

Др Светислав ЈАНКОВИЋ*

ПРАВНИ РЕЖИМ УГОВОРА О ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА ЗАКЉУЧЕНОГ ПУТЕМ ИНТЕРНЕТ ПЛАТФОРМЕ**

Резиме

Развој рачунарских технологија је омогућио брже и лакше повезивање људи, поготово у саобраћају. То се нарочито испољило кроз тзв. деобну економију у којој се вишак добра (услуге) дели (уз накнаду) са онима којима је потребнији. Такав економски приступ је успешно примењен у Uber-у у иностранству и CarGo у Србији, који представљају Интернет апликације путем којих се закључује уговор о превозу. При томе, спорна је правна квалификација оваквог вида превоза, јер, није јасно да ли се ради о јавном или приватном превозу, као и каква је улога Интернет апликација у њиховом закључењу и испуњењу. Према једном мишљењу, ради се и класичном посредовању, док је према другом схватању, ипак, реч о превозу (јавном).

У првом делу рада је приказан утицај техничко-рачунарског напретка на настанак деобне економије и, сходно томе, на саобраћајне односе. У другом делу се указује на правне проблеме који услед тога настају, а које изазива, пре свега, сличност са класичним такси превозом. Након приказа правног режима такси превоза, објашњава се начин рада Uber-а и CarGo-а, као и њихова правна природа. Указује се на нејасноћу правног облика ових интернет апликација, с обзиром да је, посебно у Србији, спорно да ли имају правни субјективитет, те да ли су привредно друштво или удружење. Закључује се да је поменута врста превоза само технички унапређенији класични тип ванлинијског јавног превоза чију услугу пружа субјект који, представља компанију.

* доцент Правног факултета Универзитета у Београду

** Рад је настао као резултат истраживања на пројекту „Идентитетски преображај Србије (2019)“.

Кључне речи: економија дељења, Uber, CarGo, такси превоз, посредовање, јавни превоз.

І Увод

Како уговор о превозу путника у друмском саобраћају представља свакодневну, уобичајену и масовну појаву, тако и свакодневне друштвене и техничке промене делују на њега. Почев од класичног ванлинијског, појединачног превоза путника запрежним колима и кочијама, када се сваки „превоз“ лица појединачно и детаљно уговарао, па до савремених путничких превоза током 20. века, техничке и друштвене промене су имале постепен али важан утицај на ову врсту превоза. Посебно се то уочава у другој половини 20. века када се уговори о превозу, углавном, закључују као уговори по приступу. Због тога, слобода воље путника у уговарању се смањује до мере да може само да прихвати или не прихвати (јавно) понуђене услове и уговор о превозу.¹ Такво испољавање снаге економски јаче уговорне стране (превозилаца) постепено је водило негодујућем пристанку путника на уговорне услове, с обзиром да други могући облик уговора о превозу није постојао. То се посебно одражава на друмски превоз, имајући у виду његову учесталију употребу у односу на друге видове превоза (ваздушни, поморски, речни и железнички).

Развој технике, а посебно рачунара и комуникационих технологија као што је Интернет, утиче на економске законе тако што, првобитна асиметрија информација бива надомешћена тако да сви учесници на тржишту (па и путници, потрошачи) бивају обавештенији о различитим могућим понудама.² Упоредо са тиме се испољава и схватање о деобној економији (енг. *sharing economy*) путем које се вишак (енг. *surplus*) добра или услуге који се не користи дели са другима којима ће се учинити употребљивијим.³ Ова појава није својствена само у превозничкој делатно-

1 Борислав Т. Благојевић, *Уговори по пристанку*, Београд, 2013, 137. и даље.

2 Daniel E. Rauch, David Schleicher, „Like Uber, but for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the Sharing Economy“, доступно на адреси: https://www.law.gmu.edu/assets/files/publications/working_papers/1501.pdf, 12.4.2019., 11.

3 О појмовном одређењу деобне економије вид. Arun Sundararajan, *The end of the employment and the rise of Crowd – Based Capitalism*, London, 2016, 26. и даље. Израз *sharing economy* се може превести и као економија дељења или економија отвореног приступа, али ће се у даљем току рада употребљавати, већ, споменути израз деобна економија.

сти, него и у осталима у којима је „освешћени, обавештени“ појединац спреман да подели своја добра и услуге, попут угоститељства на пример.⁴

Овакве промене су последњих десетак година извршиле утицај на уговор о превозу путника у друмском саобраћају тако што се појавила идеја да уместо уобичајених начина превозења у јавном саобраћају (аутобус и такси), путнику може да се пружи услуга и приватним возилима путем непрофесионалних возача, уз наравно мању цену и олакшанији вид уговарања. Олакшање се састоји у томе што се путем интернета могу сусрести понуда и тражња за оваквим типом превоза. Имајући у виду својство интернета да људи могу да међусобно саопштавају своје одлуке чим им то затреба, долази се до закључка да се уговори о превозу путника могу на тај начин закључивати кад су њихови учесници присутни на месту уговарања, иако су географски удаљени. Са друге стране, то није новина, јер је читав 20. век прожет непрестаним развојем комуникационих технологија које су се одражавале на олакшано преговарање и уговарање. Новина у овом начину закључивања уговора се састоји у томе што конкретна интернет платформа (као својеврсни рачунарски програм намењен само сусрету понуда и тражњи у друмском путничком саобраћају) не остаје само прости повезивач „понуде“ и „тражње“ на тржишту, него добија и једну додатну особину – постаје стваралац, организатор тржишта.⁵

II Уочавање правног проблема

Већ је поменуто да су током 20. века различита техничка средства омогућавала закључивање уговора између одсутних лица. Последица тога је била да су та средства након закључења уговора остајала само прост доказ о начину закључења уговора, а даљу судбину уговора, посебно у погледу испуњавања, преузимале су уговорне стране. Заправо, тех-

4 Airbnb представља најпознатију Интернет платформу на којој се сусрећу понуде и тражње за смештајем. При томе, понудиоци смештајних капацитета могу бити физичка лица која се не баве пружањем туристичких услуга, већ само желе да поделе свој вишак простора, али се, као понудиоци могу појавити и професионалци који се, иначе, баве пружањем туристичких услуга. Детаљније вид. Ming Hu, *Sharing economy – Making Supply Meet Demand*, Toronto, 2019, 491. и даље.

5 Christoph Busch, „The Sharing Economy at the CJEU: Does Airbnb pass the ‘Uber test’? Some observations on the pending case C-390/18 – Airbnb Ireland“, *Journal of European Consumer and Market Law*, 7/2018, 173.

Напомена - У даљем току рада изрази Интернет платформа, Uber, CarGo ће се користити у истом значењу као виртуелни, интернетски, програмски простор на коме се сусрећу понуда и тражња за друмским путничким превозом.

ничко-комуникациона средства су била само помоћ у закључивању уговора. Супротно томе, чини се да уговори о превозу који се закључују путем интернет платформи (као што су *Uber* на иностраном плану, а *Car-Go* на домаћем), ипак, нису толико осамостаљени након каначног сурета воља (и закључења). Наиме, Интернет платформа нема значај само у поступку закључивања уговора, него и у повезивању могућих уговорника, чиме добија одлику својеврсног тржишта.⁶

Чињеница да интернет платформа није само посредник у закључењу уговора, него и организатор тржишта, указује на потребу истраживања њеног правног положаја, али и, уопште, правног режима тако закљученог уговора о превозу путника. Наиме, нејасно је ко је носилац права, обавеза и одговорности из таквог уговора. Логика налаже да би то били превозилац и путник као уговорне стране, имајући у виду *inter partes* дејство уговора који су, „једино“ они и закључили. Међутим, управо улога Интернет платформе у закључивању уговора замагљује јасноћу и једноставност *inter partes* дејства овог уговора, јер путнику приликом избора превозиоца сам рачунарски програм указује (истовремено препоручујући) на могуће и најближе превозиоце, а који су спрам одређених мерила (редовност и уредност у пружању услуге, квалитет возила итд.) сврстани у одређени редослед са кога ће и бити изабрани. Такође, услуга превоза се не плаћа непосредно превозиоцу, него на заједнички рачун Интернет платформе са кога се зарада даље дели превозиоцима.⁷

Наведени рачунарски механизам уговарања превоза и његовог плаћања као уговорних последица уноси нејасноћу поводом читавог низа правних односа. Наиме, како је споменуто није потпуно јасно да ли је

6 Управо одлика интернет платформе као ствараоца тржишта је била једна од пресудних да се *Uber* као једна од таквих платформи окарактерише као пружалац транспортних услуга, а не само као прост повезивач (посредник) возача и путника. Чини се да је постојање таквог рачунарског програма предуслов појављивања возача као понуђача, а путника као тражилаца услуге превозе. У супротном, они не само да се не би повезали (што је иначе својство сваког посла посредовања), него возачи уопште не би пружали такву услугу, с обзиром да није реч о професионалним возачима који се јавно нуде неодређеном броју лица као превозиоци. Детаљније вид. Пресуду Европског суда правде у тзв. „шпанском“ случају: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=019EC51DD12A681F36A870C56E41D74E?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8053680>, 3.4.2019. године.

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

сам, одабрани, возач, једини носилац права и обавеза из закљученог уговора или је то и интернет платформа која је у томе (са)учествовала.

Нејасним се чини и правни положај интернет платформе у погледу правног субјективитета. Иако ствараоци такве платформе желе да је правно обликују у удружење, чини се, ипак, да чињеница плаћања непосредно Интернет платформи, а не возачу, води закључку о њеној профитабилности. Због тога би, између осталог, таква платформа требала да се сматра привредним друштвом (упркос самосталној квалификацији њених оснивача као удружења – *falsa nomination, non poset*), а, свакако, ништа мање, но, *de facto* (или тајним) привредним друштвом.⁸

III Такси превоз

1. Појам и правно уређење

Такси превоз се сматра јавним ванлинијским превозом путника у друмском саобраћају. Јавност (а не приватност) такси превоза се састоји у томе што је намењен неодређеном кругу трећих лица, а сходно томе, строжем правном уређењу. То је ванлинијски превоз путника, јер такси возило нема унапред предвиђену и објављену путању кретања, иако има ограничење пружања услуге које је везано за одређену политичко географску локацију (град).

Као вид превоза јавља се још у старом веку (када се обављао путем рикши - које су људу вукли или кочија која су вукли коњи), даљи развој добија пред крај средњег века (када су постојали, чак, општи правни акти који су га правно уређивали у Енглеској и Француској), да би коначан облик добио почетком 20. века са појавом возила са погоном на мотор са унутрашњим сагоревањем.⁹ Нагли пораст понуде оваквог превоза, тј. прецизније, такси возила у градовима поклапа се са великом економском кризом тридесетих година 20. века када, управо, почиње строже правно уређење.¹⁰ Наиме, са порастом броја направљених, а непродатих аутомобила, а истовременим и наглим отпуштањем радника, створило се погодном окружење за појаву већег броја таксиста. Дакле, са губитком посла,

8 Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, Београд, 2012, 185-189.

9 James Cooper, Ray Mundy, John Nelson, *Taxi! Urban Economics and the Social and Transport Impacts of the Taxicab*, London, 2016, 3. и даље.

10 Damien Geradin, „Uber and the Rule of Law: Should Spontaneous Liberalization be Applauded or Criticized?“, *Competition Policy International*, 2015, доступно на адреси: ssrn.com/abstract=2693683, 11.4.2019.

људи су почели да се окрећу samozапослењу, те се пружање услуга такси превоза учинило као економски најцелисходније понашање.¹¹ Међутим, то доводи до наглог пораста таксиста који су „презаситили“ тржиште услуге јавног ванлинијског превоза. Презасићеност такси тржишта доводи до бескомпромисне конкуренције, умањења квалитета услуге и повећања криминалитета, што је све водило ка нужном одговору државе у виду појачаног правног уређења ове области.¹²

У то време (1930-те године) јавља се, практично, модел регулатива такси превоза која ће бити (због сличних околности) усвајана у „готово, свим градовима света. Суштина овог правног уређења се изражава у неколико основних правила: почев од ограничења броја таксиста који смеју да пружају услугу, преко нужне обучености возача, безбедности и квалитета возила, па до, на крају, обавезног осигурања (како возача од одговорности, тако и путника од последица несрећног случаја).¹³

2. Српско право

У погледу правног уређења такси превоза, српско право прати моделе уређивања који су успостављени у иностранству, па су присутна јасна правила о броју такси возила, обучености возача и безбедности возила, те о осигурању путника за време превоза. Најразвијеније је уређење такси превоза у Београду. Ту такси превоз може обављати физичко лице као самостални предузетник или, пак, запослени у привредном друштву које се, као претежном делатношћу, бави пружањем услуга такси превоза.¹⁴

11 Дотадашње правно уређење такси превоза је било врло површно и с обзиром на невелики број лица која су била у овој делатности није било препрека за појаву нових таксиста, с обзиром да им осим аутомобила ништа друго није било потребно. То значи да су тржиште такси превоза до велике економске кризе тридесетих година 20. века чинили махом возачи на којима нису вршене провере безбедности, обучености, а што је услед наглог пада стопе запослености утицало на охрабривање уласка у ову делатност (као својеврсно последње пословно уточиште). Hannah A. Posen, „Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?“, *Iowa Law Review*, Vol. 101, 2015, 409.

12 Paul Stephen Demsey, „Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure“, *Transportation Law Journal*, 24/1996, 76.

13 Н. А. Posen, 410.

14 Одлука о такси превозу, *Службени лист града Београда*, бр. 126/2016, чл. 4; Закон о превозу путника у друмском саобраћају – Закон о превозу путника, *Сл. гласник РС*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др. закон и 83/2018), чл. 87, ст. 2.

Опредељеност српског (градског) законодавца за ограничен број таксиста је само последица приклањања универзалном моделу правног уређења овог превоза путем чијих правила се жели унапред предвидети број такси возила који оптимално задовољавају потребу за одређени период (5 година) за овом врстом услуга.¹⁵ При томе, дозвола за обављање такси превоза се сматра личним, непреносивим правом, везаним субјекта који је добија, под условом да је испунио услове за бављење том делатношћу.¹⁶ Међутим, српски Уставни се суд у последњих 15-ак година другачије одређивао по питању препрека уласку на такси тржиште. Наиме, Уставни суд је сматрао неуставним правило о (ограниченом) броју таксиста, а разлог таквом одређењу је налазио у нескладу подзаконских аката са законом који уређује путнички друмски саобраћај.¹⁷ Штавише, овакву одлуку није заснивао само на изричитим законским правилима, него и на самом Уставу према коме се не сме ограничавати право на рад

15 Одлука о такси превозу, чл. 5; Закон о превозу путника, чл. 94, ст. 2.

16 Одлука о такси превозу, чл. 17, ст. 10; Закон о превозу путника, чл. 92. Насупрот оваквом режиму непреносивости „такси дозвола“ у српском праву, постоји тзв. систем медаљона (енг. *taxi medallion system*) у САД и Канади. Иако оба система, за крајњу последицу имају стварање својеврсног олигопола (односно, искључивог права на пружање ове врсте услуга), српски систем се разликује по томе што није дозвољен пренос такси-дозволе на друга лица, док је, у САД-у и Канади, пренос „медаљона“ дозвољен. Штавише, у тим земљама се ствара посебно, секундарно, тржиште „медаљона“ (цене достижу и више стотина хиљада долара) у коме се основна трговина, тј. пренос обавља између таксиста који иду у пензију (преносилаца) и нових, младих таксиста (стицалаца). Међутим, увођењем нових начина обављања друмског превоза путника (UBER), долази до наглог пада вредности „медаљона“, па се основано поставило питање да ли би требало њихове имаоце обештетити. Вид. Eran Kaplinski, „Should licence Plate Owners Be Compensated when Uber Comes in Town“, *Law and the Sharing Economy: Regulating Online Market Platforms* (Derek McKee, Finn Makela, Teresa Scassa editors), Ottawa, 2018, 265.

17 Уставни суд је тадашњи закон који је уређивао друмски саобраћај, тумачио тако да јединица локалне самоуправе (којој је иначе било дато у надлежност ближе уређивање такси превоза на својој територији) није могла да ограничи број лица која би пружала ту врсту превозне услуге. Наиме, правило је било да јединица локалне самоуправе може да одреди „само“ оптималан број таксиста, што је, *a contrario*, значило да није могла и да ограничи њихов број. С обзиром да такво правило садржи и тренутно важећи Закон о превозу путника, одлука Уставног суда је и даље правно обавезујућа. Вид. Одлука Уставног суда Србије, IУ бр. 53/2004 од 29. септембра 2005. године. Упор. Закон о превозу путника, чл. 87, ст. 2. и Закон о превозу у друмском саобраћају, *Сл. гласник РС*, бр. 46/95, 66/2001, 91/2005, 62/2006, 31/2011, 68/2015, чл. 36, ст. 4. Као последица овакве одлуке уставног суда су доношене и одлуке о накнади штете лицима којима је било забрањено да обављају такси превоз. Вид. Решења Врховног касационог суда, Rev. 393/2016 од 6.4.2016. године, Rev. 1662/2015 од 22.10.2015. године.

и слобода избора занимања, те слободно и под једнаким условима обављање привредне и друге делатности.¹⁸

Са друге стране, Уставни суд се одређивао у још неколико случајева везаних за такси превоз, односно за побољшање квалитета ове услуге, тако што је установљавао неуставност подзаконских (најчешће градских) прописа. Овим прописима су се таксисти су се обавезивали да имају виши степен обучености (тзв. Ц категорија),¹⁹ савременија возила (еуро 4 норма),²⁰ те солвентност која се доказивала и одуством пореског дуга, што су били услови за обављање такси делатности.²¹ Међутим, највиши судови су се негативно одређивали о овим, додатним условима, и због тога је, као резултат, услуга такси превоза у већим градовима у Србији, скупа, а некавалитетна.

Овакво стање у пољу такси превоза, заједно са другим околностима (превише непродатих половних аутомобила, суштински раст стопе незапослености, развој комуникационих и рачунарских технологија) представља погодно тло за сиву зону и јављање нових, мутираних, видова јавног ванлинијског правоза. Управо такве врсте превоза највише конкуришу такси превозиоцима, пре свега кроз лакоћу уговарања (интернет апликација), бољи квалитет саме превозничке услуге и ниже цене.

IV *Uber* у свету, *CarGo* у Србији

1. Настанак

Имајући у виду невољност такси превозилаца да унапређују своју делатност, али и законодавни оквир који им омогућава такав приступ, створиле су се прилике на тржишту за понуду једног новог начина обављања оваквог превоза.²² Уз то, посебан подстицај за настанак нових начина превоза је била информатичка писменост и унапређеност рачунарских технологија које су омогућиле масовно повезивање људи путем Интернета. Тако, 2009. године настаје тзв. *Uber* апликација (у Сан Франциску) која се састоји у рачунарском програму који омогућава, уз помоћ Интернета, повезаност мноштва понуда и потражњи за јавним ванлиниј-

18 Вид. Образложење Одлуке Уставног суда, IУ бр. 53/2004 од 29. септембра 2005. године.

19 Одлука Установ суда, IУ бр. 169/2002 од 25.12.2003. године. Вид. Пресуда Врховног суда Србије, U. 1685/2003 од 4.12.2003. године.

20 Одлука Уставног суда, IUI бр. 296/2009 од 28.10.2010. године.

21 Одлука Уставног суда, IUI бр. 325/2019 од 21.2.2013. године.

22 Judd Cramer, Alan B. Krueger, „Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber“, *American Economic Review*, 2016, 177.

ским превозом. При томе, понудиоци овог превоза нису, најчешће, професионални возачи (превозиоци) него приватна лица која су спремна да уз свој основни посао додатно зараде.²³

Овакав вид ванлинијског јавног превоза је, већ, у првим годинама довео до промена на тржишту и до великог удела у превозничкој делатности како по заради, тако и по распрострањености. За путнике је *Uber* погодан због своје ниске цене и једноставности коришћења. Наиме, за разлику од уобичајених начина уговарања такси превоза (путем телефона или „ангажовањем“ на улици или такси стајалишту), *Uber* омогућава „наручивање“ (енг. *booking*) превоза преко апликације на телефону са које се тачно може утврдити који превозиоци су најближи кориснику. Коришћењем такве апликације се, заправо, отклања асиметрија информација у превозничкој делатности и доприноси се уштеди времена и ваљаности услуге.²⁴

Са друге стране, из угла превозилаца, *Uber* представља повољност, јер превозиоци не сnose тзв. фиксне трошкове уласка у привредну грану попут добијања дозволе за обављање превоза, те различитих потврда о оспособљености за овај вид превоза. Управо, овакав једноставнији, растерећенији приступ тржишту доводи до знатно ниже цене превоза у односу на истоврсни, такси, превоз. То даље води све већем, па и масовном, коришћењу овог вида превоза, имајући у виду ценовни критеријум као основно опредељујући код корисника ових услуга, те морални хазард

23 Заправо, ово је особина почетног нивоа ове врсте превоза где грађани, непрофесионални возачи, пружају услугу превоза. Ова врста *Uber*-а се назива *Uberpop* (енг. *pop* скраћено од *population*, што указује на могућност да било ко од грађана може да пружа ову услугу, иако није професионални, већ, само обични возач). Са друге стране, постоји *Uber* који је, суштински, истоветан класичном такси превозу, према коме лица која пружају услугу превоза то чине у циљу стицања профита и редовно, у облику занимања. Такав *Uber* се назива *Uberx* (у коме додатак *x* указује на карактеристично слово у такси делатности – *taxi*). Временом су се развиле и друге врсте *Uber*-а попут *Uberblack* путем кога се пружа услуга луксузног превоза, тј. превоза луксузним аутомобилима и пратећим низом додатних услуга чиме се приближава тзв. лимо-сервису, односно превозу типизираним лимузинама. Допатак *black* указује карактеристичну боју које лимузине најчешће имају, а иначе у овом типу *Uber*-а се могу користити само возила старости до 5 година. Вид. Norbert Wimmer, Mary Weiss, „Taxi-Apps zwischen Vermittlertätigkeit und Personenbeförderung. Die verwaltungsgerichtliche Entscheidungspraxis zu den Uber-Angeboten“, *MultiMedia und Recht*, 2015, 80. и даље.

24 Margherita Colangelo, Mariateresa Maggolino, „Uber in Europe: Are There Still Judges in Luxembourg?“, *CPI Antitrust Chronicle*, May 2018, доступно на адреси: <https://ssrn.com/abstract=3192086>, 11.4.2019.

као основу оваквог понашања.²⁵ Нормално, то за последицу има негодовање таксиста које се изражава, пре свега, кроз протесте, али и покретање судских поступака због нелојалне конкуренције на основу које профитира *Uber*.

Са треће стране, из угла државе, законодавца, учоава се озбиљан проблем правне неуређености оваквог, новог, вида превоза који се изражава, пре свега, кроз бојазан безбедности путника. Држава, наиме, не сме да остане неми посматрач оваквих промена, али је, такође, нејасно у ком смеру да управи своју регулативу. Да ли да допусти и детаљније правно уреди нови вид превоза путника или да остане „нема“ и, сходно томе, да не дозволи ни једном превозиоцу да пружа своју услугу ако није испунио тражене услове и добио, сходно томе, дозволу јавног превозења?²⁶ На први поглед, решење може да буде само у корист једне, а на штету друге стране, па, према томе, постоје, два сценарија: први, да се допусте новији видови превоза на уштрб таксиста и други, да се забране новији видови превоза, а у корист таксиста.²⁷ Међутим, чини се да решење треба тражити не толико са становишта субјеката који пружају услугу, колико са стране оних који је примају. Зато је најцелисходније донети основна правила везана за безбедност ове врсте превоза и то како у погледу самих возила, тако и возача и путника (у смислу његовог осигурања).

Истоветна ситуација везана за друштвене прилике (нејасноћа правног режима, те правна, па понекад и физичка, сукобљеност са такси превозиоцима) догађа се у Србији од 2015. године када је почео са радом тзв.

25 Посебно је потребно имати у виду особину моралног хазарда којом се повећава ризик од наступања осигураних штетних случајева. Наиме, распрострањеност оваквог вида превоза, уз чак и обавезно осигурање путника, рађа ризичнија понашања како управљача Интернет платформе, тако и возача и путника, јер се они, практично, осмељују да што масовније користе овакав вид превоза. Имајући у виду одређење саобраћаја као опасне делатности, чини се оправданим протумачити понашање поменутих лица моралним хазардом. О појму моралног хазарда вид. Мирољуб Лабус, *Основи економије*, Београд, 2006, 397-398.

26 Michael Geist, „The Sharing Economy and Trade Agreements: The Challenge to Domestic Regulation“, *Law and the Sharing Economy: Regulating Online Market Platforms* (Derek McKee, Finn Makela, Teresa Scassa editors), Ottawa, 2018, 230.

27 Овако се, практично, остаје у кругу тзв. Парето појма тржишта. Вид. Emilio Varucci, *Financial Markets Theory*, London, 2003, 9. Српско позитивно право изричито забрањује пружање услуге повезивања путника са превозиоцима који немају дозволу за пружање услуге превоза, па се може извести закључак о забрани таквих видова превоза у Србији. Вид. Закон о превозу путника, чл. 92, ст. 2.

CarGo.²⁸ *CarGo* представља као и *Uber* апликацију (програм) за мобилни телефон путем кога се, а уз помоћ Интернета, повезују превозиоци са путницима. Због истоветности методе повезивања, тј. начина функционисања овог вида превоза, већина ставова и тврдњи која се односи на *Uber*, примењива је и на *CarGo*. Једина разлика се састоји у томе што *CarGo* још увек није толико развијен и одређен у погледу услуге коју нуди, имајући у виду више различитих врста *Uber*-а (*Uberx*, *Uberpop*, *Uberblack*).

2. Правна природа

а) Уопште

Одређивање правне природе оваквог, новог, начина организовања превоза путника важно је из разлога што је у случају, правних празнина, потребно применити правила сродног правног посла који је детаљније правно уређен. С обзиром да је овакав вид превоза новина и недовољно истражен, он још увек није правно уређен, тј. неименован је. Са друге стране, постоје опречни ставови којем од основних уговора грађанског права припада, зависно из чијег угла се правно квалификује.

Организатори оваквог вида превоза попут *Uber*-а и *CarGo*-а, теже да правни посао који представља предмет њихове делатности правно одреде као посредовање, а да посао који се њиховим посредовањем закључи, одреде као приватни уговор о превозу. Супротно, путницима је у интересу да оба посла, свеукупно, одреде као уговор о (јавном) превозу, јер тако добију најбољу могућу заштиту својих интереса. Такође, овакав вид организовања превоза се може одредити и као уговор о закупу возила са возачем, чиме би се приближио установи тзв. бродарског уговора у области поморском превоза.

б) Посредовање

Организаторима оваквог вида превоза највише је у интересу да га правно одреде као посредовање, јер им је у таквом распореду међусобних односа одговорност најмања.²⁹ Наиме, према овој квалификацији, *Uber* је прости повезивач две стране, превозиоца и путника. Он их повезује на један савременији начин, путем Интернет платформе, тако што на једном месту „скупља“ велики број понуда и потражњи за друмским превозом

28 Светислав Јанковић, „Како и на који начин закон регулише КарГо превоз“, *Танјуг*, 12. фебруар 2019. године, доступно на адреси: <http://www.tanjug.rs/full-view.aspx?izb=460343>, 1.4.2019.

29 Владимир Капор, Славко Царић, *Уговори робног промета*, Нови Сад, 1996, 163. и даље.

путника и тако омогућава њихово спајање на најповољнији могући начин. С тим у вези, проблем асиметрије информација који је до тада постојао и утицао на цену (повећану) и квалитет (смањени) превоза бива решен. Штавише, организатори оваквог вида превоза у својим општим условима пословања изричито наводе да они не пружају услугу превоза, него само посредовање, односно повезивање возача и путника.³⁰

Према оваквом правном одређивању, *Uber* нема обавезу пружања услуге превоза, те сходно томе, за њено неиспуњење и не одговара. Он има само обавезу поузданог спајања, посредовања, а коју испуњава тако што на листу возача на својој Интернет апликацији прима само оне проверене и са већим угледом (који се, иначе, стиче гласањем од стране путника, а на основу дотадашњег искуства са конкретним возачем). Према томе, за испуњење услуге превоза је одговоран само возач, а не и оснивач апликације (која их је спојила).

При томе, тако изабрани возач не пружа класичну услугу превоза као „класични“ превозилац који се пружањем таквих услуга, иначе, бави (јавни превоз), него, као приватни превозилац. Основна разлика приватног и јавног превозиоца се састоји у томе што приватни превозилац своју услугу пружа нередовно и само онима које познаје, а јавни се нуди неодређеном броју лица.³¹ Баш зато што трећа лица, потенцијални путници, не познају ближе јавног превозиоца, држава (законодавац), као крајњи заштитник интереса грађана, установљава услове које мора да испуни јавни превозилац да би се овим послом бавио. Поред тога, одговорност јавног превозиоца је строжа и детаљније уређена, у односу на одговорност приватног превозиоца који је приликом превоза дужан да покаже пажњу коју, иначе, показује у свом приватном животу.³² Дакле, не ону општеобавезујућу, стандардну, која се захтева од (јавног) превозиоца, како би били потпуно заштићени интереси путника, као примаоца услуге превоза.

Да би се оваква врста превоза формалноправно одредила као приватни, ствараоци поменуте Интернет апликације су саму апликацију самостално квалификовали као удружење грађана, заправо, удружење возача и путника. Због тога се тежи да се уговор о превозу који они закључе не може одредити као јавни, него само као приватни из разлога

30 Вид. Опште услове пословања *Uber*-а. Више доступно на адреси: <https://www.uber.com/legal/terms/us/>, чл. 3, 11.4.2019. године.

31 Brian Harris, *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 2010, 55.

32 Детаљније о разлици јавног и приватног превозиоца вид. Небојша Јовановић, *Саобраћајно право – општи део*, Београд, 2017, 32-34.

што се закључује између чланова удружења, а чињеница да су чланови једног истог удружења указује да се међусобно познају. Стога, према оснивачима ове апликације, превоз је приватан, а не јаван јер се, иначе, не нуди неодређеном кругу лица, него само члановима удружења, који су, заправо, одређени (познати). Међутим, стварно стање је, ипак, доста другачије, јер се чланови таквог „удружења“, наравно, не познају лично, нити знају за правно значајне особине другог сауговорача, који је, такође, члан удружења. Према старом стандарду *falsa nominatio non nocet*, то би значило да ма како се тежило да се овакав превоз одреди као приватни, он је, ипак, јавни, а посебно ако се има у виду (више)милионско чланство овог „удружења“ којем се приступа једноставним преузимањем Интернет апликације на рачунар или мобилни телефон (чешће).

в) Превоз

Посматрано из угла путника, јасно је да уговор који он закључује јесте уговор о превозу, с обзиром да је основна сврха његовог приступања уговору (ма како био правно квалификован) да му буде пружена услуга превоза. Једино није јасно са ким овај уговор закључује – лично са возачем или, пак, са оснивачем (управљачем) интернет апликације која их је међусобно повезала. Важност одређивања лица са којим је закључен уговор о превозу је садржана у томе што се тако установљава и ко је одговоран за добро пружање те услуге. Управљач апликације тежи да самостално оквалификује себе као простог посредника између возача и путника, те да у том смислу уговор о превозу представља *res inter alios acta* за њега. То значи да он у његовом закључивању није учествовао, него је само, својом услугом посредовања, омогућио његово закључивање.

Међутим, чини се да управљач апликације није прости повезивач путника са возачем, него да, ипак, знатно више утиче на саму садржину и испуњење тако закљученог уговора. Прво, сматра се да путник и превозилац не би уопште знали један за другог у одсуству овакве апликације. Но, док је ово, донекле, и даље у прилог посредничкој улози *Uber*-а, чини се да се без ове интернет апликације конкретни возач уопште и не би бавио пружањем превозничке услуге. Наиме, *Uber*, али и други оснивачи поменутих Интернет апликација (попут *CarGo*-а) не ограничавају своју улогу само на повезивање већ постојећих субјеката, него, управо, „стварају“ превозничку страну, с обзиром да ње у одсуству *Uber*-а не би ни било. Дакле, у овом случају самопрокламовани посредник није само то,

него је и стваралац тржишта, пре свега стране која пружа превозничку услугу, јер је она у одсуству ове апликације не би ни пружала.³³

Друго, и важније, чини се да оснивач и управљач поменуте Интернет платформе, одлучујуће утиче на услове пружања услуге превоза попут одређивања највише цене, начина обрачуна цене превоза, те пријема цене. Наиме, путник за пружену услугу не плаћа возачу, него управљачу Интернет платформе, који са платне картице путника преузима одређена новчана средства на свој, јединствени, рачун. Затим, од тако наплаћене цене за себе задржава око 20%, држави (за порез) прослеђује око 5%, а остатак упућује возачу.³⁴ Дакле, путник цену може да плати једино преко своје платне картице и то путем свог налога на Интернет платформи, заобилазећи тако возача. Са друге стране, управљач Интернет платформе врши знатан утицај и на сам начин пружања услуге превоза тако што врши контролу над возилом и возачем, што за крајњу последицу може имати уклањање одређеног возача са апликације ако не испуњава установљене услове. Штавише, *Uber* може да уклони возача са листе на апликацији и без навођења (оправданог) разлога. То све води закључку да управљач Интернет платформе није само прости посредник, (неко ко само пружа информацију путницима, којима је услуга превоза потребна, о доступним возачима), него и превозилац. При томе, ако не стварни (фактички) превозилац, онда свакако уговорни превозилац, који би, у крајњем случају, требало да буде одговоран за испуњење услуге превоза.³⁵

г) Закуп возила са возачем

Као једно од могућих објашњења правне природе уговора о превозу закљученог путем Интернет апликације би могла да буде установа закупа возила са возачем. Ова установа није новина у праву, с обзиром да се увелико деценијама користи у пловидбеним правима (поморском, речном и ваздухопловном). Овакав правни посао у пловидбеним правима се назива бродарски уговор или тзв. чартер (у ваздушном праву).³⁶

33 C. Busch, 173.

34 B. Linke, 476.

35 Управо су ово били разлози да у, већ, поменутом „шпанском“ случају Европски суд правде пресуди да UBER није посредник, него и превозилац с обзиром да одлучујуће утиче на услове обављања превоза и саму садржину уговора о превозу. Martien Y. Schaub, „Why Uber is an information society service – Case Note to CJEU 20 December 2017 C-434/15“, *Journal of European Consumer and Market Law*, 2018, 113.

36 Nebojša Jovanović, *Transport Law of Serbia and Montenegro*, Kluwer Law International, 2005, 133, 277.

Основна разлика у односу на класичан уговор о превозу се састоји у томе што код бродарског уговора добија од стране бродара одређени бродски простор (или, чак, целокупни брод) на располагање кориснику превоза, те је он слободан да га испуни стварима по својој вољи. Корисник је у могућности да односи простор комерцијално искоришћава тако што ће га давати у тзв. подбродарски / подчартер уговор. Битан елемент оваквог уговора није предмет превоза, него средство превоза, што даље води последици да корисник превоза може и мењати предмет превоза (пре и у току превоза) без сагласности превозиоца, с обзиром да одређивање предмета превоза нема правну важност. Такође, овакав уговор је, углавном везан за ванлинијски превоз и поводом њега корисник превоза има већа права у погледу давања налога у току самог превоза.

Управо ове особине уговора о закупу средства превоза са посадом (возачем) су спојиве са уговором о превозу који је закључен путем Интернет апликације. Наиме, у оба уговора је изражен ванлинијски карактер превоза, као и повећана могућност давања налога превозиоцима. Међутим, док је у бродарском и чартер превозу јасно одређено да не представљају класичан закуп возила, дотле је нејасно да ли је тако са уговором закљученим преко Интернет апликације. Бродарски уговор није закуп брода, јер бродар као носилац пловидбеног подухвата ставља, заправо, само бродарски (смештајни) простор на располагање, а не и сам брод, односно његово управљање (које задржава за себе). Због тога, бродар остаје носилац пловидбеног подухвата и одговорно лице за случај типичних штета на роби (губитак, оштећење) или поводом ње (закашњење).

Са друге стране, у уговору закљученом путем Интернет апликације, нејасно је да ли се возило даје у прост закуп (поводом кога и возач изнајмљује своју услугу) или је, ипак, реч о уговору о превозу. Нејасноћа је заснована на томе што се овакав уговор закључује као додатни извор прихода имаоца возила, а на основу принципа тзв. деобне економије путем које непрофесионална лица деле (уз накнаду, наравно) вишак употребљивости својих добара и услуга. У том смислу, делује основано да конкретни возач (са својим возилом) не превози, него само изнајмљује (даје у закуп) своје возило и своје време.³⁷ Основаност је утолико већа уколико се има у виду његова непрофесионалност и необученост у пружању услуге превоза, као што се и власник стана који издаје сматра закуподавцем, а не хотелијером у погледу пружања услуге ноћења (с обзиром

37 Н. А. Posen, 423.

да за то и није регистрован, нити има дозволу). Међутим, за разлику од закуподавца који предаје ствар у искључиву државину које се том приликом, практично, привремено одриче, у уговору закљученом са путником власник возила се не одриче своје државине (па ни привремено), него, чак, има активан приступ при испуњењу уговора. При томе, такав уговор би могао да се квалификује само као превоз (ванлинијски), јер возач у оваквом уговору пружа истоветну услугу какву пружа превозила у класичном уговору о превозу.

Једино је спорно ко би се у оваквом уговору требало да сматра превозиоцем – лично возач или управљач Интернет платформе. Наиме, имајући у виду принципе деобне економије, нејасно је да ли власник возила дели своје возило и време првобитно са управљачем Интернет апликације (који га доцније оптимално располаже спрам текућег нивоа тражње за услугом превоза) или непосредно са путником. Узимајући у обзир већ постојећу расправу о посредничком положају управљача Интернет платформе, чини се би превозничку улогу (у смислу одговорности), ипак требало да преузме он, а да возач има положај само стварног превозиоца, који може бити солидарно (супсидијарно) одговоран.

V Правни облик

Одговорност која је претходно поменута је уговорна категорија (у смислу одређивања одговорног субјекта) која у свом крајњем исходу може да буде бесмислена ако одговорни субјект нема имовину или, пак, према свом статусу (компанијскоправном режиму) ограничено одговара. Зато је важно одредити правни облик управљача Интернет апликације како би се извесно могао предвидети домашај и уговорне одговорности.

Премда у исту сврху основани, инострани *Uber* и домаћи *CarGo* имају различите правне облике. Први, који је основан у Сан Франциску 2009. године има облик затвореног акционарског друштва (у англо-америчком значењу - *private company*), док је други основан у Београду 2019. године као удружење грађана.³⁸ Како је неспорно да је *Uber* субјект права, који као привредно друштво одговара својом имовином, тако је нејасно да ли је *CarGo* субјект права, те да ли одговара својом имовином. Нејасноћа је утолико већа, уколико се има у виду да је *CarGo* већину времена свог постојања (од

38 Упор. правни положај UBER-a, <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>, 15.4.2019. и правни положај CarGo-a, <http://pretraga2.apr.gov.rs/AssociationPublicWebSearch/Details/Details?beid=9811487&rnd=E2F7546FCFA267E128C54AE027C3EA7BEF40AF34>, 15.4.2019.

2015. године) функционисао као неформално (нерегистровано) удружење, а да тек од 2019. године организује своју активност преко облика регистрованог удружења. Разлика у том смислу је велика, ако се има у виду правило да ако се удружење не региструје, онда функционише као грађанскоправни ортаклук који нема субјективитет и, сходно томе, нема класичну одговорност спрам субјекта као титулара права и обавеза (него само спрам заједничке имовине чланова која је једина правнозначајна приликом испољавања и одговорности). Супротно, када се региструје, удружење постаје правно лице, односно субјект које као такво може да буде силаца права и обавеза и, сходно томе, одговорности у правном саобраћају.³⁹

CarGo је до 2019. године пословао као нерегистровано удружење грађана вероватно из разлога како би појачао тврдњу да није превозилац и путем тога да није правни субјект, те да, последично томе, не може ни да буде одговоран за неваљано испуњење уговора о превозу чије је закључивање, управо, омогућено, његовим (*CarGo*) постојањем. Међутим, чини се да се регистрацијом није коначно правно уобличио (као удружење са правним субјективитетом), јер је тиме компанијска садржина преобучена у форму удружења. Наиме, делује да такво удружење има више особина привредног друштва, него удружења. Штавише, делује да је суштинско обележје привредног друштва - *affectio societatis* (воља да се оснује друштво) присутно код овог удружења, јер је сасвим извесно да су га оснивачи створили са једним активним, заинтересованим приступом у погледу међусобне сарадње на остваривању заједничког циља (профита).⁴⁰

С тим у вези, остаје нејасно како га у даљем пословању третирати, јер је јасно да, у суштини, није удружење. Као могући одговор могу да послуже установе тајног и *de facto* друштва.⁴¹ Заједничко за обе правне установе је то што нису регистроване и фактички послују, као што је то *CarGo* чинио до 2019. године (када није био регистровано удружење), али и након тога, јер је наставио да функционише као привредно друштво регистровано као удружење. Посебно значајно поређење би могло да се уочи између тајног друштва и *CarGo*-а у погледу испољавања према трећим лицима. Наиме, ако се *CarGo* одреди као тајни члан, а конкретни

39 Закон о удружењима, Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 99/2011 – др. закони, 44/2018, чл. 4, ст. 2; Владимир В. Водинелић, *Грађанско право – Увод у грађанско право и Општи део грађанског права*, Београд, 2012, 386.

40 М. Васиљевић, *Компанијско право*, 59.

41 Детаљније о *de facto* привредном друштву вид. Frank B. Cross, Roger LeRoy Miller, *The Legal Environment of Business – Text and Cases*, Mason, USA, 2009, 449.

возач (превозник) као јавни члан, поставља се питање њихове одговорности.⁴² Ако је тајни члан остао непознат трећем лицу (путнику) до краја правног односа, онда је јасно да он не може бити одговоран. Супротно, ако је тајни члан откривен трећем лицу и ако је видљива његова значајна улога у самом настанку и испуњавању правног односа са трећим лицем (путником), онда се чини основаним да се и он означи као солидарно одговоран са јавним чланом.⁴³ Управо, оваква ситуација постоји и са *CarGo* апликацијом путем које се уговор о превозу закључује. Пре и након самог закључења уговора ово „удружење“ има одлучујући утицај на услове пружања услуге превоза, а чињеница да непосредно учествује у испуњењу у једном од два основна састојка уговора (наплати возарине), недвосмислено указује на његову „откривеност“ као тајног члана и сходно томе, солидарну одговорност.

Са друге стране, постоји знатна сличност *CarGo*-а са *de facto* (привредним) друштвом, посебно у погледу нерегистрованости. У оба случају изостаје регистрација (односно нису основани у адекватној правној форми и као такви регистровани), с тим што је код *CarGo*-а, ипак, изражен *affectio societatis*, док код *de facto* друштва није.⁴⁴ Као последица томе, *de facto* друштво нема правни субјективитет и према трећима одговара не оно, него, сви чланови који га чине солидарно. Супротно, *CarGo* од 2019. године има правни субјективитет (формално као регистровано удружење) и, према томе, одговара својом имовином, а не и имовином свих чланова. У случају када би се одговарало као код *de facto* друштва, тада би правни исход могао да буде врло неправедан, јер би за неиспуњење конкретног уговора о превозу одговарали сви чланови *CarGo* удружења, а то значи не само возачи (непосредни пружаоци услуге превоза), него и путници. Због тога, чини се основаним *CarGo* сматрати привредним друштвом у смислу одговорности и то било самостално (ако би се квалификовао као компанија, а не удружење према начелу *falsa nominatio non nocet*) било солидарно, ако би се правно одредио као тајни члан тихог друштва.

VI Закључак

Имајући у виду наведене особине уговора о превозу закљученог путем Интернет платформе, јасно је да није реч о класичној и неспорној

42 Детаљније о одговорности код тајног друштва вид. Peter Reusch, *Die stille Gesellschaft als Publikumpersonengesellschaft*, Berlin, 1989, 23.

43 М. Васиљевић, 187.

44 О *de facto* друштву вид. М. Васиљевић, 188.

установи уговора о превозу путника у друмском саобраћају. Међутим, неспорно је, такође, да не би требало запоставити тековине и правну унапређеност на плану превоза путника која је последњих 50-ак година изражена кроз бољу обученост возача, безбеднија превозна средства и осигурање путника (али и возача од одговорности). У том смислу, чини се да су оба радикална приступа у уређењу ове појаве на тржишту погрешна. Први приступ који је заузео и српски законодавац (од 2018. године) састоји се у изричитој забрани оваквог вида превоза. Други приступ се састоји у дозвољавању потпуне тржишне слободе, односно прецизније, слободног (неспутаног) приступа тржишту и одсуству било какве баријере уласку у грану такси превоза. Други приступ, ма како деловао економски оправдано, чини се правно опасним, јер, заправо, чини правно неууређеним ову врсту превоза, не подводећи га ни под једну изричито уређену врсту превоза (једино, као могућно остаје, да се такав тип превоза протумачи као приватни). Опасност је утолико већа, уколико се схвати незаштићеност самих путника као корисника оваквог превоза.

Због тога, као тренутно једино решење које би штитило у довољној мери путнике, а истовремено учинило делатност оваквог превоза законитом, било би правно уређење минимума услова везаних за безбедност и осигурање. У том смислу, правно уређење *de lege ferenda* би морало да буде у основи, за прво време, окренуто не толико ка другим својствима ове врсте превоза (попут правног облика, статуса (не)запослености возача, пореског третмана итд.) колико ка заштити интереса корисника услуге, путника. Зато, као минимум правне регулативе би требала да представљају принудна правила о безбедности возила (како у погледу активне, тако и пасивне безбедности, година старост итд.), обучености возача (поред услова да је возач, требало би увести и друга мерила попут неосуђиваности и додатних возачких особина) и осигурања.⁴⁵ При томе, осигурање би требало да буде како осигурање путника (које је иначе обавезно у јавном превозу), тако и осигурање од одговорности самог возача у самој делатности превоза (не, дакле, основно осигурање од одговорности које морају да имају сви власници возила на моторни погон). Таквим, почетним, правним уређењем створила би се основа за даље унапређивање права у области оваквог превоза, а која би у свом коначном облику имала потпуну уређеност свих правних односа који настају из оваквог вида превоза.

45 Н. А. Posen, 428.

Svetislav JANKOVIĆ, PhD

Assistant professor at University of Belgrade, Faculty of Law

THE LEGAL REGIME OF CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF PASSENGERS CONCLUDED BY INTERNET APPLICATION

Summary

The development of technology, particularly computers, which enabled faster and easier connecting people, has deeply influenced to transportation, which as such has a meaning of connecting people and places. Such influence manifested through sharing economy whose rules enable that surplus of goods and services shares with those who needed it and who will use it in an optimal manner. The aforementioned economical mechanism has successfully applied to the Uber as a best known ride-sharing service at international level and to the CarGo, which is, basically, similar to Uber, and established and applied in Serbia and region. A Basic problem of Uber and CarGo is the legal qualification of contract which is concluded by the help of its Internet application, because, firstly, it is not clear whether Uber supplies carriage service or only intermediary service. And, secondly, if it supplies transport service, it is unclear whether such carriage is public (common carrier in Anglo-American meaning) or private. In this article, the author concludes that Uber (CarGo in Serbia) is not a just intermediary providing so-called information society service, but a transport service provider. This conclusion author based on the argument that Uber has the decisive and substantial influence to the carrier who directly supply transport service to the passenger.

In the first part of article is analyzed the influence of technological development on transport and appearance of Uber and similar services. Subsequently, the second part points to legal problems in the transport industry which evolved due to mentioned computerization and in relation to that similarity of Uber and Taxi. Thereafter it is explained a working method of Uber (and CarGo) and its legal nature (whether It is digital intermediation, classical carriage or rent of vehicle with driver analogously with charter party in Maritime Law). At the ending part, the author tries to find an exact legal shape for CarGo application in Serbia, because it is deeply doubted. At the beginning of the work of application, CarGo has not had any legal status, but from 2019 it shaped into a classical association of citizens. Applying the old principle "falsa nomination, non nocet", the author concludes that CarGo is no an association, but company with legal responsibility characteristic to private limited company.

Key words: Sharing Economy, Uber, CarGo, Taxi carriage, Intermediation, Common Carriage.