

UDK: 331.31:656.1]:349.23

CERIF: S144

ТИП РАДА: ИЗВОРНИ НАУЧНИ РАД

DOI: 10.5937/PiP2003201J

др **Светислав ЈАНКОВИЋ**<sup>\*</sup>  
доцент Правног факултета Универзитета у Београду

## ПРАВНИ ПОЛОЖАЈ ВОЗАЧА У **UBER** СИСТЕМУ ПРЕВОЗА ПУТНИКА<sup>1</sup>

### Сажетак

*У раду се разматра правни положај возача у односу на корисника услуге превоза, али и сирам Uber-а, као организатора тржишта превоза и самог превозиоца, односно шпедијера. Возачев положај је у великој мери одређен правном природом Uber-овог положаја по принципима механизма „клицалице“ – ако је Uber посредник, онда је возач превозилац, и сувројно – ако је Uber превозилац, онда је возач његов помоћник. Такође, ако се возач одреди као превозилац, онда је нејасно да ли је он јавни или приватни превозилац, имајући у виду (не)одређеност круга корисника услуге превоза.*

*У првом делу рада је приказан утицај економије дељења и техничкој најрејка на стварање нових облика превоза. Затим је указано на правни проблем новог начина организовања услуге превоза, као и правне квалификације основних лица у њему (пре свега, возача и Uber-а, али и корисника као шпирошача). Најзад, на крају се у оквиру закључка возач*

<sup>\*</sup> Електронска адреса аутора: [jankovic@ius.bg.ac.rs](mailto:jankovic@ius.bg.ac.rs).

<sup>1</sup> Раd је написан на основу истраживања спроведеног за потребе пројекта Правног факултета Универзитета у Београду „Идентитетски преображај Србије“ за 2020. годину.

одређује превозичевим помоћником, док се њејов јоложај зайосленој код превозивоца и даље чини сиорним.

**Кључне речи:** Возач. – Превозилац. – Uber. – (Не)јавни превозилац. – Помоћник. – Посредник у превозу.

## I Упознавање са темом

Последњих десетак година појављују се различита технолошка оруђа како би се олакшало одвијање најучесталијег ванлинијског превоза путника у градовима. Та оруђа се односе, најпре, на усавршавање рачунара и интернет везе, који у свом садејству знатно олакшавају организовање пружања разноврсних привредних услуга.<sup>2</sup> Дакле, напредак технике олакшава пружање услуга и задовољење потреба не само у непосредном виду (унапређењем самих превозних средстава када је реч о саобраћају), него и у посредном, који се тиче организације пружања ових услуга.<sup>3</sup>

Када је о превозу путника реч, технолошки напредак се последњих десетак година није толико одразио на непосредно пружање ове услуге,<sup>4</sup> колико на организовање самог превоза. Дакле, технички напредак возила, који је иначе видљив и сталан, не мења саму структуру путничког друмског превоза, колико напредак технике у погледу доступности информација, односно техничког савладавања асиметрије информација на тржишту овог вида превоза. Конкретно, појава Uber-а је битно променила однос снага на тржишту друмског превоза путника који се до тада одвијао, са једне стране, кроз јавни градски, међуградски и приградски превоз, а са друге стране кроз такси превоз. Од појаве Uber-а, појављује се, из тржишног угла посматрања, још један конкурент постојећим видовима превоза, док се његова појава из правног угла гледања чини нејасном и спорном.<sup>5</sup>

2 Пре свега, мисли се на услуге у туризму и саобраћају, али и у класичној продаји робе (посебне и опште потрошње). Nikole Steinmetz, „Sharing Economy – Modelle und Empfehlungen für ein verändertes Konsumverhalten“, *Handel mit Mehrwert* (Hrsg. Gerrit Heinemann, H. Mathias Gehrckens, Thomas Täuber), Springer Gabler, Wiesbaden, 2019, 235.

3 H. Mathias Gehrckens, „Das Transformationsdilemma in Einzelhandel“, *Handel mit Mehrwert* (Hrsg. Gerrit Heinemann, H. Mathias Gehrckens, Thomas Täuber), Springer Gabler, Wiesbaden, 2019, 59.

4 То, наравно, не значи да се напредак технике у блиској будућности неће одразити и на непосредно пружање услуге превоза, имајући у виду незауостављиву појаву тзв. аутономних превозних средстава, тј. оних која ће путнике превозити без непосредног, техничког пружаоца ове услуге, тј. у возилима без возача.

5 Henrique Schneider, *Uber – innovation in society*, Palgrave Macmillan, Seattle, 2017, 33.

*Uber* се појављује 2009. године у Сан Франциску, када почиње да се примењује рачунарски програм који уз помоћ интернет везе чини олакшаним повезивање пружалаца услуге друмског јавног превоза и конкретних корисника услуге (путника).<sup>6</sup> Повезивање се врши тако што рачунарски програм, који је јавно доступан, нуди (предлаже) најприкладније пружаоце превозних услуга конкретним путницима, а са претходно већ формиране листе возача. Тај програм је, заправо, алгоритам који израчунава својства и потребе возача и путника и као резултат предлаже могућа повезивања која би у крајњем исходу требало да се обликују кроз конкретан уговор о превозу.

Дакле, појава *Uber*-а није утицала на новост у техничким карактеристикама превозног средства, него на побољшање обавештености путника о могућим превозиоцима, са једне стране, а са друге – на стварање тржишног поља за могуће превозиоце у оквиру кога ће моћи да пружају своју услугу. Са стране пружаоца превозничке услуге, појава *Uber*-а је имала двоструки значај – до тада постојећим превозиоцима (пре свега таксистима) је омогућила додатни тржишни „канал“ у коме ће моћи да пружају своју услугу, али је такође омогућила да превозничку услугу пружају и они који се до тада таквом делатношћу нису бавили, тако што би вишак свог времена привредно искористили превозећи потенцијалне путнике својим возилима. Тако се путем *Uber*-а створило ново тржиште за, чини се, стару услугу јавног превоза путника у друмском саобраћају.

*Uber* функционише тако што јавна доступност његовог рачунарског програма омогућава да се корисници региструју тако што ће најчешће преузети програм у виду апликације на својим вишенаменским (мобилним) телефонима (енг. *smartphone*).<sup>7</sup> При томе, под корисницима се најпре подразумевају путници, с обзиром на то да је сама апликација путнички (потрошачки) оријентисана, што се испољава кроз чињеницу да се конкретан уговор о превозу склапа тако што корисник одабира једног од понуђених/предложених возача за конкретну превозну дистанцу.<sup>8</sup> Међутим, под корисницима се сматрају и сами возачи, који су предмет путничког (претходно сутерисаног) избора, јер и они користе

6 Emek Basker, *Handbook on Economics of Retailing and Distribution*, Edward Elgar Publishing, Massachusetts, 2016, 458.

7 Youngme Moon, „Uber: Changing the Way the World Moves“, *Harvard Business School Collection*, Nr. 1/2015, 3.

8 Заправо, економија дељења почива на три парадигме, од којих је усредсређеност на потрошача само једна од основних, док се преостале две односе на нов начин расподеле „тржишног колача“ и, најзад, у крајњем исходу на нов начин живота (пре свега, у погледу оптималнијег коришћења сопствених добара – превозних средстава у овом случају). Julian Pfeiffer, *Theoretische Betrachtung operativer und strategischer Konstellationen & Potentiale von Peer-to-Peer Sharing Geschäftsmodellen*, Grin Verlag, 2017, 13.

услуге повезивања и, уопште, омогућавања тржишта. Но, управо је њихов правни положај неизвесан и споран, јер није јасно да ли су они у истој корисничкој равни са путницима или су они, ипак, ближи *Uber*-у као организатору читавог система њиховог повезивања ради пружања превозничке услуге.<sup>9</sup>

## II Правни проблем

Основни правни проблем који се јавља у систему пружања превозничке услуге путем *Uber*-а се састоји у нејасноћи његове улоге, односно у недореченој правној квалификацији. Ради олакшања свог положаја, представници *Uber*-а теже да га одреде као простог посредника који повезује возача (возача) и путника на тржишту (рачунарског алгоритма) које је сам створио.<sup>10</sup> На тај начин посматрано, *Uber* се не би могао сматрати одговорним за неваљано пружену услугу превоза јер је он, наводно, није ни пружио, него је само утицао на повезивање стране (возач) која ју је пружила са оном која ју је користила (путник).<sup>11</sup>

Са друге стране, чини се да преовлађују аргументи да се *Uber* сматра превозником, јер одлучујуће утиче на сам начин пружања превозничке услуге. Дакле, не само на организацију кроз повезивање страна које представљају понуду и тражњу, него и учешћем у самој понуди превоза и њеном даљем вршењу. Сматра се да *Uber*, а не конкретни возач, пружа услугу превоза тако што има кључну улогу у сваком делу овог уговора – почев од закључења, испуњења, па до престанка. Његова при-

9 *Uber* се у правном и техничком смислу може поистоветити са берзом као средством вишестране трговине. Наиме, *Uber* као и берза служи као тржиште путем кога ће се вишестрана понуда и тражња у оптималном тржишном „тренутку“ преклопити и резултирати закључењем правног посла који за каузу има чинидбу продаје (додуше, у случају *Uber*-а чинидбу продаје услуге превоза). Истовремено, *Uber* је попут берзе и правни субјект, који као организатор може да постане одговоран за чинидбе које се продају на његовом тржишту, односно којима је омогућио улаз на своје тржиште. Међутим, за разлику од берзе која се не поистовећује са продајцима акција на тржишту које је она створила, *Uber* се, чини се, преовлађујуће поистовећује са возачима са листе могућих пружалаца превозничке услуге, чинећи тако јединствену (превозничку) целину, односно једну уговорну страну. О берзи као средству вишестране трговине вид. Небојша Јовановић, *Берзанско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, 37, 65.

10 О правној природи уговора закљученог путем *Uber* апликације вид. Светислав Јанковић, „Правни режим уговора о друмском превозу путника закљученог путем интернет платформе“, *Право и привреда*, бр. 7–9/2019, 391.

11 Као и сваки посредник, могао би евентуално да одговара за тзв. лош избор друге уговорне стране уколико је она била пословно неспособна или, пак, у очитој немогућности испуњења конкретне чинидбе. О одговорности посредника вид. Михаило Велимировић, *Уговори у привреди*, Пословна политика, Београд, 1994, 143.

сутност у сваком од поменутих појавних облика уговора о превозу се испољава: прво, кроз утицај на првобитни одабир превозилаца који ће се наћи на листи са које ће путник коначно одабрати неког од њих; друго, кроз искључиви утицај на обликовање општих услова под којима ће се услуга превоза пружати и најзад, треће, кроз наплату услуге превоза од које ће се у крајњем исходу издвојити одређени део за самог возача као непосредног пружаоца ове услуге.

Дакле, правно одређење *Uber*-а се може посматрати са становишта две крајности: прве, да је у питању посредник, и друге – да је у питању превозилац. Такође, правно одређење би могло да буде и средишње, између поменутих крајности, када би се *Uber* сматрао шпедитером, тј. организатором превоза.<sup>12</sup> Према таквој квалификацији, *Uber* би био субјект који у своје име а за рачун корисника организује превоз, те, према томе, не би одговарао за испуњење превозничке услуге, осим у изузетним случајевима (попут сходне примене фиксне и *del credere* шпедиције).<sup>13</sup> Међутим, ни ово правно одређење није у потпуности тачно, јер по *Uber*-овој конструкцији посла путник бира превозиоца са листе понуђених, док је смисао посла шпедиције да то учини управо шпедитер због свог струковног знања (начело специјализације трговинских услуга – енгл. *outsourcing*). Но, ако би се прихватио и овакав средишњи пут размишљања, *Uber* би као и у случају самоквалификавања као посредника бирајући возача заправо бирао превозиоца. С тим у вези, правни положај возача остаје нејасан и зависан од правне квалификације *Uber*-а.

### III Појам возача

Возач је лице са којим путник долази у непосредни контакт приликом превоза и у том смислу може се посматрати са становишта јавног и приватног саобраћајног права. Пре свега, возач је лице које има неопходну дозволу за управљање одређеном категоријом возила, а коју му је издала држава преко свог органа као потврду знања и обучености

12 Заправо, четири могуће обавезе могу да произађу из структуре посла који је закључен под окриљем *Uber*-а. Прва, да се корисници услуге превоза само обавесте о још једној, додатној могућности за превоз. Друга, да се гарантује за тачност пруженог обавештења, посебно у погледу одлика и квалификација возача-превозиоца. Трећа, да се узме активно учешће у организацији превоза, попут улоге коју има шпедитер. Најзад, четврта, да се преузме обавеза пружања услуге превоза у целини – од организације до непосредног испуњења обавеза из уговора о превозу. Thierry Vanelslander, Christa Sys, *Maritime Supply Chains*, Elsevier, Amsterdam, 2020, 172.

13 О одговорности шпедитера за избор вид. Светислав Јанковић, „Одговорност за избор у уговорима у привреди – посебан осврт на уговор о организовању путовања и шпедиције“, *Право и привреда*, бр. 7–9/2017, 143.

безбедног управљања возилом.<sup>14</sup> Са друге стране, возач је лице које непосредно испуњава уговор о превозу тако што својом радњом уз помоћ превозног средства премошћава размак од полазишта до одредишта.<sup>15</sup>

У одређењу спрам уговора о превозу, возач има положај помоћника превозиоца тако што му помаже у испуњењу основне уговорне обавезе превоза. Као помоћник, возач одговара само превозиоцу, а не и кориснику превоза са којим је у непосредном додиру поводом испуњења уговора. Дакле, за штету насталу у превозу, па чак и непосредно потеклу од возача, одговара превозилац као уговорна страна (закључилац), а не возач као помоћник, с обзиром на *inter partes* уговорно правило.<sup>16</sup>

Само изузетно возач као помоћник може бити одговоран за штету проузроковану током превоза, али тада позајмљује превозиоцев правни положај, јер одговара по правилима по којим одговара и превозилац. То значи да би у таквом случају возач имао право да се користи свим олакшавајућим правним средствима која су иначе на располагању превозиоцу, попут ограничења одговорности и разлога за лакше ослобођење од одговорности.<sup>17</sup>

Могуће је да се правни положај превозиоца и возача покlope на начин да возач буде и лице које је закључило уговор о превозу и, сходно томе, да одговара за његово испуњење. Тада, заправо, и не може бити речи о возачу као помоћнику и одвојеној личности од превозиоца, него само о превозиоцу који потпуно самостално испуњава своју основну обавезу из уговора о превозу. Међутим, могуће је да се створи забуна на страни корисника превоза у погледу одређивања лица које је превозилац уколико се створи привид да возач поступа као помоћник превозиоца, а сам превозилац одриче то своје својство. У таквој ситуацији постаје нејасно какав би возач требало да има положај – да ли би он

14 Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/2009, бр. 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018 и 23/2019, чл. 178.

15 Небојша Јовановић, *Саобраћајно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2017, 104.

16 Ово правило је део ширег принципа о одговорности за радње другог које постоји и у другим правним околностима, попут родитељске одговорности, али и одговорности послодавца и правног лица за радње својих запослених и својих органа. Вид. Закон о облигационим односима – ЗОО, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, *Службени лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља и *Службени гласник РС*, бр. 18/2020, чл. 170–172.

17 Премда је овакво поистовећивање возача са превозиоцем тековина поморског права настала као одговор на познати преседан у случају Хималаја (*Himalaya*), временом је постала општа саобраћајна тековина примењива на све класичне гране превоза. Више о „Хималаја клаузули“ вид. Robert Force, Athanassios N. Yiannopoulos, Martin Davis, *Admiralty and Maritime Law*, Beard Books, Washington D.C., 2006, 290.

требало да задржи помоћничку улогу или, пак, да преузме превозилачку улогу у недостатку јасно одређеног лица као превозиоца. Управо такав случај настаје када се посматра уговор о превозу закључен у оквиру тзв. *Uber*-а. Са једне стране, *Uber* поводом свог положаја одриче превозилачко својство, а са друге, возач који непосредно врши услугу превоза не може да буде помоћник лицу које се представља да није превозилац. Такође, возач не може ни сам да буде превозилац, с обзиром на то да осим непосредне услуге превоза ни на који начин не утиче на закључење и испуњење уговора.

#### IV Возач у *Uber* систему превоза

Симуловање одређеног правног посла не значи да ће као такав важити, већ у супротном, скривеном облику као дисимуловани, што значи да погрешно квалификовање посла, односно нетачно представљање правног положаја и самог посла неће произвести правно дејство оног посла на који се наводи.<sup>18</sup> Управо такав случај је са уговором о превозу закљученим у оквиру *Uber*-овог система, с обзиром на то да се сам *Uber* изричито представља као посредник између возача и путника. При томе, *Uber* посредује између возача и путника, а не превозиоца и путника, из разлога што се возачем сматра било које лице које има неопходну потврду обучености управљања одређеном категоријом возила, док превозилац поред тога мора да има и потребну дозволу за вршење своје делатности (посебно када је у питању јавни превоз).

Према привиду какав ствара *Uber*, ни возач ни *Uber* немају положај превозиоца, што ствара правну несигурност за путника по питању тога ко му одговара за евентуално насталу штету. У таквим случајевима, *Uber* се брани да је само рачунарски програм који по аутоматизму повезује возаче и путнике, док се возач штити аргументима да није имао самосталност у закључењу и испуњењу уговора, те зато и не треба да одговара за његово манљиво испуњење.<sup>19</sup>

Међутим, стварни поглед на ове односе је знатно другачији. *Uber* не само да повезује пружаоца и корисника услуге превоза, него организује читаво пружање такве услуге, почев од начина, места и времена, па до наплате те услуге. Због тога постоје макар два начина правног одређења возача у таквој правној структури. Први, да возач буде помоћник *Uber*-а, а други – да возач има положај превозиоца.

18 ЗОО, чл. 66 ст. 2.

19 Gay Davidov, „The Status of Uber Drivers: A Purposive Approach“, *Spanish Labour Law and Employment Relations Journal*, Vol. 6, Nr. 1–2/2017, 11.

## V Возач као помоћник

### 1. Уопште

Ако би се возач посматрао као помоћник у *Uber*-овој конструкцији посла, онда би његов положај на први поглед био извештан. Он, наиме, не би лично путнику одговарао за неиспуњење уговора (осим ако намерно проузрокује штету), већ би *Uber* одговарао и за његове пропусте. Међутим, ако би се десило да одговара лично путнику, поставило би се питање режима његове одговорности. То је неизвесно, јер је нејасан *Uber*-ов положај, односно да ли се он може правно посматрати као превозилац или прости посредник. У првом случају, када би долазило до донекле класичног поистовећивања помоћникове са превозиоочевом одговорношћу, као спорно би се јавило питање како заправо *Uber* одговара. Ако се и квалификује као превозилац, није јасно у који тип превоза би могао да се сврста. Могућности је више – од линијског и ванлинијског јавног превоза, до нејавног (приватног) превоза лица у друмском саобраћају.<sup>20</sup>

Чини се да би се *Uber* најправилније могао одредити као ванлинијски јавни друмски превозилац путника. Добијајући такве одлике, бива најближи такси превозу,<sup>21</sup> па би, према томе, возач могао да има одлике помоћника такси превозиоца. Тачније, био би извршилац посла превоза који је таксиста раније закључио. Но, јасно је да оваква конструкција посла није најуверљивија, па би је према томе требало детаљније размотрити. Наиме, ако би се возач заиста квалификовао као помоћник, нејасан би био правни основ његове помоћи такси превозиоцу.

### 2. Неодређеност правног основа возача као помоћника

Два су могућа основа: први, уговор о делу и други, уговор о раду. И један и други основ за свој предмет имају пружање одређене услуге која би могла да се подведе под превозничку. Међутим, правни положај посленика и запосленог се значајно разликује. Посленик је у равноправном (координирајућем) односу са наручиоцем посла, док је

20 Подсећања ради, разлике између јавног и приватног превоза у погледу одговорности, које се испољавају пре свега у висини одговорности, су значајне имајући у виду различитост примењивих извора права. По ЗОО, према чл. 671 ст. 3, који уређује приватни превоз, одговорност је неограничена са могућношћу њеног уговорног ограничења, док је према гранским, посебним законима одговорност увек ограничена. Н. Јовановић (2017), 30 и даље.

21 Katryna M. Wyman, „Taxi Regulation in the age of Uber“, *New York University Journal of Legislation and Public Policy*, Vol. 20, Nr. 1/2017, 4.



запослени у подређеном (субординирајућем) односу са послодавцем.<sup>22</sup> Отуда и појачана јавноправна заштита запосленог у виду читавог низа права, као што је, на пример, право на доприносе, боловање, штрајк, а у крајњем случају и на заштиту од мобинга, али и заштиту од неоснованог и једностраног раскида уговора о раду. Супротно, такву заштиту посленик нема, а нема је ни конкретан возач ако се схвати као *Uber*-ов помоћник.<sup>23</sup>

Премда је *Uber* као организација чврсто бранио став да није послодавац, како би се и у том радноправном положају учинио потпуно недговорним, судска пракса Велике Британије је ипак створила преседан у смеру да се *Uber* одреди као послодавац из неколико разлога.<sup>24</sup> Пре свега, *Uber* врши одабир возача кроз интервјуе како би се проценила испуњеност услова у погледу обучености и искуства. То више указује на послодавчеву „моћ“ запошљавања, него на возачево „самозапошљавање“, каквим се он, као независни уговорник, жели приказати од стране *Uber*-а. Затим, одређивање накнаде за превозничку услугу од стране *Uber*-а довољно указује на неважност возачеве воље у овом погледу.<sup>25</sup>

22 Бранко Лубарда, *Радно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, 25.

23 Премда равноправан и независан уговарач, возач може бити уклоњен са листе активних возача у *Uber*-овом програму, па чак и без навођења оправданог разлога. Наравно, разлог за уклањање са листе доступних возача би требало да буде његово лоше оцењивање од стране путника као корисника *Uber*-ове услуге, али *Uber*-у не стоји ни једна правна препрека на путу да склони возача са листе и без навођења разлога. Оваква бојазан је посебно присутна у другим привредним облицима економије дељења (енг. *Sharing economy*), а посебно у рачунарском сектору, где једно лице пружа константно своје *IT* услуге само једном (великом) привредном субјекту. При томе, основ оваквог вишегодишњег пружања услуге је уговор о делу, а не уговор о раду, који би, да је закључен, прикладно заштитио права таквог лица када је безразложно уклоњено са листе пружалаца услуга. Проблем је утолико већи уколико се схвати да вишегодишњи рад за једног већег привредног субјекта најчешће води даљем неусавршавању, што у крајњем исходу доводи до нужне замене са „свежом крвљу“ са тржишта нових, *IT* осавремењених пружалаца услуга. Дакле, сама квалификација посла од уговора о делу у уговор о раду, што заправо и јесте, пружила би знатно већу заштиту лицу у питању. Управо је због оваквих случајева неопходно уредити унутрашњи, односно „раднорравни“ однос возача са *Uber*-ом, а у циљу заштите возача као подређене стране. Његова заштита би се свела, пре свега, на претходну одређеност (а тиме и на оправдање) дисциплинских мера (међу којима је и отказ уговора о раду) које *Uber* може возачу да изрекне. О границама „подређивања“ запосленог послодавцу вид. Љубинка Ковачевић, *Правна субординација у радном односу и њене границе*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013, 372.

24 G. Davidov, 12.

25 Benjamin Linke, „Gewerbefrei oder „Uber“ – reguliert? – Die Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten auf dem Prüfstand“, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, Nr. 8/2015, 476.

Најзад, *Uber*-ова правна моћ да искључи возача са листе је заправо само другачије названо право на отказ уговора о раду. При томе, у класичном радном праву отказ уговора о раду је детаљно уређен институт, док је *Uber*-ово истоврсно право потпуно неограничено. Имајући у виду такве аргументе, радноправни суд у Лондону је одлучио да је *Uber* ипак послодавац, те да у том смислу мора да обезбеди минимум права својим запосленима (возачима), попут права на минималну зараду и права на одмор.<sup>26</sup>

Због тога, требало би *de lege ferenda* уредити положај возача као запосленог у *Uber*-у, с обзиром на то да би му се као таквом пружила потпунија правна заштита његовог положаја, а са друге стране његово иступање према путнику као крајњем кориснику услуге се не би изменило с обзиром на то да би и као такав имао помоћничке одлике. Такође, ни *Uber*-ов положај се према путнику не би променио, јер би као послодавац одговарао за штету коју проузрокује возач као његов запослени.

## VI Возач као превозилац

### 1. Уопште

Као супротност идеји да је возач прост помоћник, јавља се идеја о његовој потпуној самосталности, која у крајњем исходу има за циљ да га оквалификује као превозиоца. У суштини, сама концепција *Uber*-а се и заснива на идеји да је возач заправо превозилац, док је путник друга уговорна страна, тј. наручилац превоза. При томе, *Uber* се самоквалификује као посредник, односно као рачунарски програм који по аутоматизму доводи у везу возача и путника.<sup>27</sup>

Са друге стране, чак и када би се возач сматрао превозиоцем, остало би нејасно каквим би се имао сматрати. Као одређујући критеријум би могао да се узме јавност пружања услуге, односно да ли је услуга превоза намењена само одређеном, познатом кругу лица или, пак, неодређеном кругу лица. Подела на јавни и приватни превоз добија на значају утолико више уколико се има у виду значајно различито правно уређење ова два типа превоза.

26 Више о томе вид. The Guardian, Uber loses appeal over driver employment rights, доступно на адреси: <https://www.theguardian.com/technology/2018/dec/19/uber-loses-appeal-over-driver-employment-rights>, 27. 5. 2020.

27 Julia Tomassetti, „Does Uber redefine the Firm? The Postindustrial Corporation and Advanced Information Technology“, *Hofstra Labor & Employment Law Journal*, Vol. 34, Nr. 1/2016, 13.

## 2. Јавни или приватни превозилац

Одређеност у погледу тога да ли је возач, ако се сматра превозиоцем, јавни или приватни, чини се кључном за правни значај конкретног превоза. Наиме, јавни и приватни превозилац различито одговарају својим сауговорницима, а и сами сауговорници су спрам та два посла превоза различити имајући у виду шири (код јавног) и ужи (код приватног превоза) круг могућих корисника услуге. Даље, сами услови за пружање услуге се разликују код јавног и приватног превоза. Док су код приватног превоза они смањени на ниво поседовања дозволе за управљање возилом одређене категорије и оспособљеношћу возила, дотле су код јавног превоза услови строжи, тако да обухватају, поред оних за приватни превоз, читав низ других врло захтевних услова. Између осталог, оспособљеност кадра и превозног средства се цени строже, а уз то је потребно и уговарање обавезног осигурања за путника, те испуњавање додатних управноправних услова, попут добијања дозволе за обављање посла превоза на одређеном подручју, познавање путева итд.<sup>28</sup>

Премда фактички пружају исту услугу, јавни и приватни превозилац се у правном погледу значајно разликују. Та разлика, поред наведене две разлике у погледу круга понуђених лица и услова пружања услуге, обухвата и другачији режим одговорности. Приватни превозилац одговара неограничено, док јавни одговара ограничено до унапред предвиђених новчаних износа. Ту се, заправо, уочава и успостављање равнотеже између строжих услова за обављање делатности јавног превоза у односу на приватни, с обзиром на то да јавни превозилац испунивши теже услове за обављање своје делатности добија на другој страни и одређене погодности. Оне се састоје не само у олакшаном виду ограничене одговорности, него и у омогућавању приступа тржишту, што није могуће приватном превозиоцу. Наиме, јавни превозилац пружа услугу непознатим лицима, те право као такво кроз читав низ строжих услова тежи пре свега заштити положаја корисника превоза. Насупрот томе, у погледу приватног превоза таквих услова нема, јер се такав превоз врши начелно познатим лицима, па их, према томе, није потребно додатно штитити од превозиоца.<sup>29</sup>

28 О обавезном осигурању као „незаобилазном фактору сигурности у савременом друштву“, нарочито у путничком саобраћају, вид. Наташа Петровић Томић, *Право осигурања – сисџем*, књига прва, Службени гласник, Београд, 2019, 172–174.

29 Познатост се, при томе, одређује не само кроз лично познанство превозиоца и путника, него и кроз „правно“ познанство, које се може одредити кроз могућност процењивања правно значајних одлика превозиоца кроз преговоре, а који иначе нису присутни код уговора по приступу, какав је, између осталих, и уговор о јавном превозу који се закључује по методу „узми или остави“ (енг. *take it or leave*

Управо наведене разлике су значајно утицале на *Uber* за опредељивање у коју категорију превоза да се сврста. Међутим, нејасна опредељеност је утицала на стварање још веће неизвесности у погледу одређености правила по којима се конкретна услуга превоза пружа. Наиме, првобитно опредељење *Uber*-а да је посредник а да је возач превозицац утицало је и на одређење таквог возача-превозиоца као приватног, с обзиром на то да се, наводно, превозом бави само успутно и да нуди своју услугу само корисницима *Uber*-овог рачунарског програма. Штавише, такав возач-превозилац не само да је окарактерисан као приватни, него чак и као бесплатни, с обзиром на то да он (као превозилац и уговорна страна) не наплаћује своју услугу, него се плаћа само коришћење *Uber*-овог рачунарског програма, које сам *Uber* и наплаћује.<sup>30</sup>

Са друге стране, иако самоквалификован као приватни превозилац, такав возач (заправо *Uber* преко њега) жели да приступи тржишту нудећи своју услугу великом броју лица. При томе, покушај да се избегне „јавност“ нуђења услуге кроз стварање сопственог тржишта кроз рачунарски програм који повезује возача и путника остаје безуспешан зато што поменути рачунарски програм има своју примену само уз помоћ интернета, који, сам по себи, носи одлику јавности у смислу неограничене доступности садржаја (али и због могућности да било које заинтересовано лице „преузме“ конкретни рачунарски програм на свој технички уређај – пре свега, телефон). Због тога, ма колико тежио да се одреди као приватни превозилац, возачу (али ни *Uber*-у у том својству) се не може признати ни један други положај до оног који има јавни превозилац, јер им је услуга *de facto* окренута јавности.

Дакле, сама тежња за стварањем хибридног положаја остаје незадовољена чињеницом нужности опредељења за јавни или приватни превоз као правни облик пружања услуге. Заправо, оваква подела се чини и императивном, не дозвољавајући мешовити модел превоза какав се преко *Uber*-а жели представити, а који би се састојао у узимању повољних одлика оба наведена облика превоза.<sup>31</sup>

it). Борислав Т. Благојевић, *Уговори њо њрисџанку*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013, 137 и даље.

30 Тенденција квалификовања оваквог превоза не само као приватног, него и као бесплатног, има за циљ умањење одговорности превозиоца спрам основа, са објективне на субјективну, и то у најблажој варијанти кривице (*culpa levissima*). О појму *culpa levissima* вид. Olga Tellegen-Couperus, „The limits of culpa levissima“, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, Nr. 76/2008, 20 и даље.

31 Хибридно, односно мешовитост облика превоза би се садржала у томе што би се услуга наводно пружала приватно, али да се ипак има приступ тржишту. Са друге стране, постоји тежња да се приступ тржишту не условљава добијањем дозволе за обављање делатности јавног превоза, јер се према *Uber*-овој самоквалификацији и не обавља јавни, него приватни превоз пружањем услуге корисницима који су

Стога, може се закључити да се возач, ако би се сматрао превозиоцем, нужно мора одредити као јавни, имајући у виду ипак неограничени круг лица понуђених његовом услугом. У вези са таквим одређењем се указује и на његову, у крајњем случају, одговорност као јавног превозиоца, али и нужност испуњења услова да би могао да пружа такву услугу. На тај начин би се, у правном смислу, приближио највише такси превозу.

Са друге стране, чињеница да возач-превозилац не обавља делатност јавног превоза као своју главну, претежну делатност, не ослобађа га обавезе да се усклади са условима које је неопходно да испуни лице које жели да се бави пружањем услуге јавног превоза. Управо је на овом месту уочљива важност јавног интереса, тј. интереса заштите путника у јавном превозу, без обзира на то ко му услугу превоза пружа – лице коме је то једина (претежна) делатност или лице коме је то додатна делатност (а коју обавља у складу са начелима економије дељења (енг. *sharing economy*)). Дакле, оба лица морају да пруже доказ испуњења услова који су неопходни за јавни превоз, а даље је на њима начин организовања и пружања услуге којим би, с обзиром на различите методе пословања, привлачили у једном делу и различите категорије путника. У другом делу, с обзиром на истоврсност услуге, дошло би свакако до преклапања преовлађујућег дела корисника, који би опредељивањем за једног превозиоца (од могућа два модела овог превоза) заправо указали на (не) квалитетност пружања услуге другог. Тиме би се доказали и економски закони у самој пракси, што би у крајњем исходу дало оцену оправданости тзв. економије дељења.

## VII Српски случај

Последњих неколико година (тачније од 2015. године), у Републици Србији почиње да се развија идеја економије дељења у неколико услужних делатности, попут туризма, саобраћаја и рачунарског програмирања (IT сектор услуга). У саобраћају, овај правац у економији има посебан изражај у друмском превозу путника како на краћим, тако и на дужим растојањима.<sup>32</sup> У оба случаја је реч о већ преузетим моделима пословања из страних земаља у којима су се они показали

своју познатост доказали преузимањем рачунарског програма и регистрацијом на њему.

32 *Uber* представља саобраћајни модел пословања у градским срединама – краће релације, чиме заправо конкурише такси превозу, док је *BlaBlaCar* ограничен нарочито на међуградски превоз – дуже релације, чиме конкурише класичном аутобуском и железничком превозу. Alessandro Annareli, Cinzia Battistella, Fabio Nonino, *The Road to Servitization*, Springer Nature Switzerland, Cham, 2019, 60.

као профитабилни. При томе, *Uber* као профитабилнији извршио је знатно већи утицај на српски друмски саобраћај у поређењу са другим пословним моделима (попут *BlaBlaCar*-а). По узору на *Uber*, у Србији настаје тзв. *CarGo* који начелно послује по истим правилима као и његов узор. То се, пре свега, може уочити кроз стварање привида посредничког положаја у саобраћајној структури, односно неодговорности за испуњење конкретног уговора о превозу за који би требало да одговара сам возач који привидно има положај превозиоца. Са друге стране, *CarGo* не представља привредно друштво (компанију), иако у таквом облику послује *Uber*, већ превасходно рачунарски програм и интернет страницу која по одређеном алгоритму врши посредовање између возача и путника. У том смислу, *CarGo* је додатно обезбедио свој положај неодговорне стране тако што је свођењем на рачунарски програм онемогућио да уопште има правни субјективитет, а сходно томе и одговорност.

Међутим, „агресивним“ законодавним корацима током 2019. године *CarGo* и слични модели пословања се изричито забрањују на основу аргумента да није дозвољено омогућавати функционисање рачунарског програма који би повезивао путнике са возачима који немају дозволу за пружање услуге јавног превоза.<sup>33</sup> Како би се одговорило на такав законодавчев корак, *CarGo* се већ почетком 2019. године региструје као удружење грађана како би се створио нови привид у погледу „приватности“ превоза. Начелно, стварањем удружења грађана долази до стварања групе лица која као основни заједнички именован поседује међусобну познатост. Отуда, и услуга превоза коју чланови удружења пружају једни другима поседује начелно особину приватности, с обзиром на то да нуђење такве услуге није изашло изван круга чланова удружења, односно није окренуто јавности.

Управо је одлика међусобне познатости међу члановима удружења одлучујуће утицала на својеврстан преседан у српском правосуђу које је у 2020. години одредило да, са једне стране, *CarGo* не пружа услугу превоза, а са друге – да сама услуга превоза (коју пружа возач-превозилац) није услуга јавног карактера, већ приватног.<sup>34</sup> Тиме се *CarGo* „измеш-

33 Закон о превозу путника у друмском саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018, 83/2018, 31/2019 и 9/2020, чл. 92.

34 Супротно у односу на српску пресуду су, међутим, одлучивали Европски суд правде и британски суд у два одвојена, али истоверсна случаја. У њима је одлучено да је *Uber* превозилац, било стварни или уговорни (када се као стварни појављује возач као непосредни пружалац услуге превоза), али у сваком случају превозилац, а не посредник из разлога одлучујућег утицаја на услугу превоза од њеног почетка до завршетка. Вид. пресуда Европског суда правде у случају *Association Professional Elite Taxi vs. Uber Systems Spain SL*, CJEU 434/15 од 20. 12. 2017; пресуда британског

та“ из надлежности Закона о превозу путника у друмском саобраћају с обзиром на то да није превозилац, већ само удружење које има за циљ побољшање положаја и остварење интереса својих чланова. Такође, возач као превозилац није лице које пружа услугу јавног превоза с обзиром на то да своју услугу пружа искључиво члановима удружења чији је и он члан, те је стога самом чињеницом чланства онемогућено квалификовати такав превоз као јавни.<sup>35</sup> С тим у вези, услуга таквог возача није предмет правног уређења поменутог Закона о превозу путника у друмском саобраћају, као *lex specialis*-а, већ само Закона о облигационим односима као супсидијерног извора права и овде једино примењивог.<sup>36</sup>

Имајући у виду преседан српског правосуђа, јасно је да возач има положај превозиоца, а не помоћника превозиоца како би могло да делује, односно како би требало да буде. Дакле, возач није лице које је прости извршилац обавезе из уговора о превозу, већ је и уговорна страна која самостално носи „своја“ права, обавезе и одговорност из конкретног уговора. Према томе, *CarGo* је само посредник који помаже настанак уговора о превозу путем решавања ситуације асиметрије информација, те сходно томе није ни превозилац, али ни послодавац возачу, већ само „организатор“ удружења, ма како то неправно деловало.<sup>37</sup>

---

Апелационог суда у случају *Uber BV, Uber London Limited and Uber Britannia vs. Mr. Y. Aslam and Ors* од 19. 12. 2018.

35 Пресуда Прекршајног суда у Београду, 100 ПР 92316/2019 од 9. 3. 2020.

36 О случајевима примене Закона о облигационим односима на уговор о превозу вид. Н. Јовановић (2017), 84.

37 Напомена: осуда овакве пресуде из научног угла је јасна с обзиром на то да је у питању очигледно занемаривање правилног одређења одлике јавности превоза. Наиме, очито је да је суд погрешно квалификовао чињенице конкретног случаја, с обзиром на то да је одређеност конкретног превоза као приватног образложио тиме да услуга возача-превозиоца није била доступна неодређеном кругу лица (када би могла да се квалификује као јавни превоз), него само члановима удружења који су већ међу собом познати (што указује на приватност услуге превоза). Грешка у квалификацији се састоји у томе што је пренебрегнута могућност да било ко може да буде члан поменутог удружења и то без било какве претходне одлуке органа удружења о пријему у чланство, него аутоматски, истовремено са преузимањем рачунарског програма који омогућава коришћење услуге таквог превоза. Дакле, (не)свесно неузимање у обзир такве могућности довело је до последице омогућавања изигравања закона који за основну сврху има заштиту интереса корисника услуге превоза. При томе, обим заштите путникових интереса је врло широк – почев од тога да има интерес да га превози квалификовани возач (превозилац), до испуњености стандарда у погледу стања возила, и најзад осигурања самог путника у јавном саобраћају, што постаје у XXI веку наметнута цивилизацијска тековина (дакле, не само обичан углавак о осигурању који може, али и не мора да буде предвиђен у уговору о превозу).

## VIII Закључак

Имајући у виду разноврсност понуђених улога које би возач могао да има у *Uber* конструкцији посла, као и заводљивост и делимичну убедљивост аргументације у прилог посредничкој улози *Uber*-а, јасно је да није једноставно одредити правни положај возача. На отежано правно одређење возачевог положаја утиче и одсуство чистих правних ситуација, с обзиром на то да се у возачу могу пронаћи разноврсне улоге – попут помоћничке, превозилачке (јавне или приватне?), потпревозилачке, и најзад мешовите, односно хибридне, у којој возач има више правних улога.

Са друге стране, чини се да је возачев правни положај лакше одредити спрам положаја *Uber*-а, који такође може да има више улога – почев од превозилачке и шпедитерске до посредничке. Међутим, ако се узме у обзир да је већина пресуда (у свету), које су имале за свој предмет квалификацију *Uber*-а, одредило *Uber* као превозиоца (осим пресуде српског Прекршајног суда), онда се у погледу положаја возача намеће као једини закључак да он има помоћничку улогу, тачније улогу превозиочевог помоћника. Овакав положај возача додатно утемељује чињеница његове несамосталности која се испољава кроз зависност од *Uber*-а у погледу закључења и испуњења уговора (кроз опште услове пословања и наплату услуге).

Тврдње да возач има потпуну слободу да (не)закључи уговор о превозу и, сходно томе, самосталан положај у односу на *Uber*, показују се нетачним из разлога што би таквим учесталим понашањем возач по аутоматизму довео себе у ситуацију да буде једнострано искључен са *Uber*-овог тржишта. Стога, делује да возач нема равноправан положај са *Uber*-ом, који може једнострано да га искључи са свог тржишта, већ само положај помоћника. При томе, одређеност возача као помоћника је од важности за корисника услуге превоза како би извесно имао у виду ко може да му буде одговорно лице за случај неиспуњења уговора о превозу. Супротно, на плану унутрашњег односа (између *Uber*-а и возача) остаје нејасно да ли се возач-помоћник сматра запосленим или само послеником *Uber*-а. Премда светски тренд указује да ће се возач све учесталије сматрати запосленим (посебно у Великој Британији), чини се да ово питање још увек није сазрело за коначно решавање. Закључак је да је неопходно правно уредити прво положај возача у односу спрам корисника услуге превоза, с обзиром на то да је корисник најслабија уговорна страна (почев од његове неинформисаности о правима и одговорном лицу, па до стварне правне заштите пред судом). Тек општим прихватањем помоћничке улоге возача сазреће ситуација и за правно обликовање возачевог положаја спрам односа са *Uber*-ом, односно из угла посматрања радног и пореског права.



### Коришћена литература

- Annareli Alessandro, Battistella Cinzia, Nonino Fabio, *The Road to Servitization*, Springer Nature Switzerland, Cham, 2019.
- Basker Emek, *Handbook on Economics of Retailing and Distribution*, Edward Elgar Publishing, Massachusetts, 2016.
- Благојевић Борислав Т., *Уговори њо ѓрисѓанку*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013.
- Wyman Katryna M., „Taxi Regulation in the age of Uber“, *New York University Journal of Legislation and Public Policy*, Vol. 20, Nr. 1/2017.
- Vanelslander Thierry, Sys Christa, *Maritime Supply Chains*, Elsevier, Amsterdam, 2020.
- Велимировић Михаило, *Уговори у ѓривређи*, Пословна политика, Београд, 1994.
- Gehrckens H. Mathias, „Das Transformationsdilemma in Einzelhandel“, *Handel mit Mehrwert* (Hrsg. Gerrit Heinemann, H. Mathias Gehrckens, Thomas Täuber), Springer Gabler, Wiesbaden, 2019.
- Davidov Gay, „The Status of Uber Drivers: A Purposive Approach“, *Spanish Labour Law and Employment Relations Journal*, Vol. 6, Nr. 1–2/2017.
- Јанковић Светислав, „Ођговорност за избор у уговорима у привреди – посебан осврт на уговор о организовању путовања и шпедиѓији“, *Право и ѓривређа*, бр. 7–9/2017.
- Јанковић Светислав, „Правни режим уговора о друмском превозу путника закљученог путем интернет платформе“, *Право и ѓривређа*, бр. 7–9/2019.
- Јовановић Небојша, *Берзанско ѓраво*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009.
- Јовановић Небојша, *Саобраћајно ѓраво*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2017.
- Ковачевић Љубинка, *Правна субординаѓија у радном односу и ѓене ѓранице*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013.
- Linke Benjamin, „Gewerbefrei oder „Uber“ – reguliert? – Die Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten auf dem Prüfstand“, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, Nr. 8/2015.
- Лубарда Бранко, *Радно ѓраво*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012.
- Moon Youngme, „Uber: Changing the Way the World Moves“, *Harvard Business School Collection*, Nr. 1/2015.
- Петровић Томић Наташа, *Право осѓурања – сисѓем*, књига прва, Службени гласник, Београд, 2019.

- Pfeiffer Julian, *Theoretische Betrachtung operativer und strategischer Konstellationen & Potentiale von Peer-to-Peer Sharing Geschäftsmodellen*, Grin Verlag, 2017.
- Steinmetz Nikole, „Sharing Economy – Modelle und Empfehlungen für ein verändertes Konsumverhalten“, *Handel mit Mehrwert* (Hrsg. Gerrit Heinemann, H. Mathias Gehrckens, Thomas Täuber), Springer Gabler, Wiesbaden, 2019.
- Schneider Henrique, *Uber – innovation in society*, Palgrave Macmillan, Seattle, 2017.
- Tellegen-Couperus Olga, „The limits of culpa levissima“, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, Nr. 76/2008.
- Tomassetti Julia, „Does Uber redefine the Firm? The Postindustrial Corporation and Advanced Information Technology“, *Hofstra Labor & Employment Law Journal*, Vol. 34, Nr. 1/2016.
- Force Robert, Yiannopoulos Athanassios N., Davis Martin, *Admiralty and Maritime Law*, Beard Books, Washington D.C., 2006.

**Svetislav JANKOVIĆ, PhD**

**Assistant Professor at the University of Belgrade Faculty of Law**

## **THE LEGAL POSITION OF DRIVER IN THE UBER TRANSPORT OF PASSENGERS**

### **Summary**

*In the article, the author considers a legal position of a driver in relation to a transport service user and in relation to Uber as a transport market maker and transporter, respectively freight forwarder. The driver's role in the Uber system is largely determined with the legal nature of Uber's legal position by the principle of the seesaw toy. If Uber has an intermediary role, then driver is a carrier, and vice versa, if Uber has been deemed a carrier, then a driver has a role as a carrier's assistant. Also, if a driver has been considered as a carrier, then it is unclear whether he is a public or only a private carrier, having in mind an (in)definite number of users.*

*In the first chapter of the article, the author explains the impact of the sharing economy and technical progress on creating a new mode of transport. Furthermore, the legal problem of the new way of providing a transport service has been highlighted, as well as a legal qualification of subjects involved in Uber's business structure. Finally, the author concludes that a driver should be deemed as a carrier's assistant, having in mind that Uber as a carrier and as the organizer of the transport market has a decisive influence on the whole process of transporting a passenger (from the beginning phase to ending).*

**Key words:** *Driver. – Carrier. – Uber. – (Non)public Carrier. – Assistant. – Transport Intermediary.*

Датум пријема рада: 1. 7. 2020.

Датум прихватања рада: 3. 8. 2020.