

*Др Зоран Миладиновић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 340.1:656.1
DOI: 10.46793/XXIV-13.003M*

ПРАВА ПУТНИКА КАО КОРИСНИКА УСЛУГА ПРЕВОЗА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ*

Резиме

У свим врстама превоза, путници су слабија уговорна страна из уговора о превозу и немају могућност да уговором обавезу превозиоца да у потпуности поштује своје обавезе уредног извршења превоза. Уочавајући проблеме са којима се путници као корисници услуга превоза сусрећу у свим врстама превоза, ЕУ је као регионална организација у последњих неколико година учинила значајне кораке у погледу заштите путника као посебне категорије потрошача у свим врстама превоза, што значи и у друмском превозу. Суштина усвојених прописа је у појачаној заштити путника у смислу да се путницима признају (гарантују) одређена права када они трпе одређене непријатности или штете услед поремећаја у превозу. У усвојеним прописима установљена је читава лепеза права путника, односно установљене су бројне обавезе и одговорности превозилаца за неиспуњење или неуредно испуњење својих обавеза према путницима а које су углавном последица поремећаја у превозу (кашњење са поласком, отказивање поласка, прекид путовања и сл). У суштини ради се о појачаној заштити путника у односу на актуелне међународне и националне прописе, јер се превозници санкционишу због неуредног извршења својих уговорних обавеза. Права путника као корисника услуга превоза у друмском саобраћају уређена су Уредбом ЕУ бр. 181 из. 2011. године. Суштина ове Уредбе је да се путницима признају нека посебна права у случају закашњења са поласком превозног средства, кашњења у току превоза, прекиду путовања и сл. Признавањем ових посебних права путницима се пружа јача правна заштита у односу на она општа правила грађанског права. У складу са опредељењем Републике Србије да постане члан ЕУ што подразумева и да своје законодавство усклади са правом ЕУ за очекивати је било да Србија изврши одговарајуће измене прописа у овој области како би

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2022. годину који се финансира из средстава Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

исте ускладила са правом ЕУ, међутим када је у питању друмски превоз путника Србија то до данас није учинила.

Кључне речи: *друмски превоз, друмски превозилац, путник, права путника, одговорност друмског превозиоца.*

1. Увод

Превоз путника друмским превозним средствима упркос револуционарним променама у другим врстама превоза које пружају одређене предности (нарочито превоз ваздухопловним превозним средствима) и поред одређене стагнације у последњих неколико деценија успео је да задржи значајну улогу. Значај који ова врста превоза има, како у националним тако и међународним оквирима, наметао је потребу да се на адекватан начин правно регулише превоз путника и њиховог пртљага не само на националном већ и на међународном. Оснивањем ЕУ као регионалне организације због одређених специфичности (превасходно ради уједначавања прописа држава чланица ЕУ) ова област се уређује и на регионалном нивоу. Доношење међународних правила у овој врсти превоза било је неопходно из разлога што је примена националних прописа на међународни превоз путника била немогућа услед различитих решења појединих правних питања, нарочито у погледу одговорности друмског превозиоца, како по питању његове деликтне, тако и по питању уговорне одговорности. Процес унификације правила о превозу путника у друмском саобраћају започет је 1973 године, усвајањем Конвенција о уговору о међународном превозу путника и пртљага (даље: *CVR Конвенција*)¹. Будући да је за ступање на снагу ове Конвенције било потребно најмање пет ратификација, иста није ступила на снагу све до 1994. године, када је распадом бивше СФРЈ, настало више држава, од којих је већина њих ратификовала ову конвенцију и тако јој је омогућено ступање на снагу.² Сматра се да је разлог за релативно касно ступање на снагу ове конвенције „ниски износи ограничења одговорности превозиоца у односу на те износе у другим гранама саобраћаја.”³

Оснивањем Европске економске заједнице (ЕЕЗ), односно њеном трансформацијом у Европску унију (даље: ЕУ) настала је потреба посебног правног регулисања права путника у свим врстама превоза унутар простора

¹ Сл. лист СФРЈ, бр. 11/58.

² CVR Конвенцију су најпре ратификовале само четири државе и то: Луксембург, ДР Немачка, Чехословачка и бивша СФРЈ. Распадом бивше СФРЈ CVR Конвенцију су ратификовале: Босна и Херцеговина, Хрватска, Чешка, Литванија, Црна Гора, Србија, Словачка, Немачка и Луксембург. Подаци о статусу CVR конвенције доступни на адреси http://live.unecce.org/trans/conventn/legalinst_28_OLIRT_CVR.html.

³ Ђурђевић, Д., *Правно регулисање међународног друмског превоза путника*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 3/2017, стр. 640.

који обухвата земље чланице ЕУ, али и усклађивање прописа оних држава које нису чланице ЕУ а које претендују да то постану. У том смислу, у складу са пажњом која се у ЕУ посвећује заштити права потрошача у последњих неколико година надлежна тела ЕУ усвојила су неколико Уредби-Правила којима се побољшава положај путника као корисника услуга превоза у свим врстама превоза. Тим се правилима поједина права путника, толико прецизно регулишу да се данас на нивоу ЕУ с правом говори о „путничком праву као засебној и специјализованој подврсти транспортног права.“⁴ У суштини ради се о појачаној заштити путника од поремећаја у превозу.⁵

Иако се правила тзв. европског путничког права у неким аспектима ослањају на традиционалне и добро познате међународне конвенције и протоколе из области међународног превоза у појединим врстама превоза, односно саобраћаја, она представљају и корак напред јер установљују и она права путника, која до сада нису била предвиђена у одговарајућим међународним конвенцијама и националним прописима. То је имало за резултат да осим већ познатих права путника на накнаду штете због смрти и телесне повреде, односно права на накнаду штете због губитка или оштећења путничког пртљага, буде предвиђен и читав низ других права као што су: право на унапред утврђен износ новчане накнаде због отказа путовања или дужег кашњења почетка путовања, као и право на смештај и исхрану у таквим ситуацијама, (право на збрињавање),⁶ право на унапред утврђен износ накнаде у случају закашњења током превоза, право на потпуну накнаду уништених односно изгубљених помагала путника с инвалидитетом итд. Посматрано са становишта превозиоца и других учесника укључених у превоз путника (организатора путовања, извршног-стварног превозиоца), признавање нових права путника неминовно подразумева и нове финансијске обавезе за превозиоце, што значи и веће ризике пословања од оних већ постојећих. Ако превозилац не извршава уредно своје обавезе, излаже се одговарајућој одговорности, као и губитку пословног угледа на јединственом европском тржишту превозничких услуга.⁷ Међутим, ти нови и шири ризици пословања превозиоца могу бити обухваћени осигуравајућим покрићем тако да нема разлога због којих они не би били укључени у пакете транспортних осигурања које осигуравачи пружају превозницима у свим гранама саобраћаја.

⁴ Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких превозника*, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, Загреб 2014, стр. 43.

⁵ Јовановић, Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву Европске уније*, Зборник радова: Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ, Београд, 2017, стр. 272-311.

⁶ Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018, стр. 621.

⁷ Марин, Ј., *нав. чланак*, стр. 43.

У овом раду биће приказана права путника као корисника услуга превоза у друмском превозу превасходно према правилима ЕУ и праву Србије, односно усклађеност прописа коју уређују превоз путника и њиховог пртљага друмским превозним средствима у Србији са правилима ЕУ. Ипак због значаја који у овој области има CVR конвенција, неминовно је у одговарајућој мери дотаћи се и одредаба ове конвенције.

2. Права путника у друмском превозу према CVR Конвенцији

Разматрање ново-установљених права путника у друмском превозу, у актуелним прописима ЕУ и националним прописима није могуће без прегледа ових права путника, односно обавеза превозиоца предвиђених релевантном међународном конвенцијом тј. CVR Конвенцијом. Овом Конвенцијом, када је реч о правима путника углавном је уређена одговорност друмског превозиоца за смрт и телесне повреде путника, као и за губитак и оштећење путничког пртљага и то у случају када се превоз обавља између најмање две државе.⁸ Ако се друмски превоз путника прекида и користи се неки други начин превоза (железнички на пример), ова конвенција се ипак примењује на оне делове који се остварују друмским превозом, чак и ако нису међународног карактера у смислу чл. 1, CVR Конвенције али под условом да нису помоћни у односу на тај други начин транспорта (чл. 2 CVR Конвенције). Ако се и само возило превози на једном делу пута неком другом врстом превоза, ова конвенција се примењује у погледу штете настале због удеса везаног за превоз у том возилу до кога је дошло за време боравка путника у возилу, или приликом његовог укрцавања или искрцавања, било пак, у вези с чињеницом да се пртљак налази на возилу или у возилу, или је био утоваран или истоваран (чл. 3. CVR Конвенције).

Са аспекта права путника у друмском превозу одредбе ове конвенције су од значаја када се посматра одговорност превозиоца за штету коју путник претрпи у току превоза.

Тако је чл. 4 ове конвенције најпре предвиђено да друмски превозилац у извршењу својих обавеза одговара за акте и пропусте својих агената и свих других лица чијим се услугама користи у извршењу обавеза из уговора о друмском превозу када ти агенти или та трећа лица делују у оквиру свог запослења, у истој мери као да је он сам извршио та дела или пропусте.

⁸ То је изричито предвиђено чл. 1, ст. 1 ове Конвенције у којем се каже да се иста примењује „на све уговоре о превозу путника, а према конкретном случају и њиховог пртљага, друмским возилима када је у уговору предвиђено да се превоз врши на територији најмање две земље и да се полазиште и одредиште, или пак и једно и друго, налазе на територији једне од држава уговорница, без обзира на то где се налази седиште или којег су држављанства стране уговорнице“.

Одредбама чл. 5-10 CVR Конвенције уређено је питање обавеза друмског превозиоца у погледу издавања превозних исправа (карте и пртљажнице), односно права путника да добију одговарајућу превозну исправу и правног значаја тих докумената.⁹ Код превоза путника превозилац је дужан да изда индивидуалну или колективну карту. У случају да путник нема код себе карту, ако је иста неправилна или изгубљена, то не утиче у постојање и важност уговора о превозу. Карта поред осталих података треба да садржи напомену да су за односе из уговора о превозу путника меродавне одредбе ове конвенције, чак и када постоји нека клаузула која је са тим наводима у супротности. Уколико у карти није наведено другачије, карта се може, ако није издата на име путника, пренети на друго лице све до почетка путовања (чл. 7 CVR Конвенције).

Очигледно је да за остваривање одређених права путника превозна исправа-путна карта има веома значајну улогу, иако путник свој статус путника може доказивати и другим доказима.

Превозилац може издати пртљажну карту (пртљажницу), у којој се наводе количина и врста пртљага који му је предат на превоз. На захтев путника издавање пртљажнице је обавезно. Дакле, начелно се може закључити да издавање пртљажнице није обавезно, осима ако путник то изричито не захтева. У пртљажници поред осталог мора бити наведено да су за односе из уговора о превозу пртљага меродавне одредбе CVR Конвенције. Уколико у пртљажници нису наведене резерве-примедбе у погледу стања пртљага примљеног на превоз, важи претпоставка да је пртљак примљен на превоз у исправном стању. То значи да је друмски превозилац дужан да евентуална оштећења или недостатке у паковању пртљага констатује у пртљажници приликом преузимања пртљага за превоз. У супротном сматраће се да је исти примио без оштећења и одговоран је за евентуалну штету насталу услед недостатка у паковању.¹⁰

Сматра се да је друмски превозилац ваљано извршио предају пртљага ако га је у месту приспећа издао доносиоцу пртљажнице. Уколико се пртљажница не покаже превозилац није дужан издати пртљак за који је била издата пртљажница, осим у случају да путник докаже да има право на тај пртљак.¹¹ Уколико доказ којим путник доказује да има право на пртљак није довољан, превозилац има право на обезбеђење у виду кауције. Пртљак који није преузет по приспећу возила предаје се на чување на одговарајуће безбедно место и у том случају се превозилац сматра као чувар пртљага за рачун путника, а

⁹ Ђурђевић, Д., *Превозне исправе*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2011, стр. 53-54.

¹⁰ Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, докторска дисертација, Правни факултет Универзитета у Новом Саду, 2007, стр. 309.

¹¹ Драшкић, М., *Уговори о превозу путника и пртљага*, Нови Сад, 1976, стр. 133.

превозилац у том случају има право на одговарајућу накнаду (чл. 10 *CVR* Конвенције).

Конвенција уређује питање одговорности друмског превозиоца за штету коју путник претрпи за време превоза, као и за губитак или оштећење пртљага.

Превозилац је одговоран за штету насталу због смрти, телесне повреде или другог физичког или психичког оштећења здравља путника насталог као последица удеса и у вези с превозом до кога је дошло за време док се путник налазио у возилу или укрцавао или искрцавао из возила, или ако је до штете дошло у вези с укрцавањем или искрцавањем пртљага (чл. 11 *CVR* Конвенције). Конвенцијом је дакле, обухваћена одговорност друмског превозиоца и за оштећење психичког и физичког здравља путника које су последица несрећног случаја (удеса), а које су настале у вези са превозом. Помињање несрећног случаја код превоза у друмском превозу избегнут је проблем који постоји код одговорност превозиоца у ваздушном саобраћају, где важећим прописима то питање није јасно дефинисано.¹²

Превозилац се ослобађа одговорности за смрт или телесне повреде путника уколико је до удеса дошло услед околности које превозилац, и поред свих предузетих мера у конкретном случају није могао избећи и чије последице није могао спречити (услед више силе).¹³ Превозилац се међутим не ослобађа одговорности позивајући се на неки физички или психички недостатак возача на неки квар или не исправност возила, или на неку грешку или нехат лица од кога је изнајмио возило или лица за које би овај други одговарао да је он лично обављао превоз (чл. 11, став 2 и 3 *CVR* Конвенције).

Укупан износ накнаде коју је превозилац дужан да исплати у вези са истим догађајем не може бити већи од 250.000 франака за једног оштећеника. Међутим, свака држава уговорница може одредити вишу границу, или уопште не одредити границу. Уколико се главно пословно место превозиоца налази у тој држави или у држави која није страна уговорница, а чије законодавство предвиђа вишу границу или пак уопште не одређује границу, приликом одређивања укупног износа примењује се законодавство те државе, изузимајући у обзир норме које се односе на колизионо право (чл. 13 *CVR* Конвенције). У износ од 250.000 франака нису укључени судски и други трошкови који настану у току поступка чије плаћање може пасти на терет превозиоца (чл. 13, ст. 2). Ограничена висина накнаде од 250.000 франака односи се на сва потраживања у вези са смрћу или телесном повредама или сваким другим физичким или психичким оштећењима здравља путника. Уколико има више оштећених и уколико је укупна висина њиховог потраживања већа од напред утврђеног максимума, потраживања се сразмерно

¹² Ђурђев, Д., *Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2014, стр. 88.

¹³ Радионов Радовановић, Н., *Заштита права путника у цестовном пријезову и улога осигурања*, Зборник радова Правног факултета у Загребу, бр. 1-2/2008, стр. 401.

смањују (чл. 13, ст. 4 CVR Конвенције). Уочава се да је ст. 4, чл. 13 ове конвенције супротан ст. 1 чл. 13 јер се у ст. 1 каже да се износ односи на једног оштећеника (путника), а у ставу 4 се говори о смањењу наведеног износа ако има више оштећених а наведени износ није довољан за намирење свих потраживања. Из формулације ст. 4 чл. 13 ове конвенције произилази да је износ од 250.000 франака ограничен на један штетан догађај а не на једног путника.

Одредбама чл. 14-16 CVR Конвенције уређено је питање одговорности друмског превозиоца за губитак, оштећење и закашњење са превозом пртљага. Из одредбе чл. 14 уочава се да се прави разлика између две врсте пртљага. Једно је пртљак који путник предаје превозиоцу на превоз и за који добија посебну путну карту-пртљажницу, тзв. регистровани пртљак. Други је пртљак који путник држи поред себе у возилу и о коме се сам стара. Према чла. 14, ст. 1 превозилац одговара за сваки пртљак који му је предат на превоз од преузимања до његове предаје имаоцу пртљажнице, односно до предаје на чување ако исти није предат путнику, односно лицу које има право на преузимање пртљага. Међутим, за пртљак који путник држи код себе у возилу превозилац не одговара. За овај пртљак превозилац одговара само ако је дошло до смрти путника.

Када путник потражује накнаду штете за потпун или делимичан губитак пртљага или за његово оштећење, може се поднети захтев за исплату у висини оштећења али тај износ не може бити већи од 500 франака по јединици пртљага или 2000 франака по путнику. Осим тога, може се поднети захтев за исплати накнаде за губитак или оштећење личних ствари које путник носи на себи или уза се, али тај износ не може бити већи од 1000 франака по путнику. (чл. 14 CVR Конвенције).

Путник има право да у пртљажници наведе праву вредност пртљага (декларисана вредност) и у том случају превозилац преузима одговорност за стварну вредност пртљага, разуме се да у том случају има право и на већу накнаду превознице.¹⁴ Таква могућност предвиђена је чл. 16, ст. 3 CVR Конвенције. Превозилац се ослобађа ове одговорности уколико је до губитка или оштећења дошло услед својстава самог пртљага, ако је сам пртљак садржао за превоз непогодне материје или услед околности које превозилац, и поред свих предузетих мера у конкретном случају, није могао избећи и чије последице није могао спречити. (чл. 14, ст. 2 CVR Конвенције).

Пртљак који није предат у року од 14 дана од дана када је путник захтевао да му се преда, сматра се изгубљеним. Уколико се такав пртљак пронађе у року од годину дана од дана када је путник захтевао да му се преда, превозилац је дужан да предузме све мере да о томе обавести путника и да му преда пртљак. Уколико путник прихвати предају накнадно пронађеног пртљага дужан је да врати све евентуално примљене износе на име губитка, али уз задржавање свих

¹⁴ Драшкић, М., *нав. дело*, стр. 133.

права на накнаду штете због закашњења са превозом (чл. 15, ст. 3 *CVR* Конвенције). Ако је до губитка или оштећења пртљага дошло услед радњи и поступака које се могу приписати путнику, превозилац се у том случају потпуно или делимично ослобађа одговорности. Ово је уобичајени разлог за ослобођење од одговорности за штету у имовинском праву. Увођење појма ”понашања путника које не одговара нормалном понашању путника” значи да понашање лица која немају пословну способност и којима се може приписати кривица, представљају основ за ослобођење.¹⁵ Ако је неко треће лице допринело својим поступцима или пропустима да дође до штете, превозилац одговара за сву штету насталу за време превоза, уз право на регресну тужбу против тог трећег лица (чл. 17. ст. 2. *CVR* Конвенције).

Опште усвојено правило у грађанском праву, предвиђено је и у *CVR* Конвенцији према коме превозилац губи право на ослобођење од одговорности или право на ограничење лимита одговорности ако је штета настала намером или његовом грубом непажњом. Чињеница да се за одговорност превозиоца захтева да је несрећан случај у вези са друмским погоном, значи да се ради о његовој објективној одговорности.¹⁶ Ако се пође од тога да друмски превоз представља одређену опасну делатност, логично је да се захтева каузална веза између штете и несрећног случаја који мора бити у вези са друмским превозом.

Уколико путник преузме пртљак без рекламације, сматра се да је пртљак преузет комплетан и у исправном стању све док се не докаже супротно. Ако путник има примедби у погледу стања пртљага исте мора истаћи превозиоцу у року од осам дана од фактичког преузимања пртљага. Када је у питању пртљак који путник држи код себе (тзв. не регистровани пртљак) примедбе и рекламације се морају истаћи одмах по завршетку путовања.

Право на подношење тужбе услед смрти, телесне повреде или било какве друге штете нанете физичком или психичком здрављу путнику застарева по протеклу три године од дана када лице које је штету претрпело сазна за ту чињеницу (субјективни рок). У сваком случају рок застарелости не може бити дужи од пет година рачунајући од дана када је саобраћајна несрећа настала (објективни рок). За остале штете (губитак и оштећење пртљага) рок за подношење тужбе је годину дана од дана када је возило приспело у одредиште у које је путник путовао, или у случају недоласка возила, од дана када је возило требало да стигне у путничково одредиште (чл. 22 *CVR* Конвенције)

Треба истаћи да су ништаве одредбе уговора о превозу и други споразуми којима би се предвидела блажа одговорност превозиоца или би се исти у потпуности ослободио одговорности (чл. 23, ст. 1 *CVR* Конвенције). Такође, ништава је свака клаузула из уговора о превозу којом се превозиоцу уступају права која проистичу за путника из неког уговора о осигурању као и свака

¹⁵ Ђурђевић, Д., *Правно регулисање међународног друмског превоза путника ...*, стр. 647.

¹⁶ Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/2008, стр. 276.

клаузула која пребацује терет доказивања са превозиоца на путника (чл. 23, ст. 1 CVR Конвенције).

Анализом приказаних одредби CVR Конвенције, закључује се да иста не садржи велику већину решења која познаје Уредба ЕУ бр. 181, што је и разумљиво ако се има у виду када је ова конвенција донета. Очигледно је да су државе чланице ЕУ имале то у виду, али и чињеницу да се у последњих неколико година у оквиру ЕУ корисницима услуга посвећује посебна пажња где путници заузимају посебно место. Већ из саме структуре Уредбе ЕУ бр. 181 о правима путника у друмском превозу уочава се да су на територији ЕУ права путника у друмском превозу уређена на веома квалитетан начин и да могу без тешкоћа, а нарочито без великих финансијских издатака бити имплементирана и у прописе оних држава које не претендују да постану чланице ЕУ. То се нарочито односи на широку лепезу права путника са инвалидитетом и лица са отежаним кретањем, односно на обавезе друмског превозиоца према овој категорији путника.

3. Права путника у друмском превозу према прописима ЕУ

ЕУ, као регионална организација има врло интензивну и садржајну нормативну активност на разним пољима, па и на пољу правног регулисања саобраћајне делатности у свим врстама превоза, где заштита права путника као корисника услуга превоза заузима посебно место. С обзиром да државе чланице ЕУ конституишу наднационалну заједницу која има јединствено унутрашње тржиште, крајњи циљ у свим областима друштвеног живота, па и у саобраћајној делатности јесте да се принцип територијалности елиминира што је више могуће, тј. да се успостави наднационални правни систем који неће представљати препреку слободном промету робе и услуга. Другим речима, циљ ЕУ је да се у свим областима у којима је то могуће усвоје прописи који ће се непосредно примењивати на читавој територији ЕУ, тј. да се створи заједничко право Европске уније, тзв. комунитарно право.¹⁷ Овај циљ постиже се усвајањем Уредби - Правила ЕУ. Други начин деловања јесте усаглашавање националних прописа у одређеној области тако да се поједина уска путања уређују националним прописима на идентичан начин. Овај циљ постиже се усвајањем Директива - Смерница ЕУ. Када је реч о саобраћајној делатности у ЕУ, ова област је уређена великим бројем Уредби и Директива у свим врстама превоза. Неки акти имају карактер прописа којима се прописују обавезе које субјекти који намеравају да обављају превоз морају да испуне да би добили

¹⁷ Израз Комунитарно право је генерички појам који се користи за изразе: „Право Европских заједница“, „Право Европске уније“ (након доношења Споразума из Мадрихта) и „европско право“. Наведено према Вукадиновић, Р., *Право Европске уније, четврто измењено и допуњено издање*, Крагујевац, 2006, стр. 75.

дозволу за рад, неким се пак уређују правни односи из уговора о превозу, односно права путника у појединим врстама превоза. То је случај и са превозом путника у друмском саобраћају.

Услови за обављање превоза у оквиру ЕУ уређени су Уредбом (ЕЗ) бр. 1071/2009. године, Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године о успостављању заједничких правила која се односе на услове за обављање делатности друмског превоза и стављања ван снаге Директиве савета бр. 96/26 (ЕЗ).¹⁸ Ова уредба као што се из самог њеног назива види прописује услове које превозници морају испуњавати да би добили лиценцу за обављање делатности превоза у друмском саобраћају.

Када је пак реч о прописима ЕУ који уређују заштиту права путника, односно потенцијалних путника¹⁹ као корисника услуга превоза у друмском превозу ово питање је најдиректније уређено Уредбом (ЕУ) бр. 181/2011 Европског парламента и Већа од 16. фебруара 2011. о правима путника у друмском превозу и измени Уредбе (ЕЗ) бр. 2006/2004 (у даљем тексту Уредба бр. 181).²⁰ Овом уредбом се путницима, односно потенцијалним путницима признају-гарантују права која нису садржана у *CVR* конвенцији тако да се с правом истиче да је реч о појачаној заштити путника од поремећаја у превозу²¹. Такође, у погледу заштите права путника, односно појединих категорија путника од значаја су још два документа и то: Директива бр. 2004/113 (ЕЗ) од 13.12. 2004. године, о спровођењу начела једнаког поступања према мушкарцима и женама у приступу набавка робе и пружања услуга.²² и Директива бр. 2000/43 о спровођењу начела једнаког поступања према особама без обзира на њихово расно или етничко порекло.²³

Директивом бр. 2004/113 државе чланице ЕУ обавезују се да својим националним прописима који уређују набавку робе и пружање услуга предвиде да су роба или услуге доступни под истим условима без обзира на њихов пол (чл. 4, ст. 2 Директиве 2004/113). То конкретно значи да путници у друмском превозу имају исти третман без обзира на пол, што је од посебног значаја за трудне жене као путнице. Такође, чл. 3, ст. 1 тач. h Директиве бр. 2000/43 државе чланице ЕУ су обавезне да у своје националне прописе унесу одредбе којима се обезбеђује приступ роби и пружање услуга доступних јавности без

¹⁸ Сл. лист ЕУ, бр. L 300, 14. 11. 2009.

¹⁹ Истичемо „потенцијалних путника“ јер се прописана правила односе на обавезе друмског превозника да своје пословање организује и усклади са потребама свих потенцијалних путника, односно лица која имају намеру да користе услуге друмског превоза. Усвојена правила се дакле, не односе само на путнике који су са друмским превозником закључили уговор о превозу, односно не односе се само на лица која већ имају статус путника.

²⁰ Сл. лист ЕУ, бр. 55 од 28. 02. 2011. године.

²¹ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 272-311.

²² Сл. лист ЕУ, бр. L 373/37 од 13.12. 2004.

²³ Сл. лист ЕУ, бр. L 180/22 од 29. јула 2000.

дискриминације у погледу расног или етничког порекла, што значи да путници у друмском превозу имају иста права без обзира на расно или етничко порекло.²⁴

За права путника у друмском превозу изузетно је значајна и Директива 2009/103 (ЕЗ) Европског парламента и Савета од 16. 09. 2009. године, у односу на осигурање од грађанско-правне одговорности у погледу употребе моторних возила и извршење обавеза осигурања од такве одговорности (кодификована верзија) -текст означен као *EGP*.²⁵ Овом Директивом путницима у јавном превозу признато је не само право да буду осигурани од последица несрећног случаја у превозу, већ су прописане и минималне осигуране суме на које се осигурање мора закључити.

Такође, у време појаве вируса *COVID 19* почетком 2020. године, ЕУ је донела Упутство - Смернице за тумачење Уредби ЕУ о правима путника у контексту развоја ситуације с *Covidom 19* (у даљем тексту Упутство - Смернице за тумачење Уредби о путничким правима за време *Covid19*)²⁶ и Препоруку (ЕУ) 2020/912 од 30. јула 2020. године, о привременом ограничењу необавезних путовања у ЕУ и могућем укидању таквог ограничења²⁷. Суштина усвојених аката ЕУ у време *COVID 19* имала је за циљ отклањање негативних последица на путнички саобраћај који се неминовно одразио на све врсте превоза.²⁸

Значај читавог саобраћајног права ЕУ може се посматрати у односу на две, односно три групе држава. Када су у питању државе чланице ЕУ, овим актима створено је заједничко, тзв. комунитарно право које се непосредно примењује у свим државама чланицама ЕУ. Када су у питању државе које нису чланице ЕУ, али претендују да то постану (што је случај са Србијом), поред политичких, као један од основних услова за чланство у ЕУ, поставља се и усклађивање националних прописа, па и оних из области превоза путника, робе и пртљага у свим врстама превоза са правом ЕУ. Када су у питању пак оне државе које немају намеру да постану чланице ЕУ (као што су на пример Руска федерација, Кина, Индија и многе друге државе), али претендује да обављају економске активности са државама чланицама ЕУ, оне без обавеза али из економских разлога усаглашавају своје прописе са прописима ЕУ.

²⁴ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 289.

²⁵ Сл. лист ЕУ, бр. L 263/11 од 16.09. 2009.

²⁶ Сл. лист ЕУ, бр. L 89/1, од 18. 03. 2020. Према чл. 1 овог Упутства сврха његовог доношења јесте појашњење о поступање превозника у свим врстама превоза у случају отказивања и кашњења са превозом насталих услед појаве вируса Covid 19.

²⁷ Сл. лист ЕУ, бр. L 208/1 од 01. 07. 2020.

²⁸ Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио- саобраћају насталих услед COVID-19*, Право и привреда, бр. 4/2021, стр. 524.

3.1. Права путника као лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости

Увиђајући да лица са инвалидитетом наилазе на бројне проблеме и препреке Уједињене нације су на 61 заседању Генералне скупштине 2006. године, усвојиле Конвенцију о правима лица са инвалидитетом (даље: Конвенција УН о правима лица са инвалидитетом). Србија је ратификовала ову конвенцију Законом о потврђивању Конвенције уједињених нација о правима лица са инвалидитетом.²⁹ Европска унија као регионална организација је у складу са чл. 44, ст. 1 Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом, својом Изјавом од 27. 10. 2010. године, приступила овој конвенцији.³⁰ Ставом 4 ове Изјаве предвиђено је да се с обзиром на надлежности Европске заједнице (ЕУ) Конвенција УН о правима лица са инвалидитетом примењују на државном подручју на којем се примењује Уговор о оснивању Европске заједнице, што значи на читавој територији држава чланица ЕУ. У складу са одредбама Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом, било је потребно усвајање читавог низа прописа у различитим областима укључујући и прописе из области саобраћајног права ЕУ.³¹ Права ових лица посредно или непосредно уређена су у свим врстама превоза у оквиру ЕУ. Међутим, најквалитетније су уређена у авио-превозу у смислу да су иста уређена посебном Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула. 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу.³²

Посматрано са аспекта права лица са инвалидитетом то је подразумевало прописивање бројних обавеза за друмске превознике. Тако је у складу са одредбама Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом³³, одредбом чл. 9 Уредбе ЕУ бр. 181 је предвиђено да друмски превозници, путнички агенти и организатори путовања не смију одбити прихватити резервацију, издати или друкчије обезбедити карту или укрцати лице на основу чињенице да је у питању лице са инвалидитетом или смањене покретљивости. Лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости се за резервације и карте не смеју наплаћивати додатни трошкови. Изузетно, друмски превозници, путнички агенти и организатори путовања могу одбити прихват резервације, или одбити издати или на други начин осигурати карту или укрцати лице са

²⁹ Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 42/2009.

³⁰ Сл. лист ЕУ, бр. L 23/37 од 27.10. 2010.

³¹ Дамњановић, К., *Нова права путника у области аутобуског превоза у Европској унији*, Правни записи бр. 1/2011, стр. 433.

³² Сл. лист ЕУ, бр. L 204/1 од 5. 7. 2006.

³³ Сва права лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости која су предвиђена одредбама Уредбе ЕУ бр. 181 директно или индиректно се помињу у Конвенцији УН о правима лица са инвалидитетом.

инвалидитетом или смањене покретљивости у следећим случајевима: *а*/како би испунили ваљане безбедносне услове по међународном праву, праву ЕУ или националном праву, или како би испунили здравствене и безбедносне услове које одређују надлежна тела; *б*/ако конструкција возила или инфраструктуре, укључујући аутобуска стајалишта и станице, физички онемогућава сигуран и оперативно изводљив улазак и излазак или превоз лица са инвалидитетом или лица смањене покретљивости.

Превозници, путнички агенти и организатори путовања који одбију прихватити резервације или издавање карте из напред наведених разлога, дужни су да ова лица обавесте о било којој прихватљивој алтернативној услузи коју им могу пружити. Ако се лицу са инвалидитетом или лицу смањене покретљивости које има резервацију или карту и које испуњава услове за превоз, ипак одбије улазак у возило из разлога његове инвалидности или смањене покретљивости, то лице и лице које га прати, може бирати између: *а*/права на повраћај новца на име превозне карте, и према потреби, што ранији бесплатан повратни превоз до почетног места поласка, како је утврђено у уговору о превозу; и *б*/наставка или преусмеравања путовања разумним алтернативним превозом до места путовања утврђеног у уговору о превозу, ако је то изведљиво.

У случају да друмски превозилац, путнички агент или организатор путовања одбије да прихвати резервацију, изда или на други начин осигура карту или укрца лице са инвалидитетом или са смањеном покретљивошћу у возило, то лице може захтевати да га прати друго лице, које оно само изабере и које може лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном покретљивошћу да обезбеди потребну помоћ. Превоз овог лица (пратиоца) је бесплатан, и ако је то могуће обезбедиће му се место седења уз лице које прати (чл. 10, ст. 1 Уредбе бр. 181).

Друмски превозници и управе аутобуских станица у сарадњи с представницима организација лица са инвалидитетом или лица смањене покретљивости, уз помоћ њихових организација треба да успоставе услове који нису дискриминаторски при превозу лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости. Такође, друмски превозници и управе аутобуских станица у физичком облику или на интернету, у доступним форматима, морају јавно објавити услове приступа превозним средствима и информација намењених лицима са инвалидитетом или смањене покретљивости.

Субјекти који пружају услуге превоза или оне које су у функцији извршења превоза дужни су да лицима са инвалидитетом или смањене покретљивости на аутобуским станицама и аутобуским стајалиштима, бесплатно обезбеде следећу помоћ: *а*/обавештење о доласку на аутобуску станицу и могућност да затраже одговарајућу помоћ; *б*/крећу се од означеног места до шалтера за пријаву путника, чекаонице и простора за излазак; *в*/уђу у возило уз помоћ лифтова, инвалидских колича или друге потребне помоћи, *г*/утоваре свој пртљак, *д*/преузму свој пртљак и изађу из возила; *ђ*/уведу

признатог пса водича у аутобус; *е*/дођу до седишта. Такође, друмски превозници су дужни да лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости у возилу омогуће: *а*/пружање основних информација о путовању у доступним облицима; *б*/ улазак/излазак током стајања за време путовања, ако се у возилу осим возача налази друго особље (чл. 13, ст. 1 и 2 Уредбе бр. 181).

Лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости могу да рачунају на помоћ у остваривању својих права под условом да: су превозници, управа аутобуских станица, путнички агенти или организатори путовања најмање 36 сати, пре него што је овим лицима потребна помоћ обавештени о потреби за таквом помоћи; и да се дотична лица појаве на означеном месту у време које унапред одреди превозилац, а које може бити највише до 60 минута пре објављеног времена поласка, осим ако се превозилац и путник договоре за краће раздобље; или ако време није прописано, најкасније 30 минута пре објављеног времена поласка аутобуса. Поред тога, лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости друмског превозиоца, путничког агента или организатора путовања у време резервације или у време куповине карте треба да обавесте о посебним потребама у вези са седењем.

Управа аутобуских станица, унутар или ван станице дужна је да одреди место на којем лица са инвалидитетом или лица смањене покретљивости могу пријавити свој долазак и затражити помоћ. То место мора бити јасно означено и у прихватљивим облицима обезбедити основне информације о помоћи коју превозилац пружа (чл. 14 Уредбе бр. 181).

Особље друмских превозиоца и аутобуских станица треба да буде оспособљено за поступање са лицима са инвалидитетом и са лицима смањене покретљивости и да повремено врше проверу знања свог особља о потребама ових лица. Оспособљавање подразумева знање о потребама путника са физичким недостацима (слух и вид и сл.) и скривеним тешкоћама као и одговарајућем поступању на њихове потребе, укључујући: *а*/ како разликовати различите способности лица, чија покретљивост, оријентација или комуникација може бити смањена; *б*/препреке с којима се сусрећу лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости, укључујући препреке повезане с односом с људима, физичке препреке и организационе препреке; *в*/признате псе водиче, укључујући улогу и потребе пса водича, *г*/поступање у непредвиђеним ситуацијама, међуљудске вештине и методе комуникације с глувим особама и особама са сметњама слуха, особама са сметњама вида, особама са сметњама у говору и особама с потешкоћама при учењу; *д*/начин како пажљиво поступати с инвалидским колицима и другим помоћима за кретање, како би се избегло њихово оштећење (чл. 15 Уредбе бр. 181).

Такође, друмски превозници и управе аутобуских станица дужни су да оспособе своје службенике и возаче који раде непосредно на извршењу превоза да буду у стању да непосредно помажу лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости што укључује: *а*/начин на који корисницима

инвалидских колица помагати при уласку и изласку из њих, б/вештине за пружање помоћи лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости, које путују с признатим псом водичем, укључујући улогу и потребе тих паса, в/технике за праћење слабо-видних путника те за поступање с признатим псима водичима и њихов превоз, з/познавање врста опреме, која може помагати лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости, и знање како поступати с таквом опремом, д/употреба опреме за помоћ при уласку и изласку која се употребљава, и познавање одговарајућих поступака за помоћ при уласку и изласку које обезбеђују сигурност и достојанство лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости, ђ/разумијевање потребе за поузданом и стручном помоћи; е/познавање прве помоћи (чл. 16 Уредбе бр. 181).

3.2. Права путника у случају кашњења у поласку или отказивања превоза

Кашњење у поласку постоји када превозилац не отпочне са поласком у време које је назначено у превозној исправи и на које је путник рачунао приликом планирања путовања. Отказивање превоза постоји када је превозилац отказао превоз који је према реду вожње био предвиђен и на који се путник определио приликом куповине карте. И у једном и у другом случају превозилац не испуњава своју основну обавезу из уговора о превозу према путнику као кориснику услуге превоза. Кашњење са превозом или отказивање поласка превозног средства најчешће настаје из одређених разлога који могу али и не морају бити последица неодговорног понашања превозиоца. У стручној литератури се ове појаве (отказивање поласка, кашњење са превозом) означавају као „поремећају у саобраћају“ и оне се знатно чешће јављају као разлог за неиспуњење уговорне обавезе превозиоца него што је одговорност превозиоца за смрт или телесне повреде путника која.³⁴ Због на први поглед „мањих“ последица по путника ове радње превозиоца у пракси до скоро нису изазивале већу пажњу. Највећа последица по путника услед кашњења са превозом јесте губљење времена што се сматрало малом или неуочљивом штетом. Ипак у савременим условима живота сматра се да губитак времена па и оног услед поремећаја у саобраћају у суштини доводи до губитка материјалних вредности,³⁵ или правничким речником речено у крајњем случају доводи до настанка материјалне штете. Увиђајући да је неиспуњење уговорних обавеза од стране превозника у свим гранама саобраћаја скоро свакодневна појава, ЕУ је одговарајућим прописима покушала да заштити права путника као корисника услуга превоза, прописујући одговарајућа правила па и санкције у ситуацијама када дође до кашњења са поласком у превозу или у случају отказивања поласка планираног превоза. Према одредбама Уредбе ЕУ бр. 181

³⁴ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 289.

³⁵ *Исто*.

иста се односи само на путнике у редовном-линијском превозу, у којем је дужина планираног путовања по реду вожње најмање 250 км. Путници у тзв. ван-линијском превозу нису обухваћени одредбама ове уредбе, што значи да ови путници не уживају тзв. појачану заштиту, „али свакако да уживају редовну заштиту по правилима друмског саобраћајног права, као и по правилима грађанског права“.³⁶

У случају када је путовање отказано или закаснило за више од два сата или је пребукирано, друмски превозилац мора понудити путнику избор између: *а*/наставка или преусмеравања путовања до крајњег одредишта првом приликом, без додатних трошкова и под сличним условима превоза, како је наведено у уговору о превозу; *б*/повраћаја цене карте и, ако је могуће, бесплатног повратка аутобуским превозом до првог места поласка првом приликом, како је наведено у уговору о превозу.

Ако превозилац путнику не понуди неку од напред наведени могућности путник има право на одштету у фиксном износу од 50% цене карте, уз задржавање наведеног права на накнаду цене карте. Тај износ превозилац је дужан да исплати у року од једног месеца након подношења одштетног захтева.

Ако аутобус за време вожње постане неисправан, превозилац је дужан да обезбеди наставак превоза другим возилом од места где је неисправност возила настала, или превоз од места где је неисправност возила настала до примереног места чекања или аутобуске станице, од које се може наставити путовање.

Када је линијски превоз отказан или касни у поласку с аутобуске станице више од два сата, путници имају право на наставак или преусмерење путовања или повраћај цене карте од превозиоца. Исплата у том случају врши се у року од 14 дана након што је поднет захтев. Исплата покрива пуну цену карте по цени по којој је била купљена, за не извршени део или делове путовања и за део или делове који су извршени ако путовање више нема сврхе у погледу путничког плана путовања (чл. 19 Уредбе бр. 181).

У случају отказивања или кашњења у поласку линијског превоза, превозилац, или управа аутобуске станице обавезни су да обавесте путнике о томе што је пре могуће, а у сваком случају најкасније 30 минута након планираног времена поласка, као и о процењеном времену поласка чим је та информација доступна. Ово право путника предвиђено је одговарајућим прописима ЕУ и у другим врстама превоза и познато је као посебно право путника-право путника на информисање.³⁷

Ако путници услед отказивања или кашњења пропусте повезани превоз према реду вожње, превозилац, или управа аутобуске станице, дужни су да уложе разумне напоре да дотичне путнике обавести о алтернативним везама.

³⁶ Дамњановић, К., *нав. чланак*, 434.

³⁷ Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 619.

Превозилац или, управа аутобуске станице, дужни су да обезбеде да лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости приме потребну информацију у доступним облицима (чл. 20 Уредбе бр. 181).

За путовање, за које је предвиђено трајање више од три сата, превозилац је обавезан да у случају отказивања или кашњења при поласку с аутобуске станице за више од 90 минута, путницима бесплатно понуди: *а*/лаке оброке, јело или освјежавајућа пића примерене у погледу времена чекања или кашњења, под условом да су доступни у аутобусу или на станици, или да се могу разумно доставити; *б*/ хотелску собу или други смештај као и помоћ у организовању превоза између аутобуске станице и места смештаја у случају кад је потребан останак једну или више ноћи. Превозилац може ограничити укупан трошак смештаја који не укључује превоз од аутобуске станице до места смјештаја и натраг, на 80 *EUR* по ноћењу за сваког путника и за највише две ноћи.

Ове обавезе (под б) превозилац се може ослободити ако докаже да су узрок за отказивање или кашњење тешки временски услови или веће природне непогоде, које угрожавају сигуран рад аутобуског превоза. У наведеном случају превозилац је дужан да посебну пажњу посвети лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости као и њиховим пратиоцима (чл. 21 Уредбе бр. 181). Превозник се може ослободити своје обавезе за штету коју је путник претрпео услед закашњења, односно прекида путовања, ако докаже да до закашњења, односно прекида путовања није дошло његовом кривицом. Јасно је да ако је до закашњења, односно прекида путовања дошло његовом кривицом превозник одговара. У питању је субјективан одговорност, односно одговорност по основу кривице, која се утврђује у сваком конкретном случају.³⁸

3.3. Права путника, односно његових наследника у случају смрти или телесне повреде путника

Права путника, односно „помоћ и одштета у случају несрећа“ како носи наслов ово поглавље у Уредби уређени су веома сажето у две одредбе (чл. 7 и 8 Уредбе бр. 181). Наиме, овим одредбама се предвиђа да се у случају смрти или телесне повреде путника углавном примењује национално законодавство. Уредбом се не дефинише појам несрећног случаја, шта се подразумева под телесним и другим повредама, нема јасних правила у погледу права путника у случају оштећења пртљага и сл. Интересантно је да су ова питања много квалитетније уређена када је реч о правима путника, односно обавези/одговорности железничког превозиоца. Наиме, Уредбом бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, која је у примени од

³⁸ Никчевић-Грдинић, Ј., *нав. чланак*, стр. 535.

3. 12. 2009. године,³⁹ иако иста упућује на примену решења из Једнообразних правила о превозу путника и њиховог пртљага у међународном саобраћају, веома јасно је уређено питање одговорности железничког превозиоца, односно права путника на накнаду штете у случају смрти или телесне повреде. Такође, ово питање је квалитетније уређено и када је реч о правима путника, односно обавези авио-превозника за смрт или телесне повреде путника у ваздушном саобраћају.⁴⁰

Као и у другим случајевима, Уредбом ЕУ бр. 181 предвиђено је да се у погледу помоћи и одштета у случају несрећа иста примењује за путнике на релацијама дужим од 250 км, као и за путнике на повременим линијама. Током креирања Уредбе бр. 181 сматрало се да ово питање не треба детаљније уређивати јер већ постоје одредбе права ЕУ и права држава чланица о обавезном осигурању од одговорности власника моторних возила, које се односе и на власнике аутобуса и на путнике, односно о обавезном осигурању у саобраћају.⁴¹ Ипак, стало се на становиште да су прописи држава чланица ЕУ о овом питању ипак различити и да је неопходно одредити најнижу границу износа накнаде на коју би путници имали право у случају смрти и телесне повреде, односно у случају губитка пртљага. У том смислу чл. 7 Уредбе, предвиђено је да путници у складу с важећим националним законодавством имају право на одштету за смрт, укључујући оправдане погребне трошкове, или за телесну повреду, као и за губитак или оштећење пртљага које је настало услед саобраћајне несрећа које се догоде при употреби друмског превозног средства - аутобуса. У случају смрти путника то право имају сва лица која је путник по правној дужности уздржавао или би их требао уздржавати.

Износ одштете се рачуна у складу с националним законодавством. Било која највећа граница утврђена у националном законодавству за одштету за смрт или телесну повреду или губитак или оштећење пртљага у сваком поједином случају не може бити нижа од: 220.000,00 *EUR* за путника; 1.200,00 *EUR* за сваки комад пртљага.

У случају оштећења инвалидских колица, друге опреме за кретање или помоћних уређаја, износ одштете је увек једнак трошку замене или поправка изгубљене или оштећене опреме. Поред тога, у случају несреће која се догоди при употреби аутобуса, превозилац је дужан да обезбеди разумну и сразмерну помоћ у складу са непосредном практичном потребом путника након несреће. Таква помоћ, нарочито обухвата, смјештај, храну, одећу, превоз и пружање

³⁹ Сл. лист ЕУ, бр. L. 315, од 3. 12. 2007.

⁴⁰ Ђурђевић, Д., *Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2014, стр. 81.

⁴¹ Ово питање уређено је Директивом бр. 2009/103/ЕЗ Европског парламента и Савета од 16. 9. 2009. у односу на осигурање од грађанско-правне одговорности у погледу употребе моторних возила и извршење обавезе осигурања од такве одговорности, Сл. лист ЕУ, бр. 6 од 7. 10. 2009.

прве помоћи. Друмски превозилац може ограничити укупне трошкове смјештаја до 80 EUR по ноћењу за сваког путника и за највише 2 ноћи. Пружена помоћ путнику не значи признавање одговорности друмског превозиоца за смрт или телесне повреде путника (чл. 8 Уредбе ЕУ бр. 181). У овом случају ова права путника представљају један вид „прве помоћи“⁴² што је свакако добро решење у ситуацији када путника изненада задеси несрећни случај. Ово тим пре што је јасно наглашено да пружање ове „прве помоћи“ путнику не значи прихватање одговорности друмског превозиоца.

У складу са пажњом која је овим Уредбом посвећена лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости, чл. 17 Уредбе је предвиђено да су друмски превозилац и управа аутобуских станица одговорни за губитак или оштећење инвалидских колица, друге опреме за кретање или помоћних направа. Одштету за губитак или оштећење исплаћује друмски превозилац или управа аутобуске станице, који је за наведени губитак или оштећење одговоран. Износ накнаде у овом случају једнак је трошковима замене или поправке изгубљене или оштећене опреме или уређаја. Такође, друмски превозилац или управа аутобуске станице дужни су да уложе одговарајући напор како би се што пре обезбедила привремена опрема или направе неопходне лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости. Ако је то могуће, инвалидска колица, друга опрема за кретање или помоћне направе требају имати техничке и функционалне карактеристике сличне онима који су изгубљени или оштећени (чл. 17 Уредбе 181).

3.4. Права путника на одговарајуће информације и притужбе

У саобраћајном праву ЕУ, право на информисање путника испољава се на два начина: као опште право на информисање као потрошача, односно корисника услуга и као право на пружање потребних информација у случају наступања неке ситуације, која доводи до настанка посебних потреба путника.⁴³ У складу с тим, друмски превозници и управе аутобуских станица обавезни су да путницима током њиховог путовања пруже потребне информације које се односе на настали поремећај у саобраћају (отказивање поласка, кашњење са поласком и сл) и да путницима пруже информације о њиховим правима у том случају. Ако је то потребно и изводљиво, те информације се на захтев путника обезбеђују у доступним облицима (чл. 24 Уредбе ЕУ бр. 181). На захтев лица са инвалидитетом или лица смањене покретљивости информације се, ако је то изводљиво, обезбеђују у одговарајућим облицима, подобним за ове особе. Друмски превозници су обавезни (ако већ немају) да обезбеде-пропишу одговарајуће поступке за

⁴² Дамњановић, К., *нав. чланак*, стр. 435.

⁴³ Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 619.

поступање с приговорима и притужбама путника у вези с правима и обавезама из Уредбе ЕУ бр. 181.

Независно од остваривања права на подношења захтева за накнаду штете због смрти или телесне повреде путника, путник, који жели уложити притужбу превозиоцу, то чини (подноси притужбу) у року од три месеца од дана када је линијски превоз био обављен или кад је требао бити обављен. У року од једног месеца од пријема притужбе, превозилац је дужан да обавести путника да је његова притужба основана, одбијена или се још разматра. Време за давање коначног одговора не сме бити дуже од три месеца од дана пријема притужбе (чл. 27 Уредбе ЕУ бр. 181).

Свака држава чланица ЕУ дужна је да одреди ново (ако већ нема постојеће) тело или тела, одговорне за спровођење права путника предвиђених Уредбом ЕУ бр. 181 у погледу линијских превоза од места на њеном државном подручју и линијских превоза из треће државе до тих места. Ово тело/тела у погледу своје организације, одлука о финансирању, правне структуре и доношења одлука треба да буде/буду независни од превозиоца, организатора путовања и управе аутобуских станица.

Путник може поднети притужбу о наводном кршењу путничких права призната Уредбом ЕУ бр. 181, у складу с националним законодавством, одговарајућем телу, основаном у складу са одредбама ове Уредбе или било којем другом одговарајућем телу које је одредила држава чланица.

Држава чланица ЕУ може одлучити, да путник притужбу најпре поднесе превозиоцу, и у том случају поступају национална тела за остваривање права корисника услуга или друга одговарајућа тела које одреди држава чланица, као на пример, жалбено тело за притужбе путника (чл. 28 Уредбе ЕУ бр. 181).

Тела основана за спровођење права путника предвиђена Уредбом бр. 181 подносе извештаје о својој активности у претходне две календарске године. Извештаји између осталог треба да садрже опис предузетих радњи за спровођење права путника и статистичке податке о притужбама и предузетим мерама према превозницима (чл. 29 Уредбе ЕУ бр. 181).

4. Права путника као корисника услуга у друмском превозу према прописима Србије

У Србији је материја уговора о превозу (и лица и ствари) начелно била уређена одредбама Закона о облигационим односима (даље: ЗОО),⁴⁴ који се у Србији и данас примењује, али и посебним прописима за поједине врсте саобраћаја.

⁴⁴ Сл. лист СФРЈ, бр. 29/78, са изменама у бр. 38/85, 46/85, 57/89; Сл. лист СРЈ, бр. 31/9, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99 и Сл. гласник РС, бр. 18/2020.

Данас је у Србији поред ЗОО, ова материја уређена са још неколико закона и то: Законом о превозу у друмском саобраћају (даље: ЗОПУДС),⁴⁵ Законом о превозу путника у друмском саобраћају (даље: ЗОППУДС),⁴⁶ и Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају (даље: ЗОУОПУДС).⁴⁷

Имајући у виду да је у Србији уговор о превозу путника и пртљага и раније био а и данас је уређен посебним законом-ЗОУОПУДС, практично значење ЗОО за уређење правних односа из уговора о превозу путника и пртљага, односно за разматрање права путника у друмском превозу у Србији је занемарљиво, обзиром да одредбе посебних прописа какав је ЗОУОПУДС по принципу *lex specialis derogat legi generali* имају примат. Са аспекта права путника као корисника услуга превоза у друмском саобраћају од значаја су одредбе ЗОУОПУДС, као и одредбе Закона о обавезном осигурању у саобраћају-даље ЗООСУС.⁴⁸ Такође као опште одредбе о заштити права корисника услуга од значаја су и одредбе Закона о заштити потрошача (даље ЗОЗП).⁴⁹

ЗОУОПУДС, је усвојен још 1995. године (у време постојања СРЈ) и измењен је 2003. Овим законом одредбама чл. 5-32 уређени су правни односи из уговора о превозу путника и његовог пртљага.

Према одредбама ЗОУОПУДС (чл. 5) уговором о превозу путника превозилац се обавезује да путника превезе до одређеног места, а путник да превозиоцу плати цену возне карте (у даљем тексту - превознину). Уговор о превозу путника може бити закључен и између превозиоца и наручиоца превоза. У питању су најчешће организатори путовања који за рачун путника закључују уговор о превозу. Превозилац је дужан да путника превезе према објављеном реду вожње, под условима у погледу удобности и хигијене који се, према врсти превоза, возила и дужини путовања, сматрају уобичајеним. Превозилац је дужан да путнику обезбеди означено место у одређеном возилу, или превоз одређеним возилом, ако је то посебно уговорено (чл. 7 ЗОУОПУДС). Са лицем које је оболело или за које постоји сумња да је оболело од неке заразне болести, уговор о превозу се може закључити само ако су испуњени услови предвиђени посебним прописима. Такође ако се за време превоза код путника појаве знаци неке од заразних болести предвиђених посебним прописима, превозилац је дужан да поступи по тим прописима и да тог путника превезе до првог места у коме постоји могућност да му се пружи потребна здравствена помоћ (чл. 8 ЗОУОПУДС). Ова одредба ЗОУОПУДС је неповољна за путника јер оставља дискреционо право превозиоцу да донесе одлуку које лице ће примити на превоз а које не. То се нарочито односи на

⁴⁵ Сл. гласник РС, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018, 83/2018 и 31/2019.

⁴⁶ Сл. гласник РС, бр. 68/2015, 41/208,83/2018,31/2019, и 9/2020.

⁴⁷ Сл. лист СРЈ, бр. 26/95 и Сл. лист СЦГ, бр, 1/03.

⁴⁸ Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013- одлука Уставног суда.

⁴⁹ Сл. гласник РС, бр. 88/2021.

ситуацију када превозилац сам процењује да за неко лице „постоји сумња“ да је оболело од неке заразне болести.

У погледу посебних права путника у аутобуском превозу од значаја су одредбе чл. 13-17. ЗОУОПУДС. Чланом 13 ЗОУОПУДС предвиђено је да путник има право да одустане од уговора о превозу пре него што отпочне његово извршење. Превозилац је у том случају дужан да врати путнику превознину, ако путник одустане од путовања најдоцније два сата пре почетка путовања. У том случају, превозилац може задржати највише 10% од износа превознине. Ако превозилац не отпочне са превозом у време које је одређено редом вожње или уговором, путник, односно наручилац превоза може одустати од уговора о превозу и захтевати да му се врати превознина у пуном износу (чл. 15 ЗОУОПУДС).

Ако је у току превоза дошло до прекида путовања из разлога за који путник није одговоран, путник има право да: 1/захтева да га превозилац, заједно с пртљагом, својим или другим погодним превозним средством превезе до места одређења; 2/ захтева да га превозилац, заједно с пртљагом, у примереном року врати у полазно место и да му врати превознину; 3/одустане од даљег путовања и да од превозиоца захтева повраћај превознине за неискоришћени део пута у пуном износу.

Превозилац одговара за штету насталу због смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника проузрокованих удесом или незгодом у току превоза, односно док се путник налазио у возилу или док је улазио у возило или излазио из возила, као и за штету насталу због закашњења или прекида путовања. Такође, превозилац одговара за штету коју путнику проузрокује лице које је по његовом налогу радило на извршењу превоза (чл. 17 ЗОУОПУДС). Превозилац се може ослободити одговорности за штету насталу због смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника, ако докаже да је штета проузрокована радњом путника, или другим узроком који се није могао предвидети, избећи или отклонити (чл. 18 ЗОУОПУДС). У овој врсти превоза, прихваћен је дакле систем објективне одговорности превозиоца, што је правило и у другим врстама превоза.⁵⁰

У случају смрти путника, наследници имају право на накнаду од превозиоца у износу од 61.000 немачких марака по путнику у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате. У случају телесне повреде или оштећења здравља путника, путник има право на накнаду од превозиоца по путнику до 182.600 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате. Ова правила сходно се примењују и на превоз путника у градском и приградском саобраћају, ако прописима којима се уређује обављање градског и приградског саобраћаја није друкчије одређено (чл. 22 ЗОУОПУДС).

⁵⁰ Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозиоца ...*, стр. 276.

За штету насталу због смрти, телесне повреде или оштећења здравља, као и за штету насталу због закашњења у превозу путника одговарају солидарно превозилац који је закључио уговор о превозу и превозилац на чијем је делу пута дошло до смрти, телесне повреде или оштећења здравља, односно закашњења у превозу (чл. 103 ЗОУОПУДСС). Превозилац који је накнадио штету путнику има право регреса према осталим превозницима који одговарају солидарно. Ако се износ штете настале на појединим деловима пута може утврдити, сваки превозилац је одговоран за штету сразмерно свом уделу у превозници (чл. 104 ЗОУОПУДС).

Превозилац одговара за штету насталу због закашњења са превозом, осим ако докаже да до закашњења са превозом није дошло његовом кривицом. За штету насталу због закашњења, односно прекида путовања превозилац одговара до износа двоструке превознице (чл. 20 ЗОУОПУДС).

Поред путника, превозилац је дужан да прими на превоз и истовремено са њим превезе и његов пртљаг. ЗОУОПУДС (чл. 24) прави разлику између тзв. регистрованог и не регистрованог пртљага. За регистровани пртљаг издаје се посебна исправа, тзв. пртљажница и за исту се наплаћује посебна накнада. За не регистровани пртљаг (пртљаг који путник држи поред себе у превозном средству) не издаје се посебна превозна исправа - пртљажница. Ова разлика има за последицу и различиту одговорност превозиоца за губитак или оштећење регистрованог и не регистрованог пртљага. За штету насталу услед потпуног или делимичног губитка или оштећења регистрованог пртљага превозилац одговара од момента пријема на превоз до момента издавања, као и због закашњења у испоруци (чл. 28 ЗОУОПУДС).

Ако у превозу учествује више превозиоца, за потпун или делимичан губитак или оштећење пртљага, као и за закашњење у превозу, солидарно одговарају превозилац, који је закључио уговор о превозу, превозилац на чијем је делу пута дошло до губитка или оштећења, односно закашњења у превозу и последњи превозилац (узастопни превозилац). Када се не може утврдити на чијем је делу пута дошло до потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага, односно закашњења у превозу, за насталу штету одговарају солидарно сви превозници. Ако је превозилац делимично извршење превоза поверио другом лицу (под-превозиоцу), за све обавезе из уговора о превозу одговара превозилац (чл. 102 ЗОУОПУДС).

Сматра се да је пртљаг изгубљен ако исти није достављен путнику у року од седам дана од дана када је путник захтевао да му се преда. Ако се изгубљени пртљаг пронађе у року од годину дана од дана кад је путник захтевао да му се преда, превозилац је обавезан да предузме све потребне радње да о томе извести путника. У року од 30 дана од дана добијања обавештења да је његов пртљаг пронађен, путник може захтевати да му се пртљаг достави, у месту поласка или у месту опредељења, уз обавезу враћања евентуално примљене накнаде за штету у вези с губитком, али уз задржавање права да захтева накнаду због закашњења са превозом пртљага (чл. 30 ЗОУОПУДС).

За штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага превозилац одговара по јединици пртљага до 365 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате, или по путнику до 1.460 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате.

За штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења ручног пртљага превозилац одговара по путнику до 730 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате.

Путник може захтевати да се у пртљажној карти назначи и стварна вредност пртљага и на тај начин повећати одговорност превозиоца до стварне вредности пртљага. Подразумева се да у том случају превозиоцу припада право на повећану превознину (чл. 31 ЗОУОПУДС).

Превозилац не одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага ако путник не поднесе превозиоцу приговор одмах по завршетку путовања, односно по преузимању пртљага. Изузетно, ако је штета на пртљагу настала због саобраћајног удеса или других узрока услед којих путник није могао да поднесе приговор у напред наведеном року, приговор се подноси чим је то могуће, а најдоцније у року од 30 дана од дана када је путовање завршено или кад је требало да буде завршено (чл. 32 ЗОУОПУДС).

Када је реч о заштити права лица са инвалидитетом као корисника услуга превоза у друмском саобраћају, веома је битно да је у Србији усвојен Закон о спречавању дискриминације особа са инвалидитетом.⁵¹ Овим законом одредбом чл. 27, ст. 1 прописано је да је забрањено вршити дискриминацију због инвалидности у превозу у свим гранама саобраћаја. Ставом 2 истог члана прописано је да се дискриминацијом у превозу сматра: одбијање да се превезе путник са инвалидитетом; одбијање посаде превозног средства да пружи физичку помоћ путнику са инвалидитетом ако без такве помоћи путник са инвалидитетом не може да корисни превозничку услугу и ако се пружањем помоћи не угрожава безбедност у саобраћају; утврђивање неповољнијих услова превоза за путнике са инвалидитетом, нарочито услова плаћања, осим у мери у којој су ти услови оправдани техничким захтевима или неопходним повећаним трошковима превоза путника са инвалидитетом. Чланом 29 Закона, предвиђено је да посебно тежак облик дискриминације због инвалидности представља узнемиравање, вређање и омаловажавање путника са инвалидитетом у току превоза од стране посаде превозног средства.

Анализом прописа о правима путника из уговора о превозу у друмском саобраћају уређених прописима Републике Србије са правима путника предвиђених Уредбом ЕУ бр. 181 закључује се да одредбе ЗОУОПУДС нису усклађене са правом ЕУ. Није јасно зашто права путника у друмском саобраћају у Србији нису уређена у складу са решењима садржаним у Уредби

⁵¹ Сл. гласник РС, бр. 32/2006 и 13/2016.

ЕУ бр. 181. Ова нејасноћа је тим пре већа ако се зна да су прописи Републике Србије у другим гранама саобраћаја скоро у потпуности усклађени са важећим правилима ЕУ. С правом се истиче да је Србија требало да „појачано заштити путнике пре у копненом превозу, јер је он знатно масовнији него водени и ваздушни превоз“.⁵²

5. Закључак

Права путника као корисника услуге превоза данас су уређена на три нивоа. На међународном нивоу, на нивоу ЕУ и на националном нивоу (на нивоу Републике Србије). Анализом наведених прописа закључак је да су права путника у друмском превозу најквалитетније уређена на нивоу ЕУ.

Права путника која садржи *CVR* Конвенција као међународни извор права нису на задовољавајући начин уређена. То се нарочито односи на посебна права путника због поремећаја у саобраћају која овом конвенцијом нису ни предвиђена.

Када је реч о прописима (пропису) који ово питање уређује у Србији, закључак је да ЗОУОПУДС не само да није усклађен са Уредбом ЕУ бр. 181 о правима и обавезама путника у друмском саобраћају, већ да је застарео, да није усклађен са реалним стањем у друштву (на пример, одредба о висини накнаде штете за случај смрти или телесне повреде путника још увек је изражена у *DM*, уместо у еврима) и да би решења садржана Уредби ЕУ бр. 181 требало у потпуности интегрисати у наш ЗОУОПУДСС и то изменама и допунама истог. Ово тим пре, што за признавање већине посебних права путника због поремећаја у саобраћају у прописима Србије по угледу на решења садржаних у анализираној Уредби ЕУ бр. 181 нису потребна нека огромна средства, али би то, поред осталог имало и одређени „психолошки притисак“ на друмске превознике на одговорније понашање према путницима као корисницима услуга превоза. То се нарочито односи на третман лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости. Да је ово питање уређено по узору на решења из анализиране Уредбе сигурно је да се не би догађало да се превозници, односно њихови запослени односе према лицима са инвалидитетом на нехуман и неодговоран начин као што је то било у једном случају са једним путником са инвалидитетом у новосадском превозу.⁵³

⁵² Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 311

⁵³ Наиме, дана 22.09. 2021 године, према изјави једне путнице, на аутобуском стајалишту на Булевару Михајла Пупина, код Интеса банке, у аутобусу број 998, на линији број 12. у правцу Телера, „жена која је била у колицима замолила је возача да јој се спусти рампа да уђе у аутобус. Она је била на средњим вратима и возач ништа није рекао или урадио. Путници је била потребна помоћ и неки путници, који су били код врата, почели су да јој помажу и спустили су рампу. Ваљда када је видео шта се дешава, возач је више пута кретао да затвори врата и викао „ало, не може то да се

Квалитет признатих права путника у друмском саобраћају предвиђених Уредбом ЕУ бр. 181 заслужује нарочиту похвалу када су у питању инвалидна лица и лица смањене покретљивости. Посвећивање посебне пажње овим лицима као путницима, односно наметање обавеза друмским превозницима према овим лицима (скоро половина одредби анализираних Уредбе односи се на права ових лица) уважене су чињенице и проблеми са којима се ова лица сусрећу као путници, али су права ових лица усклађена са Конвенцијом УУ о правима лица са инвалидитетом..

У будућим изменама ЗОУОПУДС као генерални приступ законодавац би требао учинити далеко бољи приступ у погледу признавања посебних права путника у случају поремећаја у саобраћају у складу са решењима из Уредбе ЕУ бр. 181. Такође у односу на садашња решења и у складу са одредбама Уредбе ЕУ бр. 181 треба утврдити одговарајуће износе за штету у случају смрти или телесне повреде путника насталих у превозу.

Такође, у погледу периода покривања одговорности друмског превозиоца требало би преузети решења из чл. 15 ЗООУС према којима се путником у јавном превозу сматра не само лице које се налазило у возилу, улазило или излазило из возила већ и она лица која се налазе у кругу станице, пристаништа, непосредној близини превозног средства пре укључивања а која имају намеру да путују, као и лица која су обавила путовање и напустила превозно средство а налазе се у непосредној близини превозног средства, у кругу станице или пристаништа.

спусти“, након чега је и изашао из кабине, док је жена у колицима већ улазила преко рампе. Викао је на њу да, „**ако је већ инвалид**“, **треба да плати такси**. Путници који су били у аутобусу су се побунили и почели да вичу на њега да треба да га буде срамота. Како је путница већ ушла у аутобус, путници су вратили рампу на место, а возач је наставио да вози даље. Када је аутобус стигао на Булевар цара Лазара, код Дома здравља, путница је желела да изађе и поново су јој путници помагали, јер возач није хтео, каже једна од путница за радио 021. рс. По њеним речима путница је била узнемирена, рекавши да се осећа понижено, те да јој се тако нешто раније није догађало. У градском саобраћајном предузећу „Нови Сад“ потврђено је за радио 021. рс да су путници-грађани пријавили овај случај и да се он испитује. Из градског превозника поручују да је возач дао изјаву, која се разликује од тврдњи путника. У својој писаној изјави возач је навео да му се путница није јавила, већ је ушла на друга врата са осталим путницима, те да је он није могао видети. Он је написао да је чуо лупање у возилу, па је проверио о чему се ради и видео да је неко од путника сам спустио рампу. Возач оповргава да је вређао особу са инвалидитетом и друге путнике, Према исказу запосленог, једина комуникација са путницима била је његово питање ко је спустио рампу и обавештавање да то искључиво он мора да уради - навели су за 021. рс из ГСП-а.

У допису градског превозника наводи се да је возач који је управљао наведеним аутобусом раније упознат са обавезама свих запослених у предузећу да се придржавају прописаних правила на раду, затим правила понашања и опхођења према корисницима услуга градског превоза.“ Извор: Новости он-лајн од 22. 09. 2021. у 18:41. „АКО СИ ИНВАЛИД, ПЛАТИ ТАКСИ“

*Zoran Miladinović, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

RIGHTS OF PASSENGERS AS USERS OF TRANSPORTATION SERVICES IN ROAD TRAFFIC

Summary

In all types of transportation, passengers are the weaker party to the contract of transportation and do not have the possibility to contractually oblige the carrier to fully respects its obligations of orderly execution of transportation. Noticing the problems that passengers as users of transport services encounter in all types of transport, the EU as a regional organization has taken significant steps in the last few years in terms of protecting passengers as a special category of consumers in all types of transport, which means also in road transport. The essence of the adopted regulations is the enhanced protection of passengers in the sense that passengers are recognized (guaranteed) with certain rights when they suffer certain inconveniences or damages due to traffic disruptions. The adopted regulations established a whole range of passenger rights, that is numerous obligations and responsibilities of carriers for non-fulfilment or improper fulfillment of their obligations to passengers, which are mainly the result of traffic disruptions (delayed departure, cancellation of departure, trip interruption, etc.) are established. In essence, it is about increased protection of passengers in relation to current international and national regulations, because carriers are sanctioned for the irregular performance of their contractual obligations. The rights of passengers as users of transportation services in road traffic are regulated by EU Regulation no. 181 from 2011. The essence of this Regulation is that passengers are granted some special rights in the event of a delay in the departure of the means of transport, a delay in the course of transport, an interruption of the trip, etc. By recognizing these special rights, passengers are provided with stronger legal protection compared to the general rules of civil law. In accordance with the determination of the Republic of Serbia to become a member of the EU, which also means that it must harmonize its legislation with EU law, it was to be expected that Serbia would make appropriate changes to the regulations in this area in order to harmonize them with EU law, however, when it comes to the road transport of passengers, Serbia to this day she has not done so. liability of the road carrier.

Key words: *road transport, road carrier, passenger, passenger's rights.*

Литература

- Букадиновић, Р., *Право Европске уније, четврто измењено и допуњено издање*, Крагујевац, 2006.
- Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018.
- Дамњановић, К., *Нова права путника у области аутобуског превоза у Европској унији*, Правни записи, бр. 2/2011.
- Драшкић, М., *Уговори о превозу путника и пртљага*, Нови Сад, 1976.
- Ђурђевић, Д., *Правно регулисање међународног друмског превоза путника*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 3/2017.
- Ђурђевић, Д., *Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2014.
- Ђурђевић, Д., *Превозне исправе*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2011.
- Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/2008.
- Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио-саобраћају насталих услед COVID-19*, Право и привреда, бр. 4/2021.
- Јовановић Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву Европске уније*, Зборник радова: Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ, Београд, 2017.
- Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких превозиоца*, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, Загреб 2014.
- Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја*, Зборник радова: Садашњост и будућност Услужног права. Крагујевац, 2022.
- Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, докторска дисертација, Правни факултет Универзитета у Новом Саду, 2007.
- Никчевић Грдинић, Ј., *Неки правни аспекти уговора о превозу путника друмом*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2012.
- Радионовић Радовановић, Н., *Заштита права путника у цестовном пријевозу и улога осигурања*, Зборник радова Правног факултета у Загребу, бр. 1-2/2008.
- Директива бр. 2004/113 (ЕЗ) од 13.12. 2004. године, о спровођењу начела једнаког поступања према мушкарцима и женама у приступу набавка робе и пружања услуга. Сл. лист Европске уније бр. L 373/37 од 13.12. 2004.
- Директива бр. 2000/43 о спровођењу начела једнаког поступања према особама без обзира на њихово расно или етничко порекло, Сл. лист Европске уније бр. L 180/22 од 29. јула 2000.
- Директива 2009/103 (ЕЗ) Европског парламента и Савета од 16. 09. 2009. године, у односу на осигурање од грађанско-правне одговорности у погледу употребе моторних возила и извршење обавеза осигурања од такве одговорности (кодификована верзија) - текст означен као ЕГР, Сл. лист Европске уније бр. L 263/11 од 16.09. 2009
- Закон о облигационим односима, Сл. лист СФРЈ, бр. 29/78, са изменама у бр. 38/85, 46/85, 57/89; Службени лист СРЈ, бр. 31/9, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99 и Службени гласник Републике Србије бр. 18/2020.

Зборник радова „XXI век – век услуга и Услужног права“, Крагујевац, 2022.

- Закон о превозу у друмском саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018, 83/2018 и 31/2019.
- Закон о превозу путника у друмском саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 68/2015, 41/2018, 83/2018, 31/2019, и 9/2020.
- Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, Сл. лист СРЈ, бр. 26/95 и Сл. лист СЦГ, бр. 1/03.
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013- одлука Уставног суда.
- Закон о заштити потрошача, Сл. гласник РС, бр. 88/2021.
- Закон о спречавању дискриминације особа са инвалидитетом, Сл. гласник РС, бр. 32/2006 и 13/2016
- Закон о потврђивању Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом Сл. гласник РС, бр. 42/2009.
- Изјава о надлежности Европске заједнице у вези с питањима која су регулисана Конвенцијом Уједињених нација о правима лица са инвалидитетом, Сл. лист Европске уније, бр. L 23/37 од 27. 10. 2010.
- Конвенција о уговору о међународном превозу робе друмом, Сл. лист СФРЈ, бр. 11/58.
- Конвенција о уговору о међународном превозу путника и пртљага, Сл. лист СФРЈ, бр. 8/77.
- Конвенција Уједињених нација о правима лица са инвалидитетом, Сл. гласник РС. бр. 42/2009.
- Протокол уз Конвенцију о уговору о међународном превозу робе друмом, Сл. гласник РС, бр. 4/2020.
- Препоруку (ЕУ) 2020/912 од 30. јула 2020. године, о привременом ограничењу необавезних путовања у ЕУ и могућем укидању таквог ограничења, Сл. лист Европске уније L 208/1 од 01. 07. 2020.
- Уредба (ЕЗ) бр. 1071/2009 Европског парламента и Савета од 21. Октобра 2009. године, о успостављању заједничких правила која се односе на услове за обављање делатности друмског превозиоца и стављање ван снаге Директиве бр. 96/26 (ЕЗ), Сл. лист Европске уније, L 300 од 14. 11. 2009.
- Уредба (ЕУ) бр. 181/2011 Европског парламента и Већа од 16. фебруара 2011, о правима путника у друмском превозу и измени Уредбе (ЕЗ) бр. 2006/2004 (у даљем тексту Уредба бр. 181), Сл. лист ЕУ бр. 55 од 28. 02.2011. године.
- Упутство-Смернице за тумачење Уредби о путничким правима за време Covida19), Сл. лист Европске уније L 89/1, од 18. 03. 2020.