaju valjano sklopljene ugovore o prijevozu. ZET, kao prijevoznik, u slučaju štete putniku koji nema valjano sklopljen ugovor odgovara po načelu *restitutio in integrum*, dakle za cjelokupnu materijalnu štetu i povredu prava osobnosti bez zaštitnog mehanizma ograničenja visine odgovornosti. Način i visina izračuna odgovornosti jednaki su opisanima kod prijevoznika Arrive i Flixbusa te u tom pogledu upućujemo na taj odjeljak.²²⁹

²²⁹ *Supra* str. 30–33.

6. ULOGA OSIGURATELJA U ZAŠTITI PRIJEVOZNIKA I PUTNIKA

Kao što je već navedeno, iznosi koji mogu teretiti prijevoznika na isplatu zbog nastale štete iz prijevoza mogu biti enormno visoki i u konačnici dovesti do stečaja prijevoznika, u slučaju kada bi zahtjev bio usmjeren direktno prema prijevozniku. Zato postoje određeni zaštitni mehanizmi. Jedan od načina koji stoji na raspolaganju prijevozniku jest i sklapanje ugovora o osiguranju. U nastavku je prikaz vrsta osiguranja koje mogu poslužiti kao svojevrsna zaštita prijevozniku u slučaju prijevoza putnika.

6.1. Obvezna osiguranja u prometu – naknada štete putnicima u prijevozu cestom

Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (dalje u tekstu: ZOOP)²³⁰ propisana je obveza sklapanja ugovora o osiguranju, a primjenjivo na cestovni promet, to su osiguranje vlasnika ili korisnika cestovnog vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama uporabom vozila – osiguranje od automobilske odgovornosti (dalje u tekstu: AO) – što je dužan sklopiti svaki vlasnik odnosno korisnik vozila za štete koje nanese trećim osobama²³¹ odnosno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja koje sklapaju vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu, što među ostalim uključuje i vlasnike autobusa kojima se obavlja javni prijevoz u gradskom, međugradskom i međunarodnom linijskom i izvanlinijskom prometu te vlasnike taksi automobila i rent-a-car vozila kad se iznajmljuju s vozačem.²³²

Dakle, obje vrste osiguranja primjenjuju se na sve tri analizirane vrste prijevoza – autobusni linijski, autotaksi prijevoz i javni gradski prijevoz.

a) Osiguranje od automobilske odgovornosti

AO podrazumijeva imovinsko osiguranje s karakterom naknade štete svim osobama²³³ koje s izvanugovorne osnove pretrpe štetu zbog upravljanja vozilom. Osiguratelj je u obvezi naknaditi štetu po polici AO-a oštećenoj osobi ako postoji odgovornost štetnika, prijevoznika

²³⁰ Narodne novine, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14.

²³¹ Čl. 2. st. 1. t. 2. ZOOP-a.

²³² Čl. 17. st. 2. ZOOP-a.

²³³ Izuzev isključenih šteta navedenih u čl. 23. i 24. ZOOP-a.

osiguranika, ali samo do iznosa osigurateljnog pokrića. Najniža osigurana svota temeljem AO-a određuje se u slučaju štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja do iznosa od 42,750.000,00 kuna²³⁴ po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika, a u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 8,550.000,00 kuna po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika.²³⁵ Pod pojmom trećih osoba kod AO-a za štetu prvenstveno mislimo na oštećenike koji su, iako nisu stranka ugovora o AO-u, korisnici osiguranja i mogu ostvarivati svoje pravo na naknadu štete od osiguratelja, dakle sve osobe koje nisu ujedno vlasnik, ni neovlašteni korisnik motornog vozila, ni osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila.²³⁶ Prema stajalištu sudske prakse, trećim osobama smatraju se putnici u vozilu, osobe izvan vozila, osobe u drugom vozilu sudioniku nesreće i sl.²³⁷ Također, u skladu sa ZOOP-om, osoba koja se prevozi motornim vozilom – suvozač, putnik – smatra se trećom osobom²³⁸. Odgovornost prema trećoj osobi koja se prevozi motornim vozilom odnosi se kako na odgovorne osobe koje obavljaju profesionalni prijevoz putnika (naplatno) tako i na osobe koje besplatno prevoze neku osobu.

Shodno svemu prije navedenom, u treće osobe spadaju te ostvaruju prava na naknadu štete direktno od osiguratelja i osobe koje su stranke ugovora o prijevozu sklopljenog s autobusnim prijevoznikom, autotaksi prijevoznikom odnosno gradskim autobusnim prijevoznikom, ali i one osobe za čiji smo ugovor prethodno utvrdili da je ništetan. Budući da AO ima zakonski limit, u slučaju štete koja bi iznosila više od navedenog, razliku do punog iznosa bio bi obvezan naknaditi sam prijevoznik.

²³⁴ Vlada Republike Hrvatske može donijeti odluku o povećanju ili sniženju osigurane svote iz stavka 8. ovoga članka sukladno obavijesti Europske komisije koja se periodično objavljuje u Službenom listu Europske unije u skladu s Europskim indeksom potrošačkih cijena, utvrđenim na temelju Uredbe Vijeća (EZ) br. 2494/95 od 23. listopada 1995. o harmoniziranim indeksima potrošačkih cijena (SL L 257, 27. 10. 1995.).

²³⁵ Čl. 26. ZOOP-a.

²³⁶ Čl. 1069. st. 4. ZOO/2005.

²³⁷ Gorenc, *op. cit.* (bilj. 65), str. 1770–1771.

²³⁸ Uz isključenja navedena u čl. 23. ZOOP-a: 1. vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,

2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,

3. suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,

4. suputnik koji je dragovoljno ušao u neregistrirano vozilo bez istaknutih registarskih oznaka na vozilu, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,

5. suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost suputniku bila poznata,

6. oštećena osoba kojoj je šteta nastala:

– zbog uporabe vozila na športskim priredbama, zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala, zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina.

b) Osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja

Vlasnik prijevoznog sredstva dužan je prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu sklopiti ugovor o osiguranju putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja²³⁹ te ga obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu²⁴⁰, a te dokaze mora predložiti prije registracije vozila. Putnicima se smatraju „osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu.“²⁴¹ Putnicima se smatraju i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.

Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju određena ugovorom o osiguranju iz članka po jednom putniku iznosi za slučaj smrti 40.000,00 kuna, a za slučaj trajnog invaliditeta 80.000,00 kuna.²⁴² Iz navedenog proizlazi kako su osigurani rizici trajni invaliditet i smrt. Trajni invaliditet definiran je uvjetima osiguranja svakog osiguratelja te se utvrđuje prema tablicama invaliditeta koje čine sastavni dio ugovora o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja. No očito je kako pravo po ovoj vrsti osiguranja ne ostvaruje putnik koji je pretrpio ozljede koje nisu rezultirale invaliditetom odnosno smrću. Dakle, takav putnik imao bi pravo potraživati naknadu štete samo iz AO-a. ZOOP ne sadrži posebna pravila o isključenju iz osigurateljnog pokrivača, osim standardnih isključenja *ex lege* u slučaju namjernog prouzročenja štete i ratnih rizika. Putnik kojem se dogodio nesretni slučaj ima pravo zahtijevati da osiguravajuće društvo kod kojeg je sklopljen ugovor neposredno njemu izvrši svoju obvezu iz ugovora o osiguranju već samom činjenicom da mu se dogodio osigurani nesretni slučaj u vezi s prijevozom koji se ne mora preklapati s prometnom nezgodom. Dakle, osiguranje putnika od nesretnog slučaja u javnom prometu nema karakter naknade štete²⁴³, zbog čega je i zabranjena subrogacija.²⁴⁴ „Ako je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva koji je sklopio ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu, u naknadu štete koja pripada oštećenoj osobi na temelju osiguranja od automobilske

²³⁹ Čl. 17. st. 1. ZOOP-a.

²⁴⁰ Čl. 4. st. 1. ZOOP-a.

²⁴¹ Čl. 18. ZOOP-a.

²⁴² Čl. 19. ZOOP-a.

²⁴³ Opširnije Čurković, M., *Komentar zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2013., str. 89–90.

²⁴⁴ U skladu s čl. 972. ZOO-a u osiguranju osoba osiguratelj koji je isplatio osigurani iznos ne može imati ni po kojoj osnovi pravo na naknadu od treće osobe odgovorne za nastupanje osiguranog slučaja.

odgovornosti ne uračunava se iznos koji pripada oštećenoj osobi po osnovi obveznog osiguranja putnika u javnom prometu.²⁴⁵ Pravo na naknadu od treće osobe odgovorne za nastupanje osiguranog slučaja pripada osiguraniku, odnosno korisniku nezavisno od njegova prava na osigurani iznos, za razliku od AO-a.

Dakle, putniku je dopuštena kumulacija po objema policama,²⁴⁶ odnosno putnik ima pravo potraživati osigurninu po osnovi ugovora o osiguranju putnika od nesretnog događaja u javnom prometu i naknadu štete po AO-u.

6.1.1. Komparativni prikaz aktualnih uvjeta obveznih osiguranja u prometu

U nastavku su analizirani uvjeti obveznih osiguranja u prometu triju domaćih osiguravajućih društava,²⁴⁷ i to Uvjeti za obvezno osiguranje od automobilske odgovornost CROATIA osiguranja d.d. (dalje u tekstu: AO uvjeti CO) i Uvjeti za obvezno osiguranje od automobilske odgovornost Generali osiguranja d.d. (dalje u tekstu: AO uvjeti Generali) odnosno Uvjeti za obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja Triglav osiguranja d.d. (dalje u tekstu: uvjeti osiguranja putnika Triglav) i Uvjeti za obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja CROATIA osiguranja d.d. (dalje u tekstu: uvjeti osiguranja putnika CO) u cilju primjene navedenih vrsta osiguranja na prethodno opisane slučajeve, odnosno prava koja mogu ostvariti putnici kojima je prouzrokovana šteta, a koji ne posjeduju valjani ugovor o prijevozu.

Aktualni uvjeti AO-a propisuju pravila pokrića štete koja može nastati pri upravljanju vozilom trećoj strani, dakle osigurani slučaj definiran je istovjetno u uvjetima CROATIA osiguranja d.d. i uvjetima Generali osiguranja d.d., odnosno definiran je kao budući neizvjestan događaj nezavisan od isključive volje osiguranika ili ugovaratelja osiguranja, a koji bi mogao dovesti do postavljanja odštetnog zahtjeva od strane oštećene osobe. Osiguratelj je u obvezi naknaditi štetu ako je pri uporabi vozila, među ostalim, došlo do tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja ili smrti neke (treće) osobe. AO uvjeti Generali definiraju treće osobe kao sve osobe koje voljom vlasnika rade prilikom uporabe vozila

²⁴⁵ Čl. 20. st. 2. ZOOP-a.

²⁴⁶ Prema izričitoj odredbi čl. 20. st. 2. ZOOP-a.

²⁴⁷ Komparirani uvjeti su dostupni na www.crosig.hr (11. veljače 2020.) te na www.generali.hr (11. veljače 2020.).

(vozač, kondukter i sl.), kao i osobe koje se prevoze vozilom²⁴⁸, odnosno u AO uvjetima CO pored vlasnika vozila osigurane su i sve osobe koje u bilo kojem svojstvu rade za vlasnika prilikom uporabe vozila, odnosno koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi i držanju vozila, kao i putnik u vozilu kojim je prouzročena šteta.²⁴⁹ Dakle, po osiguranju od automobilske odgovornosti, pravo na naknadu štete imaju putnici koji se prevoze u vozilu kojem je prouzročena šteta, kao i putnici u vozilu kojim je prouzročena šteta. Pritom nije bitno imaju li navedene osobe valjano sklopljene ugovore o prijevozu.²⁵⁰

Prema uvjetima obaju osiguratelja, obvezu osiguratelja iz ugovora o osiguranju predstavlja ZOOP-om propisana osigurana svota važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovoren viši iznos. Ako ima više oštećenih osoba, a ukupna šteta je veća od obveze osiguratelja, prava oštećenih osoba prema društvu za osiguranje razmjerno se smanjuju, a prednost u redosljedu namirenja štete imaju oštećene fizičke osobe.²⁵¹ Dakle, prema AO-u namiruje se sva materijalna šteta i naknada u slučaju povrede prava osobnosti trećoj osobi, a ako iznos naknade štete prijeđe propisani iznos u skladu sa ZOOP-om, odnosno ugovoreni viši iznos, razliku u visini štete putnik može potraživati od samog prijevoznika. U ovoj situaciji dolazi do značajne razlike u visini, jer prijevoznici koji nisu sklopili ugovore o prijevozu putnika odgovaraju po osnovi izvanugovorne odgovornosti kako je prethodno pojašnjeno.

Aktualni uvjeti za obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja,²⁵² odnosno i uvjeti osiguranja putnika CO i uvjeti osiguranja putnika Triglav u skladu sa ZOOP-om definiraju putnika kao osobu koja se radi putovanja nalazi u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na činjenicu posjeduje li voznu kartu te osobu koja se nalazi u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koja je namjeravala putovati određenim prijevoznim sredstvom ili je njime putovala, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu.²⁵³ Teret dokaza statusa

²⁴⁸ Čl. 1. st. 2. AO uvjeta Generali.

²⁴⁹ Čl. 1. st. 4. AO uvjeta CO.

²⁵⁰ Isključenje iz osiguranja navedeno je u čl. 2. AO uvjeta CO odnosno čl. 3. AO uvjeta Generali, ali pri taksativnom nabravanju isključenja nijedni uvjeti ne navode kao razlog isključenja iz pokrića nepostojanje valjanog ugovora o prijevozu.

²⁵¹ Čl. 1. st. 6. AO uvjeta CO odnosno čl. 1. st. 5. AO uvjeta Generali.

²⁵² Komparirani su uvjeti Croatia osiguranja d.d. te Triglav osiguranja d.d. dostupni na www.triglav.hr (11. veljače 2020.).

²⁵³ Čl. 2. uvjeta osiguranja putnika CO, čl. 1. st. 2. uvjeta osiguranja putnika Triglav.

putnika je na korisniku osiguranja, odnosno osobi kojoj se u slučaju nesretnog slučaja isplaćuje osigurana svota.²⁵⁴ Oba osiguratelja nesretni slučaj definiraju kao svaki iznenadni i od volje osiguranika nezavisni događaj, koji djelujući uglavnom izvana i naglo na tijelo osiguranika ima za posljedicu njegovu smrt ili invaliditet.²⁵⁵ Dakle, u pokriće osiguranja ulaze isključivo kao posljedica trajni invaliditet, koji utvrđuje vještak u skladu s pripadajućim tablicama invaliditeta, odnosno smrt, u kojem slučaju pravo na isplatu osiguranog iznosa ostvaruje korisnik osiguranja. Kada nastupi nesretni slučaj osiguratelj je u obvezi isplatiti puni iznos osigurane svote za slučaj smrti zbog nezgode, ako je zbog nesretnog slučaja nastupila smrt putnika, odnosno puni iznos osigurane svote za slučaj invaliditeta, ako je zbog nesretnog slučaja nastupio potpuni (100 %) invaliditet putnika, odnosno postotak od iznosa osigurane svote koji odgovara postotku djelomičnog trajnog invaliditeta, ako je zbog nesretnog slučaja nastupio djelomični invaliditet putnika.²⁵⁶ Minimalni iznos osigurane svote naveden je u ZOOP-u²⁵⁷, ali ugovaratelj osiguranja može sklopiti i ugovor na veću osiguranu svotu. Kao što je već navedeno, ovo osiguranje nema karakter naknade štete, već putnik ostvaruje pravo na isto nastupom osiguranog slučaja. Osiguranik odnosno korisnik osiguranja u skladu s time ima pravo na kumulaciju iznosa po AO-u te obveznom osiguranju putnika.

Formalnost ugovora o prijevozu putnika uvedena izmjenama ZPCP/2018 u ovom slučaju nije utjecala na pravo putnika (koji ne mora posjedovati voznu kartu) na isplatu osiguranog iznosa.

6.2. Osiguranje od profesionalne odgovornosti – primjena na ugovor o prijevozu putnika cestom

Prethodno smo utvrdili da oštećeni putnik ima pravo na naknadu štete iz AO-a, odnosno isplatu osigurnine za slučaj trajnog invaliditeta ili smrti. Budući da ZOOP kao najnižu osiguranu svotu temeljem AO ugovora propisuje u slučaju štete zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja u iznosu od 42,750.000,00 kuna po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika, izvjesno je da će taj iznos biti premašen u slučaju veće nesreće u kojoj sudjeluje autobus koji prosječno prevozi 50 putnika, uzimajući u obzir Orijehtacijske kriterije

²⁵⁴ Čl. 1. st. 3. uvjeta osiguranja putnika Triglav te čl. 2. st. 3. uvjeta osiguranja putnika CO.

²⁵⁵ Čl. 3. uvjeta osiguranja putnika Triglav te čl. 4. st. 1. uvjeta osiguranja putnika CO.

²⁵⁶ Čl. 6. st. 3. uvjeta osiguranja putnika CO te čl. 5. st. 3. uvjeta osiguranja putnika Triglav.

²⁵⁷ Čl. 19. st. 2. ZOOP-a.

Vrhovnog suda. Cjelokupan iznos koji premašuje navedenu osiguranu svotu snosio bi sam prijevoznik. Dakle, očigledno postoji nerazmjer između zakonskog minimuma i potencijalno znatno više odgovornosti prijevoznika prema putniku s druge strane. Jedan od mogućih načina zaštite prijevoznika jest dobrovoljno ugovaranje osiguranja od profesionalne odgovornosti na iznose osiguranja koji su viši od zakonski propisanih minimalnih svota.

Predmet osiguranja je odgovornost prijevoznika zbog stručnih pogrešaka pri obavljanju registrirane djelatnosti i kod njega zaposlenih osoba. Prijevoznik može osigurati svoju odgovornost na određenu svotu, ovisno o procjeni rizika i visini premije. Obveza naknade štete od strane osiguratelja nastaje samo onda ako je došlo do profesionalnog propusta ili pogreške prijevoznika i kod njega zaposlenih osoba za vrijeme trajanja ugovora o osiguranju. No za profesionalnu odgovornost, koja predstavlja ugovornu odgovornost, potrebno je da su zadovoljene dvije osnovne pretpostavke, a to su postojanje valjanog ugovora i povreda obveze iz ugovora.²⁵⁸ Prethodno smo utvrdili kako je zbog izmjena ZPCP/2018 i uvođenja obveznog pisanog oblika ugovora o prijevozu došlo do pravne nevaljanosti dijela sklopljenih ugovora, odnosno ništetnih ugovora u prijevozu putnika. Dakle, i prijevoznici koji sklope osiguranje od profesionalne ugovorne odgovornosti razliku do punog iznosa naknade štete morali bi podmiriti sami.

Ipak, u osigurateljnoj praksi osiguranje od odgovornosti dijeli se na nekoliko vrsta.²⁵⁹ Osim već spomenutog osiguranja od ugovorne profesionalne odgovornosti, moguće je ugovoriti i osiguranje od opće – javne odgovornosti koja se odnosi na osiguranje od odgovornosti za štetu iz obavljanja poslovne djelatnosti, a njime je pokrivena odgovornost prema trećima. O kojoj je vrsti osiguranja riječ najbolje se vidi iz odredbe uvjeta osiguranja koja definira pojam treće osobe.

Da bismo utvrdili mogućnost primjene nekih od uvjeta, analizirali smo i Opće uvjete za osiguranje od profesionalne odgovornosti Triglav osiguranja d.d. (dalje u tekstu: uvjeti profesionalne odgovornosti Triglav) te Uvjete za osiguranje od profesionalne odgovornosti CROATIA osiguranja d.d. (dalje u tekstu: uvjeti profesionalne odgovornosti CO).²⁶⁰

²⁵⁸ Ćurković, M., *Osiguranje od izvanugovorne i ugovorne (profesionalne) odgovornosti*, Inženjerski biro, Zagreb, 2015., str. 30.

²⁵⁹ *Ibid.*, str. 40.

²⁶⁰ Uvjeti profesionalne odgovornosti Triglav dostupni su na www.triglav.hr (14. veljače 2020.), a uvjeti profesionalne odgovornosti CO dostupni su autoru rada.

Tako uvjeti profesionalne odgovornosti Triglav kao osiguranu opasnost definiraju posljedice stručnih pogrešaka osiguranika pri obavljanju registrirane djelatnosti za koje odgovara temeljem zakona,²⁶¹ a isključeni su odštetni zahtjevi koji su posljedica ozljeđivanja osobe ili oštećenja stvari kao i neimovinska šteta.²⁶² Uvjeti profesionalne odgovornosti CO već u definiciji oštećenika isključuju mogućnost primjene ovih uvjeta na slučaj ozljede putnika čiji je ugovor o prijevozu nevaljan s obzirom na to da oštećenika definiraju kao „osobu za koju osiguranik na temelju ugovornog odnosa obavlja profesionalne usluge iz domene registrirane djelatnosti.“²⁶³ Naime, oštećenik je definiran kao osoba za koju osiguranik na temelju ugovornog odnosa obavlja profesionalne usluge iz domene registrirane djelatnosti koja nije subjekt ugovora o osiguranju, a pretrpjela je štetu koja je nastala kao posljedica osiguranog slučaja.

Dakle, prema uvjetima obaju osiguratelja, u slučaju štete putniku čiji je ugovor o prijevozu ništetan, prijevoznik bi razliku u visini naknade štete, u odnosu na AO pokriće, morao isplatiti samostalno.

Uspoređujući uvjete za osiguranje od javne (izvanugovorne) odgovornosti CROATIA osiguranja d.d. i Triglav osiguranja d.d., utvrdili smo kako ni navedeni uvjeti ne bi bili primjenjivi na opisani slučaj jer su prema općim isključenjima isključeni odštetni zahtjevi trećih osoba koji proizlaze iz osiguranih slučajeva obuhvaćenih zakonskim propisima kojima su uređena obvezna osiguranja²⁶⁴, odnosno štete do kojih je došlo uporabom kopnenih vozila.²⁶⁵

Zaključno, osiguratelj štetu koja je nastala putniku koji nije sklopio valjani ugovor s prijevoznikom nije u obvezi naknaditi ni po jednom od dva navedena ugovora o osiguranju jer je za osiguranje od profesionalne odgovornosti potreban valjano sklopljen ugovor iz domene registrirane djelatnosti, a uvjeti osiguranja od izvanugovorne odgovornosti izričito isključuju navedeno. Ono što preostaje prijevozniku, uz AO, jest sklapanje *tailor made* police u sklopu obavljanja profesionalne djelatnosti, gdje bi osiguratelji uzeli u obzir izmjene ZPCP/2018,

²⁶¹ Čl. 1. uvjeti profesionalne odgovornosti Triglav.

²⁶² Čl. 2. t. 2. i t. 17. uvjeta profesionalne odgovornosti Triglav.

²⁶³ Čl. 1. st. 1. t. 11. uvjeta profesionalne odgovornosti CO.

²⁶⁴ Čl. 8. t. 22. Uvjeta za osiguranje od javne (izvanugovorne) odgovornosti Croatia osiguranja d.d.

²⁶⁵ Čl. 3. t. 9. Uvjeta za osiguranje od javne (izvanugovorne) odgovornosti Triglav osiguranja d.d.

odnosno nepraktičnost istih odredbi te prilagodili proizvod potrebama prijevoznika pružajući mu pokriće iz obavljanja profesionalne djelatnosti i u slučaju ništetnosti ugovora.

7. ZAKLJUČAK

ZPCP/2018 neopravdano je i nepotrebno uveo prvi put u hrvatsko zakonodavstvo obveznu pisanu formu ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu. Jedan od razloga vjerojatno je bila i lakša porezna kontrola prijevoznika. Smatramo kako u vrijeme digitalizacije i elektroničkog napretka nikako nije realno vršiti kontrole putem fizičkih arhiva u poslovnim prostorijama poduzetnika. Tendencije u drugim granama industrije idu ka *paperless* metodama arhiviranja te općenito poslovanja, stoga nije jasno zašto zakonodavac nije uveo i u cestovni promet prilagođene načine poslovanja, već je normirao, odnosno isti dodatno formalizirao kroz obvezu pisanog oblika ugovora o prijevozu. Općenito, jasni su razlozi jače pravne sigurnosti, dokazivanja i sličnih tradicionalno pisanih pravnih poslova, zbog čega se isti i zahtijeva u područjima poput primjerice upisa u zemljišne knjige te općenito upisa u nadležne registre, pri čemu se pisane isprave pohranjuju kao dokazi, no u cestovnom prometu, gdje bi se pravni poslovi trebali sklapati žurno i što jednostavnije, to nije slučaj.

Tim više što je formalizam ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prijevozu doveo do potpunog nesuglasja s praksom, prijevoznici su nastavili poslovati po starim zakonskim odredbama, a dokaz je što neki prijevoznici nisu čak ni ažurirali svoje uvjete nakon izmjena ZPCP/2018. Praktičnim istraživanjem utvrdili smo kako vozna karta kupljena na prodajnom mjestu analiziranih autobusnih prijevoznika ne sadrži naziv naručitelja prijevoza, a ona koja i sadrži podatak o imenu i prezimenu (kao karta Flixbusa), sadrži ime i prezime putnika koji ne mora nužno biti naručitelj prijevoza. Također, vozna karta nije potpisana ni od strane prijevoznika ni od strane naručitelja prijevoza (ugovornih strana). Shodno svemu navedenom, kod kupnje karata na prodajnim mjestima autobusnih prijevoznika Arrive i Flixbusa ugovor o prijevozu sklopljen je usmeno, što znači da je zbog nedostatka forme takav ugovor ništetan. Dakle, Arriva i Flixbus moraju prilagoditi svoj način poslovanja, odnosno prodaje karata na prodajnim mjestima tako da ubuduće vozna karta sadrži ime i prezime naručitelja prijevoza te potpise ugovornih strana (naručitelja prijevoza i prijevoznika). U svezi s ugovorima

sklopljenim putem digitalnih platformi i mrežnih stranica s analiziranim autobusnim prijevoznicima, iz analize iznesene u radu proizlazi kako uvjeti za prijevoz Arrive i Flixbusa navode da je „ugovor o prijevozu sklopljen nakon uspješno obavljene transakcije plaćanja, nakon čega se vozna karta i račun dostavljaju kupcu na adresu elektroničke pošte“²⁶⁶, što nije točno jer se kod formalnih pravnih poslova ugovor smatra sklopljenim u trenutku kada se ugovorne strane sporazumiju o bitnim sastojcima ugovora te isti potpišu. Iz navedenog očito proizlazi da odredba općih uvjeta koja trenutak perfekcije ugovora veže uz kupnju vozne karte nije valjana, odnosno nije usklađena i prilagođena ugovoru o prijevozu kao formalnom pravnom poslu. Iako naručitelj prijevoza na svoju adresu elektroničke pošte dobiva potvrdu o uspješno provedenoj transakciji, što zapravo samo podrazumijeva činjenicu da je kreditna kartica naručitelja prijevoza uspješno terećena za autorizirani iznos, te voznu kartu s kodom, ne dobiva ugovor o prijevozu. Istovremeno, voznu kartu ne možemo smatrati ugovorom o prijevozu u elektroničkom obliku jer vozne karte nisu potpisane elektroničkim potpisom, što je bitno kako bi se ugovor u elektroničkom obliku smatrao formalnim ugovorom, jer u suprotnom je samo e-potvrda. Budući da naručitelj prijevoza prilikom registracije na *web-shopu* odnosno mobilnoj aplikaciji pruža naručitelju osobne podatke kao što su ime i prezime i adresa elektroničke pošte te klikom prihvaća uvjete prijevoznika (Arrive i Flixbusa), pa se identitet jedne ugovorne strane može nedvojbeno utvrditi, elementi potrebni za valjanost ugovora o prijevozu sa strane naručitelja jesu ispunjeni, ali vozne karte nisu digitalno potpisane valjanim certifikatom od strane autobusnih prijevoznika. Dakle, da bismo vozne karte kupljene putem mobilnih i *web-shop* aplikacija smatrali pravno valjanima, nužno je da i autobusni prijevoznici počnu koristiti elektronički potpis u skladu s relevantnim zakonima s obzirom na to da e-isprava kojom trenutno raspolaže putnik nije pisani ugovor o prijevozu u skladu sa ZPCP/2018, već obična potvrda o kupnji vozne karte.

Nadalje, praktičnim istraživanjem utvrdili smo kako ugovaranje autotaksi prijevoza izravnom komunikacijom s vozačem na označenom taksi stajalištu i zaustavljanjem autotaksi vozila na ulici podrazumijeva usmeno ugovaranje, što je u skladu s izmjenama ZPCP/2018 ništetni ugovor. Dakle, autotaksi prijevoznici u cilju usklađivanja poslovanja s izmjenama ZPCP/2018 trebaju uvesti određene formularne ugovore koji će sadržavati sve taksativno navedene bitne sastojke te biti potpisani od strane prijevoznika i naručitelja prijevoza prije

²⁶⁶ Citirani su Uvjeti Arrive, i to čl. 2. Općih uvjeta internet prodaje voznih karata 01.08.2018. godine, dostupni na <https://www.arriva.com.hr/hr-hr/opci-uvjeti/opci-uvjeti-internet-prodaje> (7. veljače 2020.); međutim, ovakvu odredbu sadrže uvjeti svih prijevoznika.

započete vožnje. Smatramo kako su formularni ugovori najprikladniji način jer su prednosti formularnih ugovora brzina sklapanja ugovora i ušteda vremena, što omogućava brzu transakciju usluge pod jednakim uvjetima (usklađenim s izmjenama ZPCP/2018) velikom broju korisnika. Također, *online* ugovaranje usluge prijevoza s Uberom i Radio taksi Zagrebom moguće je putem mobilne aplikacije nakon uspješne registracije. Međutim, registracijom korisnici ulaze u ugovorni odnos s Uberom odnosno Radio taksi Zagrebom kao posrednikom koji ih samo dovodi u vezu s pojedinačnim pružateljem usluge – članom Udruženja Radio taksi Zagreba odnosno Ubera. Budući da naručitelju prijevoza putem aplikacije nisu dostupni apsolutno nikakvi podaci osim imena vozača, marke automobila i registracijske oznake, što nije dovoljno za identifikaciju vozača, a tim više što tako sklopljeni ugovor nije formalan i zbog manjka potpisa ugovornih strana, takav je ugovor o prijevozu ništetan jer ne sadrži bitne elemente ugovora o prijevozu – podatke nužne za identifikaciju prijevoznika te potpise ugovornih strana. Iz navedenog proizlazi da bi Radio taksi Zagreb i Uber u cilju usklađivanja sa zakonskom regulativom hitno trebali izmijeniti poslovanje tako da u aplikaciju unesu sve potrebne podatke o prijevozniku te certifikatom omogućе potpisivanje naloga za vožnju od strane naručitelja prijevoza odnosno taksi prijevoznika koji je preuzeo vožnju kako bi isti sklopili ugovor u elektroničkom obliku sa svim bitnim parametrima, čime bi on bio izjednačen s pisanim ugovorom, odnosno formom propisanom ZPCP/2018 i ZOO/2005, i to za svaku vožnju.

Također, jedna od utvrđenih posljedica izmjena ZPCP/2018 je i pravna nevaljanost svih sklopljenih ugovora ZET-a i putnika, kako putnika koji posjeduju mjesečne i godišnje pretplatne karte tako i putnika koji posjeduju dnevne karte. Naime, putnici koji posjeduju mjesečne i godišnje pretplatne karte potpisuju okvirni ugovor sa ZET-om o pružanju usluge gradskog prijevoza, međutim, ZPCP/2018 izrijekom traži sklapanje pisanog ugovora za svaku pojedinačnu vožnju. Putnici koji pak posjeduju samo dnevnu kartu kupljenu na prodajnom mjestu sklapaju usmene ugovore s voznom kartom kao dokazom tako sklopljenog ugovora. Međutim, ta vozna karta ne sadrži nijedan bitni element pisanog ugovora u skladu s izmjenama ZPCP/2018 niti je potpisana, dakle ne može se smatrati ugovorom u pisanim obliku. S obzirom na izmjene ZPCP/2018, ZET mora uskladiti svoje poslovanje tako da s putnicima sklapa pisane ugovore. S obzirom na velik broj sklopljenih ugovora o prijevozu na dnevnoj osnovi, ZET bi trebao u potpunosti digitalizirati svoj način poslovanja i uvesti elektroničke karte koje bi se kupovale *online* te zadovoljavale sve elemente elektroničkog

ugovora (uključujući i elektronički potpis) ili promijeniti izgled svojih karata na kojima će navesti sve bitne elemente ugovora u skladu sa ZPCP/2018.

Glavni problem koji je zakonodavac prouzročio svim hrvatskim prijevoznicima jest što oni koji svoju uslugu ne izvrše u potpunosti, odnosno u slučaju štetnog događaja putniku, s obzirom na to da je ugovor o prijevozu ništetan, odgovaraju neograničeno po načelu *restitutio in integrum*. Situacija postaje još nepovoljnija za prijevoznike uzimajući u obzir činjenicu da prijevoznici koji i imaju sklopljene ugovore o osiguranju od profesionalne odgovornosti s hrvatskim osigurateljima neće biti u pokriću istih, jer ti proizvodi, u skladu s analiziranim uvjetima, pokrivaju štetu samo s ugovornog naslova. Dakle, drugo moguće rješenje do izmjena ZPCP/2018 u dijelu obvezne pisane forme ugovora jest kreiranje *tailor made* polica hrvatskih osiguratelja s obzirom na to da obvezno osiguranje za štete uzrokovane uporabom motornog vozila predstavlja samo djelomice osiguranje prijevoznika, u skladu sa zakonskim minimumom, za štete koje mogu nastati s područja profesionalne odgovornosti prijevoznika. *Tailor made* polica trebala bi u znatnijoj mjeri pokriti sve rizike profesionalnog poslovanja prijevoznika, uključujući i nove financijske troškove kojima su izloženi zbog izmjena ZPCP/2018.

Posljedično, ovako nekvalitetan nacionalni pravni okvir u odnosu na poslovanje hrvatskih cestovnih prijevoznika može imati neslućene razmjere koji u scenarijima većih šteta mogu dovesti i do stečaja prijevoznika. Razina konkurentnosti prijevoznika u takvim uvjetima neminovno je negativna. Hrvatski prijevoznik koji odgovara za štetu neograničeno apsolutno ne može biti konkurentan na europskom tržištu. Također, postavlja se i pitanje je li ovakva promjena prošla „ispod radara“ javnosti općenito jer treba uzeti u obzir da po vlasničkoj strukturi dva najveća autobusna operatera, čiji je način poslovanja analiziran u radu, imaju matična društva izvan područja Republike Hrvatske, gdje je potpuno drukčije pravno uređenje, a u konačnici je upitno jesu li svjesni svoje odgovornosti i bi li nastavili svoj rad na području Republike Hrvatske kada bi u potpunosti bili svjesni posljedica koje je ZPCP/2018 prouzročio odnosno onih koje će tek prouzročiti.

Ono što je nužno potrebno jest da zakonodavac shvati pogrešnost teza koje je navodio pri izmjeni ZPCP/2018, odnosno da prilagodi zakonski okvir praktičnosti poslovanja, ali i duhu uređenja koji je tradicionalno u hrvatskoj pravnoj povijesti uvijek zadržavao

neformalizam ugovora o prijevozu putnika, posebice jer na ovakav način može bitno naštetiti svakom poduzetniku pojedinačno, ali i transportu koji se odvija na području Republike Hrvatske općenito. Tim više, ovo je ujedno i prilika da zakonodavac ispravi pogrešku iz 2002. godine, kada je došlo do brisanja 97 članaka koji su uređivali materiju ugovora o prijevozu te iste regulira unutar posebne glave ZPCP/2018 koja će ujedno urediti i pitanje formalnosti ugovora o prijevozu.

Zaključno, iako je neminovna potreba podizanja razine konkurentnosti svih hrvatskih prijevoznika ulaganjem u digitalizaciju poslovanja i općenito u razvoj poslovanja postavljanjem visokih standarda koji među ostalim i štite potrošače, odnosno korisnike usluga, smatramo da su izmjene ZPCP/2018 apsolutno nužne kako bi hrvatsko zakonodavstvo pratilo tehnološki razvoj te način poslovanja u praksi, odnosno išlo u korak s istim i poticalo daljnji razvoj, a ne to isto poslovanje otežalo i dobrim dijelom onemogućilo, odnosno kako je od iznimne važnosti da zakonodavac shvati posljedice koje je prouzročio uvođenjem formalizma ugovora o prijevozu putnika u trenutku kada dio prijevoznika nema ni financijska sredstva potrebna za digitalizaciju poslovanja, a istovremeno ih se ovakvim propisom dodatno izlaže financijskoj neizvjesnosti i mogućim velikim troškovima, što u konačnici rezultira nekonkurentnošću tržišta hrvatskih prijevoznika. Također, s pravnog aspekta nije opravdano da od 2002. godine Republika Hrvatska nema propis na razini *lex specialis* koji uređuje ugovore u cestovnom prometu s obzirom na to da su odredbe ZOO/2005 o toj materiji nezadovoljavajući izvor prava za sporove cestovnog prijevoza koji proizlaze iz ugovornog uređenja istog te ništa slično nije poznato u zemljama EU-a.

Konačno, nužno je usvajanje *lex specialis* koji će urediti poslovanje hrvatskih prijevoznika dosljedno, u skladu s pravilima struke, trenutnom situacijom na tržištu te koji će poticajno djelovati na podizanje konkurentnosti hrvatskih prijevoznika, a time i ovog dijela hrvatskog gospodarstva te istovremeno biti zadovoljavajući izvor potpune pravne regulacije ovog tržišta.

8. LITERATURA:

Knjige:

1. Bukljaš I., *Komentar Zakona o obveznim odnosima: opći i posebni dio obligacija*, Progres, Zagreb, 1978.
2. Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima s izmjenama iz 2018. i dodatnom sudskom praksom*, 7., izmijenjeno i dopunjeno izd., Organizator, Zagreb, 2018.
3. Ćurković, M., *Komentar zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2013.
4. Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2007.
5. Ćurković, M., *Osiguranje od izvanugovorne i ugovorne (profesionalne) odgovornosti*, Inženjerski biro, Zagreb, 2015.
6. Jakaša, B., *Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu: s konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom i općim uvjetima rada jugoslavenskih poduzeća javnog cestovnog saobraćaja u međunarodnom prijevozu robe motornim vozilima*, Liber, Zagreb, 1976.
7. Gavella, N., *Privatno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2019.
8. Gorenc, V., *Komentar zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
9. Grundmann, S. (ed.), *European contract law in the digital age*, Intersentia, Cambridge, 2018.
10. Jansen, N., Zimmermann, R., *Commentaries on European Contracts Law*, Oxford, Oxford University Press, 2018. godina
11. Marin, J., Petrović, S., Mudrić, M., Lisičar, H. (eds.), *Uber—Brave New Service or Unfair Competition – Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Cham, 2018.
12. Markesinis, B. S., Lorenz, W., Dannemann, G., *The German law of obligations*, Oxford, Clarendon Press, 1997.
13. Matić, T., *Osnove prava elektroničke trgovine*, M.E.P. Consult, Zagreb, 2008.
14. Radionov, N., Ćapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpa, A., Popović, N., Savić, I., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011.
15. Romštajn, I., Vasilj, A., *Hrvatsko prometno pravo i osiguranje*, Pravni fakultet Osijek, Osijek 2006.
16. Schulze, R., Staudenmayer, D. (eds.), *Digital revolution: Challenges for contract law in practice*, Nomos, Baden-Baden, 2016.

17. Vasilj, A., *Prometno pravo i osiguranje*, Pravni fakultet Osijek, Osijek, 2016.
18. Vizner, B., *Komentar zakona o obveznim (obligacionim) odnosima*, 1. knjiga, Riječka tiskara, 1978.
19. Zelenika, R., *Prometni sustavi: tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
20. Zimmermann, R., *The new German law of obligations: historical and comparative perspectives*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

Članci:

1. Belanić, L., *Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 1, 2007., 633–683
2. Bilić, A., *Ugovor u korist trećeg*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 61, br. 6, 2011., 1975–2033
3. Ćurković, M., *Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja*, Pravo i porezi, vol. 6, br. 12, 1997., str.1211–1224 (13–26).
4. Filipović, V., *Zašto je Republika Hrvatska ostala bez zakona koji regulira ugovore o prijevozu u cestovnom prometu*, Privreda i pravo, vol. 30, br. 11-12, 1991., str.705–709.
5. Gardner, J., *The Mark of Responsibility*, Oxford Journal of Legal Studies, vol. 23, no. 2, 2003., 161–169.
6. Grabovac, I., *Temelj odgovornosti u ugovoru o prijevozu u novom Zakonu o obveznim odnosima*, Pravo i porezi, vol. 14, br. 6, 2005., str.1415.
7. Grabovac, I., *Ugovor o prijevozu putnika i prtljage iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu*, Vladavina prava, vol. 2, br. 6, 1998., str. 63–70.
8. Grabovac, I., *Ugovor o prijevozu u cestovnom prometu*, Pravo i porezi, vol. 7, br. 5, 1998., str.495–500 (3–8).
9. Lisičar, H., *Mogućnosti uporabe elektroničke isprave i elektroničkih dokumenata u parničnom postupku*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 60, br. 6, 2010., str. 1391–1422
10. Marin, J., *Pravni okvir obavljanja djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu u RH s posebnim osvrtom na autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem*, Pravo u gospodarstvu, vol. 56, br. 3, 2017., str. 363–392.

11. Momčinović, H., *Bitne izmjene koje donosi novi ZOO glede ugovora o kupoprodaji ugovora o posudbi, ugovora o djelu, ugovora o građenju i ugovora o prijevozu*, Hrvatska pravna revija, vol. 5, br. 6, 2005., str. 3–8.
12. Mudrić, M., *Poslovanje Ubera u Hrvatskoj i Europi*, Informator, vol. 65, br. 6478, 2017.; str. 1–3.
13. Mudrić, M., *Pravna analiza Uberovog poslovnog modela*, Informator, vol. 65, br. 6478, 2017., str. 13–20.
14. Nikšić, S., *Utjecaj razloga na preuzimanje obveze na valjanost pravnih poslova*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 56, br. 6, 2006., str. 1809–1846.
15. Osrećak, J., *Poredbenopravni prikaz načela savjesnosti i poštenja*, Zagrebačka pravna revija, vol. 3, br. 1, 2014., str. 53–77.
16. Radionov Radenković, N., *Tržište usluga prijevoza robe cestom u Hrvatskoj: vode li ceste u EU?*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 56, (Posebni broj), 2006., str. 567–590.
17. Radionov Radenković, N., *Ugovor o prijevozu prema ZOO 2005: pozadina izmjena*, u: Gliha, I. et al. (ur.), *Liber amicorum Nikola Gavella: Građansko pravo u razvoju*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007., str. 659–683.
18. Radionov Radenković, N., *Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 1-2, 2008., 391–414.
19. Radionov Radenković, N., *Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom*, Hrvatska pravna revija, vol. 6, br. 6, 2006., str. 44–51.
20. Tomić Dalić, V., *Uloga osiguranja u zaštiti prava putnika u cestovnom prijevozu u slučaju oštećenja zdravlja, ozljede ili smrti putnika*, Hrvatska pravna revija, vol. 15, br. 7-8, 2015., str. 19–24.

Propisi:

1. Jedinstveni europski akt (*Single European Act*), SL L 169, 29. 6. 1987.
2. Komisija Europskih zajednica: Bijela knjiga – Europska prometna politika za 2010. godinu: vrijeme za donošenje odluka (*Communication From The Commission – The Future Development Of The Common Transport Policy – A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility*, 2. 12. 1992.)
3. Ugovor o Europskoj uniji (pročišćena verzija), SL C 202, 7. 6. 2016.

4. Ugovor o Euratomu (Treaty on the European Atomic Energy Community, 25. 3. 1957., nije objavljen u službenom listu).
5. Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija), SL C 202, 7. 6. 2016.
6. Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice – EEZ (*Treaty establishing the European Economic Community*), OJ C 224, 31. 8. 1992.
7. Uredba Komisije (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 74, 19. 3. 2016.
8. Uredbe Vijeća (EZ) br. 2494/95 od 23. listopada 1995. o harmoniziranim indeksima potrošačkih cijena, SL L 257, 27. 10. 1995.
9. Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, SL L 55, 28. 2. 2011.
10. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70, SL L 315, 3. 12. 2007.
11. CVR 1973 – Konvencija o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage, Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 8/77.
12. Zakon o elektroničkoj ispravi, Narodne novine, br. 150/05.
13. Zakon o elektroničkoj trgovini, Narodne novine, br. 173/03, 67/08, 36/09, 130/11, 30/14, 32/19.
14. Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta, Narodne novine, br. 22/14, 98/19.
15. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine, br. 83/02.
16. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18.
17. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14.
18. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine, br. 41/18, 98/19.
19. Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2012 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, Narodne novine, br. 127/13.

20. Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030., Narodne novine, br. 131/14.

Mrežni izvori:

1. www.arriva.com
2. www.bgb.kommentar.de
3. www.flixbus.hr
4. www.gesetze-im-internet.de
5. www.iusinfo.hr
6. www.radiotaxizagreb.com
7. www.szp.hr
8. www.uber.com

9. SAŽETAK

Zakonodavac je izmjenama ZPCP/2018 prvi put u hrvatsko zakonodavstvo uveo pisanu formu kao obveznu pri sklapanju ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prometu. Navedena izmjena imala je za posljedicu ništetnost ugovora o prijevozu koji su sklopljeni usmenim putem, odnosno u slučaju kada je putnik kupio voznu kartu na prodajnim mjestima Arrive i Flixbusa, ugovorio autotaksi prijevoz telefonskim pozivom ili direktnim kontaktom na taksi stajalištu te za putnike koji posjeduju dnevne karte tijekom prijevoza ZET-om. Modus kupovine karata putem digitalnih platformi koji postaje sve zastupljeniji također ne ispunjava uvjete ZPCP/2018, zato što se ugovor koji se pritom sklapa, zbog manjkavosti korištenja elektroničkog potpisa, ne može smatrati elektroničkim ugovorom koji bi bio izjednačen s formalnim ugovorom.

U slučaju kada putnik i prijevoznik nisu sklopili ugovor o prijevozu u pisanom obliku, takvi ugovori su ništetni, odnosno nisu pravno valjani. Ako u odnosu na putnika koji nije sklopio valjani ugovor s prijevoznikom usluga ne bude u potpunosti izvršena, odnosno putnik pretrpi štetu, prijevoznik odgovara za istu s izvanugovorne osnove, što podrazumijeva *restitutio in integrum*, odnosno cjelokupnu materijalnu štetu i naknadu u slučaju povrede prava osobnosti.

Osiguratelj će biti u obvezi isplatiti osigurani iznos putniku s naslova obveznog osiguranja putnika u javnom prijevozu, odnosno naknaditi štetu s naslova obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Budući da je AO ograničene visine, a prijevoznik za štetu odgovara neograničeno, cjelokupnu štetu koja prelazi osigurani iznos morao bi namiriti samostalno. U slučaju ništetnih ugovora osiguratelj ne bi bio u obvezi podmiriti štetu po polici osiguranja od profesionalne odgovornosti.

Uzimajući u obzir dosuđene iznose pri hrvatskim sudovima u postupcima naknade štete, posebice naknade u slučaju povrede prava osobnosti u skladu s Orijentacijskim kriterijima Vrhovnog suda, šteta može doseći višemilijunske iznose. Cjelokupno stanje pridonosi nekonkurentnosti hrvatskih prijevoznika, a pri najvećim štetama može rezultirati i stečajem samog prijevoznika.

Ključne riječi: prijevoz putnika, cestovni prijevoz, forma ugovora, odgovornost prijevoznika, profesionalna odgovornost

ABSTRACT:

The legislator amended the ZPCP/2018 for the first time, the legislator introduced a written form as mandatory in the Croatian legislation for the conclusion of contracts for the transport of passengers by road traffic. This change resulted in the void transport contracts concluded verbally. When the passenger purchased a ticket at the Arrive and Flixbus points of sale, arranged a taxi transfer by phone call or direct contact at the taxi stand and for passengers holding daily tickets during transportation by ZET. The ever-increasing mode of buying tickets through digital platforms is also not in line with the ZPCP/2018, because a contract concluded, due to the lack of use of the electronic signature, cannot be considered an electronic contract that would be equivalent to a formal contract.

In the case where the passenger and the carrier have not concluded the contract of carriage in writing, such contracts are void or legally valid. If, in relation to a passenger who has not

entered into a valid contract with the carrier, the service is not fully performed or the passenger suffers damage, the carrier is liable for the same on a non-contractual basis, which implies *restitutio in integrum*, ie all material and non-material damage.

The insurer will be obliged to pay the insured amount to the passenger for compulsory insurance of passengers in public transport, or to compensate for the damage due to compulsory motor liability insurance. Since car insurance is a limited amount of insurance and the carrier is liable for unlimited damages, he would settle all damages in excess of the sum insured. In the case of invalid contracts, the insurer would not be obliged to pay damages under the professional liability insurance policy.

Considering the amounts awarded to Croatian courts in damages proceedings, especially non-pecuniary damage in accordance with the Supreme Court's Orientation Criteria, damages can reach multimillion-dollar amounts. The overall situation contributes to the non-competitiveness of Croatian carriers, and in the most serious damage can result in the bankruptcy of the carrier itself.

Keywords: passenger transport, road transport, contract form, carrier liability, professional liability