

# OVHRHA NA VOZILIMA

*Pregledni znanstveni rad*

UDK 347.952

656.1

340.5

*Primljeno: 8. veljače 2014.*

Igor Bošković\*

---

*U ovome radu bit će izložena analiza posebnih odredaba o ovrsci na vozilima s naglaskom na probleme koji se pojavljuju u praksi. Bit će predstavljeni podaci o relevantnosti i zastupljenosti ovog instituta u domaćem pravnom poretku, s iznošenjem konkretnih prijedloga za poboljšanje njegove učinkovitosti. Provedba ovrhe na vozilima bit će uspoređena s rješenjima njemačkog prava. Također, bit će izložena inicijativa na području europskog zakonodavstva za obveznim uvođenjem sustava e-call kao tehnološke inovacije u automobilskoj industriji, čija bi adekvatna primjena u ovršnom postupku riješila problem lociranja vozila, koji je jedan od glavnih uzroka neučinkovitosti ovrhe na vozilima.*

Ključne riječi: ovrha, vozilo, registracija, založno pravo, sustav e-call

---

## 1. UVOD

Provedba ovrhe na vozilima regulirana je posebnim propisima u okviru općih odredaba Ovršnog zakona<sup>1</sup> o ovrsci na pokretninama. Za razliku od ostalih pokretnina, motorna i priključna vozila specifična su po tome što je za njihovu upotrebu, odnosno sudjelovanje u prometu, potrebno prethodno provesti upravni postupak registracije. Iznimka su lake prikolice, koje se ne registriraju, ali se označavaju registarskom pločicom i o njima se također vodi evidencija. U postupku registracije utvrđuje se tehnička ispravnost vozila, provjerava se plaćanje propisanih obveza te se vozilo registrira na ime vlasnika. Posebna pravila o ovrsci na vozilima utemeljena su upravo na opisanom postupku registracije, odnosno posebnim upisnicima koji se u tu svrhu vode. U ovom radu bit će analizirana opravdanost takva rješenja, uz raščlambu pozitivnih i negativnih učinaka. Ovrha na vozilima nastojat će se prikazati kao skriveni potencijal OZ-a kojemu se neopravdano ni u teoriji ni u praksi nije pridavalo dovoljno pozornosti. Nema dvojbe da se svaka važnija analiza propisa mora pozabaviti rezultatima koje ti propisi daju u praksi, odnosno načinu njihove primjene. Iz te perspektive možemo postaviti početnu tezu da je trenutačno obilježje ovrhe na vozilima dugotrajnost postupaka, koji uglavnom završavaju obustavom zbog nemogućnosti provedbe. Kada se uzme u obzir da ovrhovoditelji u pravilu nemaju

---

\* Igor Bošković, dipl. iur., polaznik poslijediplomskog specijalističkog studija na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu

<sup>1</sup> Ovršni zakon (*Narodne novine* 112/12 i 93/14, u daljnjem tekstu: OZ).

velik izbor predmeta na kojima mogu predložiti ovrhu, razvoj i modernizacija ovog instituta dobivaju prioritarno mjesto u planovima budućih izmjena OZ-a.

## 2. RAZVOJ INSTITUTA KROZ NOVELE OZ-A

Ovršni zakon<sup>2</sup> iz 1996. godine nije propisivao posebna pravila o ovrshi na vozilima, nego se ona provodila jednako kao i na ostalim pokretninama. Propisane ovršne radnje bile su: zapljena, procjena, prodaja i namirenje ovrhovoditelja iz iznosa dobivenog prodajom. Provodio ih je sud, odnosno sudski ovršitelj, s time da tadašnji zakon nije poznavao javnobilježničku ovrhu. Predmetom pljenidbe bila su u pravilu ona vozila koja su bila u posjedu ovršenika, a ovrhovoditelj bi stjecao založno pravo pljenidbenim popisom. Prvenstveni red založnog prava određivao se prema danu kada je obavljen popis, a ako su se stvari popisivale u korist više ovrhovoditelja istodobno, prvenstveni se red računao prema danu kada je prijedlog za ovrhu primljen u sudu. Ukoliko bi prijedlozi bili primljeni istoga dana, založna prava imala bi isti prednosni red. U slučaju neuspješne pljenidbe ovrhovoditelj je mogao u roku od tri mjeseca predložiti ponovnu pljenidbu, pa ukoliko bi i ova pljenidba ostala bez uspjeha, ovrha bi se obustavljala. Važno obilježje postupka bilo je da se, izuzmemo li nekoliko propisanih iznimaka, pokretnina mogla prodati tek nakon pravomoćnosti rješenja o ovrshi. Sama prodaja obavljala se putem usmenih dražba ili neposrednom pogodbom, s time da se pokretnine na prvoj dražbi nisu mogle prodati ispod dvije trećine procijenjene vrijednosti, a na drugoj dražbi ispod jedne trećine procijenjene vrijednosti. Navedena ograničenja minimalne cijene odnosila su se i na prodaju neposrednom pogodbom. Kupac je u pravilu bio dužan položiti kupovninu odmah nakon zaključenja dražbe ili prodaje neposrednom pogodbom. Iznimno ovrhovoditelj je mogao pristati na to da se predmet prodaje preda kupcu i prije polaganje kupovnine. U tom slučaju sud bi određivao rok za uplatu.

Zakonom o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona iz 2003. godine<sup>3</sup> kao važna izmjena uvedena je mogućnost komisije prodaje pokretnina te prodaje posredstvom Financijske agencije. Ovom novelom u ovršni postupak uvedeni su javni bilježnici, međutim, oni, jednako kao i danas, nisu sudjelovali u samoj provedbi ovrhe na pokretninama.

Zakonom o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona iz 2005. godine<sup>4</sup> ovrha na motornim vozilima postaje zaseban institut u okviru općih odredaba o ovrshi na pokretninama. Prije svega, u ovrshi na pokretninama izmijenjene su ovršne radnje na način da se ovrha provodi zapljenom, procjenom, oduzimanjem, otpremanjem, povjeravanjem na čuvanje sudu, ovrhovoditelju ili trećoj osobi, njihovom prodajom te namirenjem ovrhovoditelja iz iznosa dobivenog prodajom. U skladu s time, detaljno je uređen postupak otpreme i čuvanja pokretnina, a preciznije je propisana i njihova prodaja putem javnih komisionara.

<sup>2</sup> Ovršni zakon (*Narodne novine* 57/96, u daljnjem tekstu: OZ 96.).

<sup>3</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona (*Narodne novine* 173/03, u daljnjem tekstu: Novela OZ-a 2003.).

<sup>4</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona (*Narodne novine* 88/05, u daljnjem tekstu: Novela OZ-a 2005.).

Formiran je sustav posebnih pravila o ovrshi na motornim vozilima, koju je određivao sud na temelju ovršne isprave i izvotka iz evidencije Ministarstva unutarnjih poslova.<sup>5</sup> Odredbe o stjecanju založnog prava zabilježbom ovrhe u upisniku MUP-a, uvedene ovom novelom, na snazi su i danas. Posebna nelogičnost tadašnjeg uređenja bio je čl. 143. k), stavak 2., koji je propisivao obvezu sudskog ovršitelja da prilikom oduzimanja motornog vozila mora skinuti registarske oznake. Ovom odredbom stvoren je posve nepotreban dodatni trošak angažiranja vučne službe, umjesto da se ispravno vozilo samostalno preveze do mjesta čuvanja. Daljnja nelogičnost tadašnjeg uređenja bilo je propisivanje pravila da kupac vozila nad kojim se provodi ovrha stječe vlasništvo tek upisom u evidenciju MUP-a, dakle registracijom na svoje ime. Razlog tome vjerojatno je pogrešna predodžba zakonodavca o značenju ove evidencije MUP-a, koja nije evidencija o vlasnicima vozila, već evidencija o registriranim vozilima. Nažalost, ova pogrešna predodžba obilježje je i trenutačno važećeg OZ-a, što će se detaljno elaborirati u nastavku ovog rada.

Zakonom o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona iz 2008. godine<sup>6</sup> ispravljen je propust da se ovrha na motornim vozilima mogla odrediti isključivo na temelju ovršne isprave. Sada je uvedena mogućnost takve ovrhe i na temelju vjerodostojne isprave.

U 2010. godini donesen je novi Ovršni zakon,<sup>7</sup> kojim su se u ovršni postupak nastojali uvesti javni ovršitelji. Međutim, ova izmjena nikada nije zaživjela u praksi. Ipak, jedno vrijeme na snazi je bila odredba čl. 205. predmetnog Zakona, koja je propisivala mogućnost da ovršno tijelo može zatražiti od policije da prilikom obavljanja svojih poslova zadrži vozilo nad kojim se provodi ovrha, a koje se nije moglo pronaći kod ovršenika. Ova je odredba doista povećavala izgled ovrhovoditelja za provedbom ovrhe, međutim, kasnijim je izmjenama izostavljena iz zakonskog teksta.

Nakon toga uslijedio je čitav niz izmjena kojima je jedini cilj bio da odredbe o javnim ovršiteljima ne stupe na snagu. Konačno, u 2012. godini donesen je novi Ovršni zakon,<sup>8</sup> koji je propisivao vraćanje na uređenje koje je postojalo prije 2010. godine. U ovrshi na motornim vozilima značajnija promjena uvedena je čl. 162., kojim je promijenjen način provedbe ovrhe. Sada sud rješenje o ovrshi prethodno dostavlja ovršeniku s nalogom da u roku od osam dana preda vozilo osobi kojoj je povjereno na čuvanje. Ukoliko ovršenik ne postupi po nalogu, ovrhovoditelj je dužan u daljnjem roku od šezdeset dana predložiti vrijeme, mjesto i način oduzimanja te osigurati potrebna sredstva i radnu snagu.

Posljednja izmjena OZ-a uslijedila je u 2014. godini.<sup>9</sup> Tom su prigodom učinjene znatne intervencije u provedbu ovrhe na nekretninama. Važna izmjena kod ovrhe na

---

<sup>5</sup> Ministarstvo unutarnjih poslova (u daljnjem tekstu: MUP).

<sup>6</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona (*Narodne novine* 67/08, u daljnjem tekstu: Novela OZ-a 2008.).

<sup>7</sup> Ovršni zakon (*Narodne novine* 139/10).

<sup>8</sup> Ovršni zakon (*Narodne novine* 112/12).

<sup>9</sup> Zakon o izmjenama i dopunama Ovršnog zakona (*Narodne novine* 93/14, u daljnjem tekstu: Novela OZ-a 2014.).

pokretninama jest uvođenje mogućnosti da se prodaja pokretnina provodi elektroničkom javnom dražbom. Ovom izmjenom u cijelom tekstu zakona riječi „motorno vozilo“ zamijenjene su riječju „vozilo“.

### 3. VOZILA KAO PREDMET OVRHE

Svakom ovršnom postupku prethodi odluka ovrhovoditelja o predmetu ovrhe, odnosno odabiru stvari i prava na kojima može provesti ovrhu. Dakako, najprivlačniji predmeti ovrhe bit će oni na kojima se ovrha može provesti brzo i sa što manje troškova. U praksi to će najčešće biti novčana tražbina po računu ovršenika ili tražbine po osnovi plaće i drugih stalnih novčanih primanja. Takva vrsta ovrhe provodi se u pravilu kao izvansudska ovrha, s relativno malo ovršnih radnja i troškova. Međutim, malo je onih ovršenika koji raspoložu tražbinama koje se mogu zaplijeniti pa će ovrhovoditelji nerijetko morati posegnuti za drugim opcijama OZ-a.

Tako je prema službenim podacima Financijske agencije<sup>10</sup> na dan 31. 12. 2013. godine na području Republike Hrvatske ukupno 62.100 poslovnih subjekata (pravnih osoba i fizičkih osoba koje obavljaju registriranu djelatnost) imalo blokirane račune. Pritom je vrijednost neizvršenih osnova za plaćanje iznosila 33,45 milijardi kuna. Kod 39.479 poslovnih subjekata blokada računa trajala je duže od 360 dana. Istovremeno, u blokadi je bilo 299.795 građana, s iznosom neizvršenih osnova za plaćanje od 23,82 milijarde kuna.<sup>11</sup> Pridodamo li tome broju i nezaposlene osobe koje nemaju otvorenih računa u bankama, dolazimo do zaključka kako će ovrha na drugim dopuštenim predmetima u velikom broju slučajeva biti jedini način na koji ovrhovoditelji mogu naplatiti svoje tražbine.

Kada su u pitanju motorna vozila, u Republici Hrvatskoj, na dan 31. 12. 2012. godine bilo je registrirano ukupno 1.863.741 takvih vozila. Od 2008. godine, kada je započela ekonomska kriza, ova je brojka u kontinuiranom padu. Tako je 2008. godine bilo registrirano 2.021.936 motornih vozila, 2009. godine 2.005.210 motornih vozila, 2010. godine 1.969.587 motornih vozila te 2011. godine 1.969.405 motornih vozila.<sup>12</sup> Međutim, podaci o smanjenju broja registriranih motornih vozila ne znače da se u tom iznosu smanjio i broj potencijalnih predmeta ovrhe. Pojedini vlasnici zbog nedostatka financijskih sredstava jednostavno odjavljuju motorna vozila i ne sudjeluju s njima u prometu, ali ta su vozila i dalje u njihovu vlasništvu, što znači da bi mogla biti obuhvaćena ovrhom.

Iako je potencijalnih predmeta ovrhe u kvantitativnom smislu mnogo, ne možemo zanemariti činjenicu da se prosječna starost, primjerice, osobnih automobila od 2008.

<sup>10</sup> Financijska agencija (u daljnjem tekstu: FINA).

<sup>11</sup> Preuzeto s: <http://www.fina.hr> (stanje na dan 7. 2. 2014. godine).

<sup>12</sup> Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2012, str. 67, preuzeto s: <http://www.mup.hr> (stanje na dan 21. 12. 2013. godine).

godine pa do 2013. godine kretala u rasponu od 9,89-11,38 godina.<sup>13</sup> Vrijednost motornih vozila kao potencijalnih predmeta ovrhe, dakle, u većini slučajeva neće biti velika, posebno kada se uzme u obzir da se u ovrshi takvo vozilo može prodati i za jednu polovinu procijenjene vrijednosti. Međutim, isto tako, nesporno je da bi se brзом i učinkovitom ovrhom na takvim vozilima namirio znatan broj ovrhovoditelja, čime bi se smanjio i pritisak na sudove.

Prema podacima MUP-a, na dan 4. 2. 2014. godine zabilježba ovrhe postojala je na ukupno 15.421 motornom i priključnom vozilu, što je relativno mali broj kada se usporedi s brojem fizičkih i pravnih osoba koje imaju blokirane račune te s ukupnim brojem registriranih motornih vozila.<sup>14</sup> Jedan od razloga zašto se ovrhovoditelji ne odlučuju za ovrhu na vozilima zasigurno je mala vjerojatnost naplate, uz stvaranje dodatnih troškova. Zakonodavnom intervencijom ovi trendovi mogli bi se promijeniti na način da ovrha na vozilima postane prva alternativa u slučaju nemogućnosti naplate na novčanim tražbinama ovršenika. Time bi se postigli i pozitivni socijalni učinci jer bi se smanjio broj ovrha na nekretninama.

#### 4. PRIMJENA ODREDABA O OVRSHI NA VOZILIMA

Skupina posebnih pravila koja uređuju ovrhu na vozilima nosi naslov „Prodaja vozila“.<sup>15</sup> Već je sam ovaj naslov terminološki i sadržajno neprecizan jer se radi o propisima koji uređuju mnogo više ovršnih radnja od same prodaje. Štoviše, o prodaji se govori samo u čl. 163. OZ-a. Isto tako, terminološki je neprecizno, a praktično nemoguće, primjenjivati ove odredbe na sva vozila. Pojam vozila definiran je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama<sup>16</sup> kao svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pritom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda (čl. 2. stavak 1. točka 28. ZSPC-a). Prema tome, vozilo je i bicikl i zaprežno vozilo, a na takva se vozila ne mogu primijeniti posebne odredbe o ovrshi jer se takva vozila ne registriraju i o njima MUP ne vodi evidenciju. Sve do posljednje novele OZ-a iz 2014. godine ove posebne odredbe nosile su naslov „Prodaja motornih vozila“. Tada bismo gramatičkim tumačenjem čl. 161.-165. OZ-a došli do zaključka da se ove odredbe ne primjenjuju, primjerice, i na priključna vozila. U tom slučaju imali bismo situaciju da se kod ovrhe na tegljaču s poluprikolicom posebna pravila ovršnog postupka primjenjuju za tegljač (motorno vozilo), a posebna za poluprikolicu (priključno vozilo). Priključna se vozila, sukladno čl. 238. stavak 1. ZSPC-a, također moraju registrirati te se i o njima vode

<sup>13</sup> Preuzeto s: <http://www.cvh.hr> (stanje na dan 7. 2. 2014. godine).

<sup>14</sup> Dopis Službe za odnose s javnošću Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske od 4. 2. 2014. godine.

<sup>15</sup> Člankom 83. Novele OZ-a 2014. u cijelom tekstu zakona riječi „motorno vozilo“ zamijenjene su riječima „vozilo“.

<sup>16</sup> Zakon o sigurnosti prometa na cestama (*Narodne novine* 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 92/14, u daljnjem tekstu: ZSPC).

evidencije, jednako kao i o motornim vozilima, pa nema razloga da se na njih ne primjenjuje isti režim. Od postupka registracije izuzete su samo lake prikolice, ali se i one označavaju registarskom oznakom, o čemu MUP vodi evidenciju (čl. 238. stavak 3. i 4. ZSPC-a). Slijedom navedenoga, posebna pravila o ovrsi trebala bi se primjenjivati samo na motorna i priključna vozila jer se samo takva vozila registriraju, odnosno označavaju i o njima MUP vodi evidencije, a ne i na ostala vozila koja su izvan tog režima. Nažalost, zakonodavac u svim dosadašnjim novelama OZ-a nije uspio terminološki uskladiti zakonske pojmove s posebnim odredbama ZSPC-a, što može stvoriti daljnje nedoumice u praksi.

#### **4.1. Vlasništvo i registracija vozila**

##### **4.1.1. Prikupljanje podataka o vlasništvu vozila**

Kako bi se u konkretnom slučaju moglo utvrditi raspolaže li ovršenik motornim ili priključnim vozilom kao potencijalnim predmetom ovrhe, ovrhovoditelj će morati uputiti zahtjev MUP-u, tj. nadležnoj policijskoj upravi. Njime će zatražiti izvadak iz evidencije registriranih i označenih vozila, iz kojega će biti vidljivo je li konkretna osoba upisana kao vlasnik takva vozila. U zahtjevu se mora navesti tražbina radi čijeg će se ostvarenja pokrenuti ovršni postupak te priložiti isprava na kojoj se ona temelji (čl. 18. stavak 7. OZ-a). U pravilu, to će biti ona isprava temeljem koje ovrhovoditelj namjerava pokrenuti ovršni postupak. Čl. 18. stavak 2. OZ-a propisuje koje je podatke o vozilu MUP dužan dostaviti ovrhovoditelju, s time što je ovdje izostavljen najvažniji podatak za identifikaciju, a to je VIN oznaka (*vehicle identification number*) ili broj šasije. Vozilo se mora u prijedlogu za ovrhu precizno odrediti kako ne bi bilo dvojbe što je predmet ovrhe. VIN oznaka identifikacijska je oznaka vozila propisana međunarodnom normom HRN ISO 3779:1998 s ciljem da se na svjetskoj razini utvrdi jedinstveni identifikacijski sustav za cestovna vozila. Registarska oznaka može biti korisna za identifikaciju vozila jer je lako uočljiva, ali svakako valja imati na umu da registarska oznaka može prelaziti s jednog vozila na drugo (na zakonit, ali i nezakonit način), što može dovesti do pogrešne identifikacije vozila. U izvacima iz evidencije o registriranim i označenim vozilima MUP će, pored podataka navedenih u čl. 18. stavku 2. OZ-a, navesti i VIN oznaku, pa je uputno za ovrhovoditelja u ovršnome prijedlogu prepisati sve podatke iz takva izvotka.

##### **4.1.2. Značenje evidencije o registriranim i označenim vozilima**

Ovdje odmah valja razjasniti da evidencija MUP-a nije registar vlasnika vozila, nego registar onih vozila koja mogu valjano sudjelovati u prometu.<sup>17</sup> Pravo vlasništva na vozilima stječe se i prenosi u skladu s općim odredbama o stjecanju i prijenosu vlasništva na pokretninama. Osoba koja stekne pravo vlasništva na vozilu, ukoliko njime želi

<sup>17</sup> Čuveljak, Jelena, *Prodaja motornih vozila u ovršnom postupku*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Godišnjak 12, Organizator, Zagreb, 2005, str. 677.

sudjelovati u prometu, mora pokrenuti upravni postupak u kojem će se vozilo registrirati na njezino ime (čl. 9. stavak 1. Pravilnika o registraciji i označavanju vozila).<sup>18</sup> Kada je vozilo u suvlasništvu, ono se registrira samo na jednog suvlasnika, kojega svi ostali odrede u pisanoj izjavi (čl. 9. stavak 2. Pravilnika o registraciji). U tom upravnom postupku nadležno tijelo izvršit će registraciju samo ukoliko vlasnik, između ostaloga, priloži dokaz o vlasništvu (čl. 3. Pravilnika o registraciji). Potonje odredbe nedvojbeno dokazuju da vlasnik svoje pravo vlasništva mora steći prije pokretanja upravnog postupka registracije i u tom postupku mora priložiti ispravu kojom dokazuje to svoje pravo. Kako se postupak registracije pokreće isključivo na zahtjev stranke, vozilo može promijeniti i nekoliko vlasnika, a da i dalje ostane registrirano na onog prvog u slijedu.

Imajući ovo u vidu, opravdano se postavlja pitanje nije li značenje koje OZ pridaje izvratku iz evidencije o registriranim i označenim vozilima precijenjeno. Naime, čl. 161. OZ-a propisuje da se ovrha radi naplate novčane tražbine na vozilu provodi temeljem ovršne ili vjerodostojne isprave i izvotka iz evidencije o registriranim i označenim vozilima. Kako se ovršni postupak u pravilu pokreće na prijedlog ovrhovoditelja, to znači da ovrhovoditelj uz prijedlog za ovrhu mora priložiti predmetni izvadak kao isključivi dokaz da je predmet ovrhe u vlasništvu ovršenika. Ovakvo rješenje bilo bi opravdano kada bi upis u takvu evidenciju bio *modus* stjecanja prava vlasništva na vozilima. Međutim, kako to nije slučaj, radi se o nepotrebnom ograničavanju ovrhovoditelja prilikom dokazivanja pravno relevantnih činjenica. Kako u velikom broju slučajeva ova činjenica uopće neće biti sporna, postavlja se i pitanje opravdanosti njezina prethodnog dokazivanja.

Izvadak iz evidencije o registriranim vozilima u osnovi je javna isprava uz koju se vezuje oboriva presumpcija da je istinito ono što ona potvrđuje ili određuje. Podaci iz evidencije odgovaraju podacima iz važeće prometne dozvole, koja je također javna isprava, za koju je izrijekom propisano da, između ostaloga, dokazuje pravo vlasništva na vozilu (čl. 2. stavak 1. točka 89. ZSPC-a). Međutim, s obzirom na prethodno istaknuto pravno značenje javnih isprava, zainteresirana strana može osporavati njihovu dokaznu snagu kako u parničnom tako i u upravnom postupku (čl. 230. Zakona o parničnom postupku<sup>19</sup> i čl. 60 stavak 2. Zakona o općem upravnom postupku<sup>20</sup>). Stoga ostaje nejasnim iz kojeg bi razloga u ovršnom postupku jedna javna isprava imala apsolutno značenje, čak u toj mjeri da o njoj ovisi priznanje prava ovrhovoditelju na sudsku zaštitu. To više što se i u ovršnom postupku supsidijarno primjenjuju odredbe parničnog postupka (čl. 21. stavak 1. OZ-a).

Ovrhovoditelj, dakle, uz prijedlog za ovrhu ne može priložiti ni jednu drugu ispravu kojom dokazuje vlasništvo ovršenika na vozilu osim spomenutog izvotka. Čak ni sudska presuda

---

<sup>18</sup> Pravilnik o registraciji i označavanju vozila (*Narodne novine* 151/08, 89/10, 104/10 i 83/13, u daljnjem tekstu: Pravilnik o registraciji).

<sup>19</sup> Zakon o parničnom postupku (*Narodne novine* 53/91, 91/92, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 2/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11 i 148/11 – pročišćeni tekst i 25/13, u daljnjem tekstu: ZPP).

<sup>20</sup> Zakon o općem upravnom postupku (*Narodne novine* 47/09, u daljnjem tekstu: ZOUN).

ili solemnizirana izjava ovršenika kojom priznaje svoje vlasništvo prema sadašnjim propisima nisu vjerodostojno dokazno sredstvo kojim se ovrhovoditelj može poslužiti.

Ovakvo rješenje OZ-a, gledano iz perspektive ovrhovoditelja, ne samo što je nepravедno nego je i neustavno. Naime, ovrhovoditelju se faktično uskraćuje sudska zaštita njegova prava na naplatu tražbine iz razloga što ovršenik nije ispunio svoju obvezu da vozilo koje ima u vlasništvu registrira na svoje ime. Ova slučajna ili namjerna protupravna radnja ovršenika, prema trenutno važećem OZ-u, razlog je da sud odbaci prijedlog za ovrhu i time onemogući naplatu tražbine sudskim putem. Pravo na sudsku zaštitu jedno je od temeljnih ustavnih prava sadržano u čl. 29. Ustava Republike Hrvatske,<sup>21</sup> koji propisuje da svatko ima pravo da zakonom ustanovljeni neovisni i nepristrani sud pravično i u razumnom roku odluči o njegovim pravima i obvezama. Nažalost, čini se da ovo pravo ovrhovoditelja koji svoju tražbinu želi naplatiti ovrhom na vozilu ovisi o dobroj volji ovršenika.

Navedeno rješenje dovodi u pitanje i ustavno načelo jednakosti pred zakonom (čl. 14. stavak 2. Ustava) jer ovrhovoditelj određenu pravno-relevantnu činjenicu može dokazivati samo jednom ispravom – izvatkom, dok bi ovršenik u pravnom lijeku činjenicu da nije vlasnik mogao dokazivati svim dopuštenim dokaznim sredstvima. Isto tako, treća osoba koja bi povodom izlučnog prigovora tvrdila da je vlasnik vozila može tu činjenicu dokazivati bilo kojim dokaznim sredstvom.

#### 4.1.3. Vlasništvo ovršenika kao pretpostavka za provedbu ovrhe

Propisivanjem izvotka kao obveznog priloga uz prijedlog za ovrhu zakonodavac je evidentno želio spriječiti provedbu ovrhe na tuđem predmetu smatrajući kako navedena isprava s dovoljnim stupnjem vjerojatnosti upućuje na činjenicu vlasništva ovršenika na predmetu ovrhe. Međutim, provedba ovrhe na tuđem predmetu može se spriječiti drugim instrumentima OZ-a, bez negativnih reperkusija koje su prethodno opisane. Prije svega ovršenik koji nije vlasnik vozila na kojemu je određena ovrha mogao bi uložiti žalbu, odnosno prigovor protiv rješenja o ovrsi.<sup>22</sup> Iz čitavog niza odredaba OZ-a nedvojbeno

<sup>21</sup> Ustav Republike Hrvatske (*Narodne novine* 56/90, 135/97, 113/00, 28/01, 76/10 i 5/14, u daljnjem tekstu: Ustav).

<sup>22</sup> Drugačije Hrvatin, Branko, *Izlučni prigovor i tužba protiv ovrhe*, u: Kuznić, M.; Hercigonja, J. (ur.), *Ovrha i stečaj – aktualnosti zakonodavstva i sudske prakse*, Inženjerski biro, Zagreb, 2004, str. 76. Autor smatra da ovršenik ne može u žalbi isticati da na predmetu ovrhe postoji neko pravo treće osobe koje sprječava ovrhu jer bi se sadržajno radilo o prigovoru treće osobe, na koji pravo imaju samo treće osobe, a ne i stranke postupka. Nije sporno da je institut prigovora treće osobe rezerviran isključivo za osobe koje nisu stranke postupka. Međutim, svrha je ovog instituta spriječiti provedbu ovrhe na tuđem predmetu, što bi predstavljalo povredu materijalnog ovršnog prava. Nema razloga da ovaj institut isključuje pravo ovršenika na žalbu koja bi bila usmjerena na istu povredu materijalnog ovršnog prava zbog kojega treća osoba može podnijeti prigovor. Pored toga, u skladu je s načelom ekonomičnosti da sud već po žalbi ovršenika spriječi ovrhu na tuđem predmetu umjesto da provodi ovršne radnje čekajući prigovor treće osobe, koji se može staviti sve do dovršetka ovršnog postupka. Također, prilikom provedbe ovrhe na nekretninama i vozilima, OZ kao obvezan prilog prijedlogu za ovrhu propisuje odgovarajuće izvotke kao dokaze vlasništva ovršenika na predmetu ovrhe. Ukoliko takva dokaza nema, ovršni će se prijedlog odbaciti kao nepotpun. Sud, dakle, i u početnoj fazi postupka ima ovlasti spriječiti ovrhu na tuđem predmetu ukoliko ovrhovoditelj ne priloži



proizlazi da se ovrha može provesti samo na predmetima koji ulaze u imovinu ovršenika. Tako je članom 18. OZ-a propisana obveza dostave podataka o stvarima i pravima koji čine imovinu dužnika. Kada je riječ o vozilima, propisano je da MUP mora dostaviti podatke o tome je li određena osoba upisana kao vlasnik vozila. Konačno, i institut prigovora treće osobe iz čl. 59. OZ-a ima svrhu spriječiti provedbu ovrhe na predmetu koji ne pripada ovršeniku.

Ukoliko bi sud, dakle, odredio ovrhu na predmetu koji ne pripada ovršeniku, učinio bi povredu materijalnog ovršnog prava jer bi ovrha bila određena na predmetu na kojemu se po zakonu ne može odrediti (čl. 4. stavak 2. OZ-a). Istovremeno, radilo bi se i o pogrešno utvrđenom činjeničnom stanju jer je pitanje prava vlasništva pravno relevantna činjenica. Analizirajući razloge za žalbu protiv rješenja o ovrsi na temelju ovršne isprave propisane čl. 50. OZ-a, mogli bismo zaključiti da je navedena povreda materijalnog prava obuhvaćena žalbenim razlogom opisanim u stavku 1. točki 6. tog članka, koji se odnosi na određivanje ovrhe na predmetu koji je izuzet od ovrhe. Gramatičko tumačenje OZ-a navelo bi nas na zaključak da se pravila o izuzeću od ovrhe odnose prvenstveno na predmete koji su u vlasništvu ovršenika pa su kao takvi izuzeti od ovrhe, a ne i na predmete u vlasništvu trećih osoba. Primjerice, čl. 75., 76. i 135. OZ-a propisuju pravila kojima se određeni dijelovi imovine ovršenika izuzimaju od ovrhe. Međutim, čl. 4. stavak 2. OZ-a sadrži opće pravilo da predmetom ovrhe mogu biti samo one stvari i prava na kojima se po zakonu može provesti ovrha. Kako se ovrha po zakonu ne može provesti na tuđim stvarima, znači da takve stvari ne mogu biti predmetom ovrhe, odnosno da su i takve stvari izuzete od ovrhe.

Određivanje ovrhe na predmetu koji nije u vlasništvu ovršenika može se, dakle, podvesti pod žalbeni razlog naveden u čl. 50. stavak 1. točka 6. OZ-a. Pritom treba naglasiti kako čl. 50. OZ-a ne propisuje taksativno navedene isključive razloge za žalbu, nego bi ovršenik mogao uložiti žalbu i zbog svih ostalih razloga zbog kojih je može izjaviti u parničnom postupku.<sup>23</sup> Dakle, i zbog pogrešne primjene bilo koje materijalnopravne odredbe OZ-a te zbog pogrešno utvrđenog činjeničnog stanja.

Drugo pitanje koje se postavlja prilikom ocjene dopuštenosti žalbe ovršenika jest pitanje pravnog interesa. Na prvi pogled, ovršenik nema nikakav pravni interes osporavati rješenje o ovrsi koje se provodi na tuđoj imovini, iako je on formalno stranka u postupku. Ipak, sud bi pasivnost ovršenika mogao protumačiti kao opstrukciju postupka te mu temeljem čl. 16. stavka 6. OZ-a izricati novčane kazne ili kaznu zatvora. Stoga ovršeniku treba priznati pravni interes za osporavanje rješenja o ovrsi koje je doneseno na tuđem predmetu jer on realno ne može izvršavati naloge koje mu sud određuje (npr. nalog iz čl.

---

odgovarajuće dokaze o vlasništvu ovršenika, pa mu to pravo treba priznati i nakon donošenja rješenja o ovrsi povodom žalbe ovršenika. S obzirom na to da žalba u ovršnom postupku u pravilu nema suspenzivni učinak, ona ne bi trebala utjecati na odugovlačenje postupka.

<sup>23</sup> Dika, Mihajlo, *Građansko ovršno pravo, I. knjiga, Opće građansko ovršno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2007, str. 316.

162. stavak 1. OZ-a, kojim se poziva na dobrovoljnu predaju vozila) i nije dužan trpjeti ovršne radnje za koje unaprijed zna da su neprovedive (npr. pljenidbu pokretnina).

Kada ovršenik izjavi žalbu osporavajući svoje pravo vlasništva na predmetu ovrhe, ovršni sud može se naći u teško rješivoj situaciji. S jedne strane, u ovršnom se postupku u pravilu ne utvrđuju sporne činjenice. S druge strane, sud nema ovlasti iz čl. 52. OZ-a uputiti ovršenika na parnicu jer su tim člankom taksativno propisani žalbeni razlozi uslijed kojih bi sud imao takve mogućnosti. Dakle, o žalbi bi morao odlučiti prvostupanjski sud koristeći svoje remonstrativne ovlasti ili drugostupanjski sud kojemu je sud prvog stupnja prosljedio žalbu. Odluku neće biti teško donijeti ukoliko ovršenik osnovanost žalbe dokaže pravomoćnom presudom ili drugom javnom ispravom ili javno ovjerovljenom privatnom ispravom ili se žalba temelji na općepoznatim činjenicama ili se činjenice mogu utvrditi primjenom pravila o zakonskim predmnijevama. Tada bi na odgovarajući način trebalo primijeniti odredbu čl. 52. i čl. 60. OZ-a, odnosno sud bi o žalbi mogao odlučiti u ovršnom postupku.

Međutim, kada takve pretpostavke nisu ispunjene, dokazivanje prava vlasništva na vozilu može biti vrlo problematično. Prethodno je rečeno kako pravo vlasništva na vozilu nije registarsko pravo koje se stječe upisom u određeni upisnik. Razloga tome je mnogo. Naime, vozila su kao pokretne stvari uključena u intenzivnu trgovačku razmjenu na dnevnoj bazi. U svjetskoj trgovini razvijene su distributerske mreže s određenim ustaljenim oblicima trgovačkih odnosa koji ne poznaju formalne pretpostavke za stjecanje vlasništva, kao što bi bio upis tog prava u upisnik. Propisivanjem režima kao što vrijedi za, primjerice, nekretnine stvorio bi se čitav niz problema koji bi usporili, ako ne i potpuno paralizirali trgovinu vozilima. Tako kupac ne bi mogao postati vlasnikom vozila sve do upisa u upisnik. Kako se ova vrsta pravnih poslova sklapa poprilično često, takvom bi upisniku dnevno stizalo na desetke novih prijedloga za upis, što bi s vremenom dovelo do gomilanja predmeta. U nezgodnom položaju našli bi se zastupnici proizvođača vozila koji bi kupili i platili određenu količinu vozila od inozemnog partnera, ali prema domaćem pravu ne bi stekli pravo vlasništva sve do upisa u takav upisnik. Time bi nastala pravna nesigurnost u pogledu polaganja prava na još neupisanim vozilima, ali i dodatni troškovi za subjekte koji u sklopu svoje djelatnosti prodaju vozila.

Pored toga što pravo vlasništva na vozilu nije registarsko pravo, prema općim pravilima obveznog prava, za ugovor o kupoprodaji vozila nije propisan poseban oblik. To znači da se takvi ugovori mogu sklapati i neformalno, usmenom pogodbom. Dakle, sasvim legitimno sredstvo kojim se dokazuje postojanje takva ugovora mogli bi biti svjedoci, isprave kojima se dokazuje isplata cijene i sl. Sve ovo nadilazi mogućnosti ovršnog suda prilikom utvrđivanja činjenica i jedino se može raspraviti u okvirima parničnog postupka. Stoga u slučaju spora o pravu vlasništva koji ovršni sud ne može razriješiti kvalificiranim dokaznim sredstvima u nedostatku izričite odredbe jedini je način na odgovarajući način primijeniti pravila o upućivanju ovršenika na parnicu.

U takvu parničnom postupku sudovi bi trebali imati u vidu da stjecatelj vozila u postupku registracije mora priložiti dokaz o vlasništvu. To može biti račun prodavatelja, kupoprodajni ugovor i dr. Dakle, logično je pretpostaviti da svatko onaj tko je kupio vozilo s namjerom da ga koristi u prometu mora imati određeni materijalni dokaz takva pravnog posla. U suprotnome, iskaze svjedoka ili stranaka ne treba smatrati vjerodostojnima. S druge strane, kada bi netko kupio vozilo bez namjere registracije, primjerice da ga koristi kao izložbeni primjerak ili radi dijelova, tada bi se iskazi o dokazivanju neformalnog ugovora mogli uzeti u obzir.

Nema dvojbe da bi se problem dokazivanja ovih pravnih poslova u velikoj većini slučajeva riješio propisivanjem obveznog pisanog oblika ugovora, uz ovjeru potpisa prodavatelja. Takvo rješenje mogli bismo pravdati činjenicom da se kupljeno vozilo u pravilu registrira i upisuje u određeni registar, što zahtijeva veću vjerodostojnost isprave temeljem koje se vrši takav upis. Ovakav režim propisan je u zemljišnoknjižnom pravu, a slično je i u registarskom pravu trgovačkih društava. Međutim, zbog načina na koji se tradicionalno odvija trgovina vozilima praktičnije je zadržati postojeće rješenje, prema kojemu se vozila mogu prodavati neformalnim poslovima, uz obvezan dokaz takva posla u upravnom postupku registracije. Na sudovima ostaje da u svakom pojedinom slučaju, uzevši u obzir cjelokupne okolnosti, utvrde postojanje takvih pravnih poslova.

#### **4.1.4. Prigovor treće osobe**

Pravni interes osporavanja ovrhe koja se provodi na tuđoj stvari svakako treba priznati i trećoj osobi koja polaže pravo na predmetu na kojemu se provodi ovrha. OZ je ovaj problem riješio putem prigovora treće osobe, gdje se takvoj osobi omogućuje putem prigovora tražiti da se ovrha proglašeni nedopuštenom. Ovakav prigovor može se podnijeti sve do dovršetka ovršnog postupka, međutim, njegovo podnošenje ne sprječava provedbu ovrhe i namirenje ovrhovoditeljeve tražbine. Treća osoba mogla bi, međutim, zatražiti odgodu ovrhe, ali mora učiniti vjerojatnim postojanje svog prava te da bi provedbom ovrhe pretrpjela nenadoknadivu ili teško nadoknadivu štetu. Također, sud može donijeti odluku o odgodu ovrhe samo ukoliko treća osoba u roku pokrene parnicu na koju je upućena (čl. 67. stavak 1. OZ-a). Povodom prigovora treće osobe sud će pozvati ovrhovoditelja i ovršenika na očitovanje o prigovoru te im u tu svrhu ostaviti rok od osam dana. Ako se ovrhovoditelj u propisanom roku ne očituje o prigovoru ili ako se jedna stranka usprotivi prigovoru, sud će podnositelja prigovora rješenjem uputiti da protiv stranaka u roku od petnaest dana pokrenu parnicu radi proglašenja ovrhe nedopuštenom. Iznimno, ukoliko podnositelj prigovora dokaže njegovu osnovanost pravomoćnom presudom ili drugom javnom ispravom ili javno ovjerenom privatnom ispravom, odnosno ukoliko su činjenice na kojima se temelji prigovor općepoznate ili se mogu utvrditi na temelju pravila o zakonskim predmnijevama, sud će o prigovoru odlučiti u ovršnom postupku (čl. 60. stavak 2. OZ-a). Ukoliko bi treća osoba pokrenula parnicu bez prethodnog upućivanja ovršnog suda, sud bi takvu tužbu trebao odbaciti kao

nedopušteno jer je dužnost treće osobe da svoje pravo pokuša prvo ostvariti u ovršnom postupku.<sup>24</sup>

#### 4.1.5. Usporedba s režimom koji vrijedi za nekretnine

U skladu s prethodno navedenim, možemo konstatirati kako je kod ovrhe na vozilima pogrešno primijenjena tehnika ovrhe na nekretninama, gdje se zahtijeva da ovrhovoditelj uz prijedlog za ovrhu priloži i izvadak iz zemljišnih knjiga kao dokaz da je nekretnina u vlasništvu ovršenika. Upis prava vlasništva u zemljišnim knjigama ima posve drugačije pravne učinke od registracije vozila na ime vlasnika. Tako, primjerice, osoba koja temeljem pravnog posla kupi nekretninu još nije stekla pravo vlasništva sve dok se ne upiše u zemljišne knjige. Osim toga, za zemljišne knjige primjenjuje se načelo istinitosti, potpunosti i javnosti. To znači da se smatra da zemljišna knjiga, kao javna knjiga u koju svatko može izvršiti uvid, istinito i potpuno odražava činjenično i pravno stanje nekretnine, pa tko je u dobroj vjeri postupao s povjerenjem u zemljišne knjige, uživa zakonom propisanu zaštitu (čl. 7. i čl. 8. Zakona o zemljišnim knjigama<sup>25</sup>). Kod vozila je drugačije jer se vlasništvo po osnovi pravnog posla stječe sklapanjem tog posla i predajom u posjed. Evidencije MUP-a o registriranim vozilima niti su javne niti za njih vrijedi načelo istinitosti i potpunosti vezano za činjenicu prava vlasništva. Ovakav pogrešan pristup određivanja ovrhe na vozilima dovodi do toga da su faktično od ovrhe izuzeta sva ona vozila koja nisu registrirana na ime ovršenika, neovisno o tome što su u njegovu vlasništvu. Osim toga, kod ovrhe na nekretninama čl. 82. stavak 2. OZ-a propisuje da se prijedlogu za ovrhu može udovoljiti i onda kada ovršenik nije upisan kao vlasnik u zemljišnim knjigama ukoliko ovrhovoditelj podnese ispravu koja je podobna za upis ovršenikova prava. Ova odredba nije primjenjiva kod ovrhe na vozilima zbog izričite dikcije čl. 161. OZ-a da se ovrha određuje na temelju ovršne ili vjerodostojne isprave i izvatka iz evidencije o registriranim i označenim vozilima.

Dakle, ovrhu na vozilu ne treba uvjetovati izvatkom iz evidencije MUP-a kao isključivom dokazu o vlasništvu vozila, nego se i ovdje trebaju primijeniti opća pravila o presumiranom vlasništvu na pokretninama koje su u posjedu ovršenika. Pritom su pravni lijekovi i prigovor treće osobe dovoljni zaštitni mehanizmi koji sprječavaju da se ovrha provede na predmetu koji nije u vlasništvu ovršenika.

---

<sup>24</sup> Gović, Iris, *Prigovor treće osobe (izlučni prigovor) protiv ovrhe na pokretninama*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, 5/1998, str. 571.

<sup>25</sup> Zakon o zemljišnim knjigama (*Narodne novine* 91/96, 68/98, 137/99, 114/01, 100/04, 107/07, 152/08, 126/10, 55/13 i 60/13).

#### 4.2. Izuzeća od ovrhe i ograničenja ovrhe na vozilima

Činjenica da je ovršenik vlasnik vozila koje je i registrirano na njegovo ime sama po sebi još nije dovoljno jamstvo da se ovrha na takvu vozilu može provesti. U određenim slučajevima ovrha na vozilima bit će ograničena ili će vozila biti izuzeta od ovrhe. Opće je pravilo da predmetom ovrhe ne mogu biti stvari izvan prometa, kao ni one stvari za koje je to određeno posebnim zakonom. Također, od ovrhe su izuzeti objekti, oružje i oprema namijenjeni obrani te oprema i objekti namijenjeni radu jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i pravosudnih tijela. Ove odredbe služe zaštiti važnih državnih i društvenih interesa te se samo iznimno mogu primijeniti kod ovrhe na vozilima (npr. izuzeće od ovrhe radnih strojeva koji se kao oružje koriste za potrebe oružanih snaga).

Znatno širu primjenu imaju odredbe čl. 5. stavak 2. OZ-a, prema kojima će sud na prijedlog ovršenika ovrhu ograničiti samo na neka od vozila koja su obuhvaćena ovršnim prijedlogom ukoliko se ispostavi da su dovoljna za ostvarenje tražbine ovrhovoditelja. Kod ove procjene sud bi trebao uzeti u obzir činjenicu da se u ovrsi vozilo može prodati za polovicu procijenjene vrijednosti pa ovrhu treba ograničiti samo ukoliko bi i takav iznos pokrio tražbinu ovrhovoditelja. Pritom uvijek postoji vjerojatnost da će ovrhovoditelj biti oštećen jer se kod ograničenja ovrhe teško može predvidjeti koja će se vozila prije prodati. S druge strane, treba zaštititi i interese ovršenika kako mu zbog relativno malih tražbina ne bi bila blokirana cjelokupna imovina. Ova dva suprotstavljena interesa sud će morati prosuđivati od slučaja do slučaja, vodeći pritom računa o načelima i svrsi ovršnog postupka.

OZ u čl. 75. i 76. sadrži opća pravila o zaštiti ovršenika, koja sama po sebi ograničavaju mogućnost provedbe ovrhe. Pritom se ovršenici dijele u tri kategorije: fizičke osobe koje ne obavljaju registriranu djelatnost, fizičke osobe koje obavljaju registriranu djelatnost i pravne osobe. Ove opće odredbe ipak neće doći do primjene kada se ovrha provodi na vozilima jer će tada vrijediti posebna pravila o izuzimanju ili ograničenju ovrhe (čl. 75. stavak 4. i čl. 76. stavak 2. OZ-a).

Jedno od takvih posebnih pravila propisuje da su od ovrhe izuzeti poljoprivredni strojevi koji su ovršeniku poljodjelcu nužni za održavanje poljoprivrednog gospodarstva u mjeri u kojoj je to nužno za njegovo uzdržavanje i za uzdržavanje članova njegova obiteljskog kućanstva (čl. 135. stavak 1. točka 3. OZ-a). Važna stavka ove odredbe jest da strojevi moraju biti nužni za ostvarenje propisanih ciljeva, što znači da svi ostali poljoprivredni strojevi mogu biti predmetom ovrhe. Pod pojam poljoprivrednog stroja mogli bi se ubrojiti pojedini radni strojevi, što su također motorna vozila.

Kada se ovrha provodi protiv obrtnika ili trgovca pojedinca, od ovrhe su izuzeti strojevi koji su ovršeniku nužni za obavljanje njegove djelatnosti (čl. 135. stavak 1. točka 4. OZ-a). Ovdje se opet mogu pojaviti radni strojevi pa se postavlja pitanje u kojoj su mjeri takva vozila izuzeta od ovrhe. Odgovor valja potražiti u čl. 242. OZ-a, koji propisuje ograničenja ovrhe na imovini pravnih osoba koje djelatnost obavljaju radi stjecanja dobiti, a koji se na

odgovarajući način promjenjuje i na ovrhu protiv fizičkih osoba koje obavljaju registriranu djelatnost (čl. 75. stavak 3. OZ-a). Ovdje je također propisano da se ovrha neće moći provesti na onim pokretninama nužnim za obavljanje djelatnosti ovršenika.

Međutim, takvim pokretninama neće se smatrati one koje služe obavljanju djelatnosti koju druge osobe pružaju odgovarajućim pokretninama na tržištu ili one koje se mogu iznajmiti na tržištu. Dakle, radni strojevi koje bi ovršenik obrtnik ili trgovac pojedinac mogao unajmiti na tržištu mogli bi biti predmetom ovrhe. Prema istom pravilu, ovrha bi se mogla odrediti i na „službenim“ osobnim automobilima ovršenika pravne osobe jer djelatnost prijevoza pruža taksi-služba, a takva se vozila mogu i unajmiti na tržištu.<sup>26</sup>

Svakako su najinteresantnije odredbe o ograničenju ovrhe protiv pravnih osoba i fizičkih osoba koje obavljaju registriranu djelatnost kada se radi o prijevoznčkoj djelatnosti i djelatnosti iznajmljivanja vozila. Takve osobe u pravilu će imati u vlasništvu veći broj motornih vozila pa OZ propisuje posebna pravila o opsegu unutar kojega se ovrha može provesti.

Ovrha na takvim vozilima neće se ograničiti ako se zbog ovrhe djelatnost ovršenika ne smanji za više od dvije trećine (čl. 242. stavak 4. OZ-a). Prilikom utvrđivanja ovih okolnosti sud ne bi smio ograničiti ovrhu samo zato što bi prijedlogom bilo zahvaćeno više od dvije trećine voznog parka ovršenika, nego ovršenik mora dokazati da bi mu se provedbom ovrhe djelatnost smanjila za više od dvije trećine. Pritom se misli isključivo na prijevoznčku djelatnost i djelatnost iznajmljivanja vozila, a ne na eventualne druge djelatnosti koje ovršenik obavlja. Isto tako, ovo smanjenje djelatnosti ne mora nužno značiti i smanjenje prihoda jer ovršenik može većinu prihoda ostvarivati samo s nekoliko vozila, a djelatnost obavljati s mnogo više vozila. Kriterij bi, dakle, trebao biti da ovršenik ne može više od dvije trećine vozila koristiti u poslovne svrhe prijevoza ili iznajmljivanja vozila, s time da se mora raditi o vozilima koje on inače koristi u navedene svrhe. Sva vozila ovršenika koja nisu u funkciji, jer npr. nisu registrirana ili su u kvaru, nisu relevantna za ocjenu ovih okolnosti.

Zakon o obrtu<sup>27</sup> sadrži posebne odredbe o ograničenju ovrhe u odnosu na obrtnike, čime je nastavljena loša praksa da se odredbe o ovrsi, umjesto u OZ-u, nalaze u nekoliko zakona. Kada su u pitanju vozila, čl. 36. stavak 2. tog Zakona propisuje da se ovrha radi ostvarenja novčane tražbine protiv obrtnika ne može provesti na onim stvarima i pravima na kojima se protiv njega ne bi mogla provesti kada ne bi obavljao gospodarsku djelatnost te na onima koja su nužna za obavljanje takve djelatnosti ako mu je ona glavni izvor sredstava za život. S obzirom na to da Zakon o obrtu ne propisuje daljnju razradu ovih odredaba, do primjene dolaze prethodno opisane posebne odredbe OZ-a o ovrsi protiv fizičkih osoba koje obavljaju registriranu djelatnost.

<sup>26</sup> Dika, M., *op. cit.* (bilj. br. 24), str. 492.

<sup>27</sup> Zakon o obrtu (*Narodne novine* 143/13).

Važno je napomenuti da se prethodno izložene odredbe o izuzimanju i ograničenju ovrhe neće primijeniti ukoliko je ovrhovoditelj na temelju pravnog posla s ovršenikom stekao na vozilu založno ili slično pravo radi osiguranja tražbine čije prisilno ostvarenje traži na tom vozilu. Isto tako, ovršenik se ne može pozivati na izuzeće i ograničenje ovrhe kada je vozilo stekao od ovrhovoditelja koji pokretanjem postupka traži ostvarenje svoje tražbine nastale u vezi s tim stjecanjem (čl. 77. stavak 1. i 2. OZ-a).

## 5. PROVEDBA OVRHE NA VOZILU

Opće je pravilo da se ovrha na pokretninama provodi zapljenom, procjenom, oduzimanjem, otpremanjem, povjeravanjem na čuvanje sudu, ovrhovoditelju ili trećoj osobi, njihovom prodajom te namirenjem ovrhovoditelja iz iznosa dobivenog prodajom. Redoslijed i način poduzimanja ovih radnja detaljno je propisan OZ-om. Kada se ovrha provodi na vozilima, poduzet će se i određene dodatne provedbene radnje, odnosno neke od ovih općih radnja poduzet će se na drugačiji način. Za ovrhovoditelja je važno u prijedlogu za ovrhu navesti ovršne radnje onako kako su naznačene u zakonskom tekstu. Tako je u jednome predmetu prijedlog za ovrhu pravomoćno odbačen jer je ovrhovoditelj umjesto oduzimanja pokretnina predložio njihovu transferaciju. Sud nije uvažio argument da izraz transferacija pokretnina u sebi sadržava radnju oduzimanja i otpremanja, nego da se radnje moraju naznačiti onako kako je propisano OZ-om.<sup>28</sup>

U nastavku posebno će biti obrađena upravo ova specifična pravila OZ-a koja propisuju provedbene radnje ovrhe na vozilima.

### 5.1. Određivanje ovrhe na vozilu

Ovrha na vozilu može se predložiti temeljem ovršne ili vjerodostojne isprave. U prvome slučaju ovrhu će odrediti sud, a u potonjem javni bilježnik. Sudjelovanje javnih bilježnika u ovrsi svakako je pozitivna inovacija u odnosu na sustav isključive sudske nadležnosti, međutim, kada je riječ o ovrsi na vozilima, prednosti javnobilježničke ovrhe ne dolaze do izražaja. Osnovni je razlog u tome što javni bilježnik ne može izvršiti ni jednu radnju provedbe ovrhe, nego se pravomoćno i ovršno rješenje o ovrsi javnog bilježnika kojim je ovrha određena na vozilu mora provesti na sudu. Javni bilježnik ne bi mogao u rješenju o ovrsi ni odrediti zabilježbu ovrhe jer se također radi o provedbenoj radnji koju može odrediti samo sud.<sup>29</sup> Ovakvo zakonsko rješenje trpi ozbiljne prigovore jer je najveća prednost javnobilježničke ovrhe u tome što se rasterećuju sudovi i ubrzava postupak. Ukoliko javni bilježnik s jedne strane može donijeti rješenje o ovrsi općenito na imovini

---

<sup>28</sup> GŽovr-3410/08 od 17. 2. 2009. godine, u: Mijoč, Mirela; Marković, Sandra, *Zakonodavni okvir sudske provedbe ovršnih postupaka na pokretninama – uz praksu redovitih sudova i Ustavnog suda Republike Hrvatske*, Informator 6119/12, str. 3.

<sup>29</sup> Mihelčić, Gabrijela, *Novine u ovrsi na pokretninama nakon stupanja na snagu Novele Ovršnog zakona iz 2008.*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Godišnjak 15, Organizator, Zagreb 2008., str. 774.

ovršenika, koje po pravomoćnosti ima takav učinak da ovrhovoditelju omogućuje izravnu naplatu, bez posredovanja suda, postavlja se pitanje zašto javni bilježnik ne bi mogao odrediti zabilježbu ovrhe na vozilu. Naime, trenutak upisa zabilježbe ključan je za ovrhovoditelja jer on tada stječe založno pravo i mjesto u prvenstvenome redu. Stoga nije pretjerano zaključiti da se vjerojatnost naplate za ovrhovoditelja smanjuje svakim danom koji protekne od predaje prijedloga za ovrhu pa do upisa zabilježbe. Ne treba zaboraviti da ovrhovoditelj može na provedbu sudu dostaviti tek pravomoćno rješenje o ovrsi javnog bilježnika. To pak znači da je ovršenik upoznat s provedbom ovrhe jer mu je rješenje prethodno dostavljeno pa bi mogao i otuđiti vozilo prije nego što ovrhovoditelj stekne založno pravo. Stoga bi za učinkovitost javnobilježničke ovrhe na vozilima bilo ključno da zabilježbu odredi već javni bilježnik. Što se tiče dostave takva rješenja na upis zabilježbe nakon njegove pravomoćnosti, radi se o obvezi koja se može prepustiti javnom bilježniku, ali i ovrhovoditelju, jer je njemu u interesu da tu radnju obavi u što skorijem roku. Prema trenutnom rješenju OZ-a, javni bilježnik može donijeti rješenje u kojemu će se samo navesti da se primjerak tog rješenja, temeljem čl. 161. stavak 2. OZ-a, dostavlja policijskoj upravi kod koje se vodi evidencija o registriranim i označenim vozilima radi provedbe zabilježbe. Takvo rješenje policijskoj upravi može dostaviti isključivo sud s nalogom upisa zabilježbe.

## 5.2. Stjecanje založnog prava i ostali učinci zabilježbe ovrhe

Kao što je prethodno navedeno, prva provedbena radnja suda bit će dostaviti rješenje o ovrsi nadležnoj policijskoj upravi radi upisa zabilježbe ovrhe kojom ovrhovoditelj stječe založno pravo. Prednosni red založnog prava računa se od dana dostave rješenja o ovrsi policijskoj upravi. Isto tako, primjerak rješenja o ovrsi bit će dostavljen Upisniku sudskih i javnobilježničkih osiguranja tražbina vjerovnika na pokretnim stvarima i pravima<sup>30</sup> radi provedbe odgovarajućeg upisa. Upisnik je javna knjiga koju vodi Služba upisa u sklopu FINA-e i u koju se upisuju prava i mjere koje se ne upisuju u druge javne knjige. Neka od tih prava bit će i založno pravo na pokretnini, koje se, u skladu sa zakonom, stječe ovrhom i osiguranjem, te prijenosi prava vlasništva na pokretnini ili prijenosi kojeg drugog prava radi osiguranja u skladu s posebnim zakonom. Čl. 16. stavak 1. Zakona o upisniku sudskih i javnobilježničkih osiguranja tražbina vjerovnika na pokretnim stvarima i pravima<sup>31</sup> propisuje da se založno pravo koje se upisuje u Upisnik, a koje je stečeno ovrhom ili osiguranjem bez pristanka ovršenika, odnosno protivnika osiguranja, stječe na način i u vrijeme utvrđeno OZ-om. Kada su u pitanju vozila, to će, dakle, biti zabilježbom u evidencijama MUP-a s danom dostave rješenja o ovrsi policijskoj upravi. S druge strane, čl. 17. stavak 1. Zakona o upisniku propisuje da se sudsko i javnobilježničko založno pravo na temelju sporazuma stranaka stječe upisom u Upisnik. Takvo pravo stječe se glavnim upisima u vrijeme kada je prijedlog za upis zaprimljen u Službi upisa. Dakle, u Upisnik se

<sup>30</sup> Upisnik sudskih i javnobilježničkih osiguranja tražbina vjerovnika na pokretnim stvarima i pravima (u daljnjem tekstu: Upisnik).

<sup>31</sup> Zakon o Upisniku sudskih i javnobilježničkih osiguranja tražbina vjerovnika na pokretnim stvarima i pravima (*Narodne novine* 121/05, u daljnjem tekstu: Zakon o Upisniku).



s konstitutivnim učinkom upisuju založna prava na vozilima na temelju sporazuma stranaka te fiducijarno osiguranje, dok upis založnog prava stečenog prisilnim putem ima samo deklaratorni učinak. Poseban značaj Upisnika kao javne knjige pronalazimo u čl. 21. stavku 4. Zakona o Upisniku, koji propisuje da se od dana upisa treći ne mogu pozivati na to da nisu znali za postojanje upisa. Ova odredba ima važne implikacije u odštetnim parnicama, pa i u parnicama kojima se osporava valjanost pravnih poslova, gdje se stranke ne bi mogle pozivati da im nisu bile poznate činjenice koje su upisuju u Upisnik, npr. postojanje tereta.

Razlog opisanog dvostrukog režima stjecanja založnih prava na vozilima treba potražiti u čl. 161. stavak 6. OZ-a, koji propisuje da nakon zabilježbe ovrhe nije dopušten upis promjene prava vlasništva na vozilu ni upis tereta na temelju raspoložbi ovršenika, bez obzira na vrijeme kada su raspoložbe poduzete. Raspoložbe učinjene protivno ovoj zabrani nemaju pravnog učinka. Zbog neprecizne zakonske terminologije ova odredba zahtijeva posebno tumačenje.

Iz same formulacije čl. 161. stavak 6. OZ-a odmah možemo uočiti da je u ovom slučaju ponovno prepisana tehnika ovrhe na nekretninama, kao da upis vlasništva u zemljišnu knjigu i evidenciju MUP-a imaju isti učinak. Vlasništvo nekretnina se na temelju pravnog posla stječe upisom u zemljišne knjige. Kako OZ u čl. 84. stavak 3. propisuje da upisom zabilježbe ovrhe na nekretnini nije dopušten upis promjene prava vlasništva niti kojeg drugog stvarnog prava utemeljenog na raspoložbi ovršenika, time je onemogućeno da ovršenik nakon tog trenutka proda nekretninu koja je predmet ovrhe. Takav ugovor ne bi imao pravnog učinka i stjecatelj ne bi mogao postati vlasnikom nekretnine, pa eventualni prigovori da nekretnina nije u vlasništvu ovršenika ne bi bili osnovani. S druge strane, vlasništvo na vozilima stječe se na temelju pravnog posla predajom vozila u samostalan posjed na temelju valjano očitovane volje dotadašnjeg vlasnika usmjerene na to da njegovo vlasništvo prijeđe na stjecatelja (čl. 116. stavak 1. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima).<sup>32</sup>

Kada OZ propisuje da nakon zabilježbe ovrhe nije dopušten upis promjene prava vlasništva na vozilu, doslovnim tumačenjem došli bismo do zaključka da se ovom odredbom zabranjuje registracija vozila na ime kupca, a ne i stjecanje prava vlasništva od strane kupca. Drugim riječima, kupac bi postao vlasnikom vozila, ali ga ne bi mogao registrirati. Dakako, ovakva zabrana ne bi imala nikakva smisla. Još bi apsurdnije bilo to da bi tada ovršenik mogao prodati vozilo, ali ne bi mogao zasnovati terete na njemu, jer se takvi tereti stječu upisom u Upisnik, što također nije dopušteno nakon zabilježbe ovrhe. Stoga je jedino smisljeno tumačenje ovih odredaba analogna primjena propisa koji vrijede za ovrhu na nekretninama.

---

<sup>32</sup> Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (*Narodne novine* 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09 i 143/12, u daljnjem tekstu: ZV).

To znači da nakon upisa zabilježbe ovrhe nije dopušten prijenos prava vlasništva na vozilu temeljem dobrovoljne raspoložbe ovršenika te bi eventualni takvi pravni poslovi bili ništetni.<sup>33</sup> Kako se na ovrhu na pokretninama na odgovarajući način primjenjuje ovrha na nekretninama ukoliko tijekom ovršnog postupka dođe do promjene vlasnika vozila na neki drugi način (npr. univerzalnom sukcesijom), postupak bi se mogao nastaviti protiv novog vlasnika kao ovršenika (čl. 168., vezano za čl. 84. stavak 4. OZ-a).

Ovršenici će nerijetko pokušati prolongirati ili sabotirati postupak, pa i naknadnim sklapanjem kupoprodajnih ugovora, temeljem kojih će tvrditi da vozilo više nije u njihovu vlasništvu. Na ruku im svakako ide i činjenica da im je za takav pravni posao dovoljan i neformalni ugovor. Stoga je *ratio* ovih odredaba osigurati efikasnost u provedbi ovrhe, odnosno oduzeti ovršenima mogućnost da zloupotrebom svojih prava blokiraju ovršni postupak. Tako je u jednome predmetu treća osoba podnijela prigovor nedopuštenosti ovrhe tvrdeći kako je stekla vlasništvo na motornom vozilu temeljem kupoprodajnog ugovora s ovršenikom. Nakon upućivanja u parnicu sud je pravomoćno odbio tužbeni zahtjev da se ovrha proglasi nedopuštenom, uz obrazloženje da se radi o prividnom ugovoru, jer stranke nisu izrazile volju da se vlasništvo automobila prenese na tužitelja.<sup>34</sup>

Kako se vozila koja su pod ovrhom ne mogu dalje prodavati trećim osobama niti se na njima mogu zasnivati tereti, logično je da se u odnosu na takva vozila ne može izvršiti ni promjena registracije. Dakle, propisivanjem da se založno pravo stječe zabilježbom u evidencijama MUP-a zakonodavac je želio onemogućiti da se nakon toga izvrši promjena registracije jer će djelatnicima MUP-a prilikom pokušaja promjene registracije biti vidljivo da se nad vozilom provodi ovrha. Međutim, nedostatak je ovog rješenja u tome što kupac vozila koje je pod ovrhom ne može na vrijeme saznati ovu važnu okolnost koja utječe na valjanost ugovora o kupoprodaji.

Naime, evidencije MUP-a u koje se upisuje založno pravo stečeno ovrhom nemaju svojstvo i značenje javne knjige kao što ga ima Upisnik. Ova evidencija vodi se, sukladno čl. 20. stavak 1. Pravilnika o registraciji, na Informacijskom sustavu MUP-a, u koji zainteresirane osobe nemaju mogućnosti uvida kao u ostale javne knjige. Iz tog razloga nerijetko se događa da kupac sazna da se nad vozilom provodi ovrha tek kada bezuspješno pokuša izvršiti registraciju na svoje ime. Činjenica da se rješenje o ovrsi dostavlja i Upisniku ne pridonosi znatno pravnoj sigurnosti jer se u slučaju neslaganja podataka kao mjerodavno uzima stanje zabilježeno u evidencijama MUP-a. U Upisniku će biti zabilježeno da je založno pravo stečeno prisilnim putem, tj. ovrhom, te kada je poduzeta radnja kojim je stečeno (čl. 16. stavak 3. Zakona o Upisniku). Da bi se to moglo evidentirati, sud će prije dostave rješenja o ovrsi Upisniku morati pričekati povratnicu od pismena kojim je dostavio rješenje o ovrsi policijskoj upravi. Inače nije jasno na koji bi se način u Upisnik

<sup>33</sup> Stuhne, Zinajda, *Ovršni zakon s komentarom*, Zgombić & Partneri, Zagreb, 2006, str. 298.

<sup>34</sup> VSRH, Rev-1947/1999-2 od 8. 1. 2003. godine, preuzeto s: <http://www.vsrh.hr> (stanje na dan 20. 1. 2014. godine).

upisao podatak kada je stečeno založno pravo na vozilu. Sve će to opet trajati neko vrijeme tako da podaci u Upisniku neće odražavati trenutno stanje u evidencijama MUP-a.

Svakako, jedno od rješenja bilo bi propisati da se založno pravo u ovrsi stječe danom dostave rješenja o ovrsi Upisniku. Tada bismo izbjegli situaciju da imamo jedan javni Upisnik, gdje se s konstitutivnim učinkom upisuju prava na vozilu temeljem sporazuma stranaka, i jednu nejavnu evidenciju, u koju se s konstitutivnim učinkom upisuju prava stečena ovrhom.<sup>35</sup> Međutim, tada bi upis založnog prava istovremeno trebao biti vidljiv i na Informacijskom sustavu MUP-a kako bi se uskratila promjena registracije takva vozila. U svakom slučaju, trenutno rješenje, prema kojemu se založno pravo stječe upisom u evidencije MUP-a, bolje je od režima koji je vrijedio prije Novele iz 2005., kada se založno pravo stjecalo temeljem pljenidbenog popisa, pa su ovršenici skrivanjem vozila onemogućavali ovrhovoditelje u stjecanju tog prava.<sup>36</sup>

### 5.3. Oduzimanje i čuvanje vozila

Nakon upisa založnog prava u korist ovrhovoditelja, čl. 162. OZ-a propisuje da će sud ovršeniku dostaviti rješenje o ovrsi te mu istodobno zaključkom naložiti da u roku od osam dana preda vozilo sa svim njegovim pripadcima i ispravama osobi kojoj je rješenjem o ovrsi vozilo povjereno na čuvanje. Ukoliko ovršenik ne postupi u skladu sa zaključkom, vozilo će biti oduzeto na bilo kojem mjestu na kojemu se zatekne. Ovrhovoditelj tada mora u roku od 60 dana predložiti vrijeme, mjesto i način provedbe te radnje i osigurati sva potrebna sredstva i radnu snagu. Ove relativno novije odredbe uvedene su OZ-om iz 2012. godine, međutim, već sada se s velikim stupnjem izvjesnosti može pretpostaviti da se radi o lošem rješenju. Naime, do sada je jedan od najvećih problema provedbe ovrhe na vozilima bio pronalazak vozila. Radi se o pokretnini koja se vrlo lako premjesti, a praksa je pokazala da ovršenici u velikom broju slučajeva nisu kooperativni. Razlog zbog kojega je člankom 137. OZ-a kao opće pravilo ovrhe na pokretninama propisano da će sudski ovršitelj prije pljenidbe predati ovršeniku rješenje o ovrsi upravo je to da ovršenik ne može skloniti pokretnine i onemogućiti ovrhu. Prema sadašnjim propisima, sud će rješenje o ovrsi dostaviti ovršeniku, zajedno sa zaključkom da dobrovoljno preda vozilo, čime će ga obavijestiti o postupku. Osim toga, policijske će uprave, nakon što im sud dostavi rješenje o ovrsi zbog upisa založnog prava, pozvati ovršenika kako bi se u napomenu prometne dozvole evidentirala ovrha i zabrana otuđenja (čl. 20. stavak 6. Pravilnika o registraciji). Ovi propisi omogućavaju ovršeniku da, pošto sazna za provedbu ovrhe, premjesti vozilo možda i nekoliko metara izvan svoga dvorišta ili ulaza te time izbjegne ovrhu. Tome valja dodati da se ovrha obustavlja već ukoliko se prilikom prve pljenidbe ne pronađu pokretnine (čl. 144. stavak 4. OZ-a). Analizom ovih propisa, ali i

<sup>35</sup> Drugačije Dika, M., *op. cit.* (bilješka 24.), str. 525. Autor smatra da je upis zabilježbe ovrhe u Upisnik funkcionalno suvišan s obzirom na to da se založno pravo s konstitutivnim učinkom stječe zabilježbom ovrhe u evidencijama MUP-a.

<sup>36</sup> Garac, Slavica; Marinčić, Ana, *Ovrha na pokretninama na temelju ovršne isprave u skladu s odredbama Novele Ovršnog zakona iz 2005.*, Hrvatska pravna revija 6/2006, str. 121.

poznajući životnu realnost, vrlo jednostavno možemo zaključiti da su šanse ovrhovoditelja za potpunu provedbu ovrhe na vozilima svedene na puku slučajnost.

Iluzorno je očekivati da će ovrhovoditelj naknadno moći locirati vozilo, nego će u pravilu kao mjesto gdje se vozilo nalazi navoditi adresu ovršenika. Stoga bi znatno učinkovitije rješenje bilo ono koje je propisano za ostale pokretnine i prema kojemu se rješenje o ovrsi uručuje ovršeniku neposredno prije pljenidbe. Što se tiče upisa zabilježbe ovrhe u prometnu dozvolu, radi se o odredbi koja ima svrhu obavijestiti treće osobe, prvenstveno potencijalne kupce, da se na vozilu provodi ovrha, odnosno da postoji založno pravo ovrhovoditelja i zabrana dobrovoljnog raspolaganja. Međutim, kada bi se založno pravo stjecalo upisom u Upisnik koji je javna knjiga, tada bi i ova odredba bila suvišna. Osim toga, može se očekivati u bližoj budućnosti da će se svi prometni dokumenti izdavati u obliku digitalnih kartica, u koje se neće moći upisivati naknadne napomene, što će zahtijevati i izmjenu ovih propisa.

Pored navedenoga, jedna od važnih provedbenih radnja ovrhe na pokretninama jest njihova zapljena. Trenutak zapljene iznimno je važan jer od tada ovršenik ne smije raspolagati zaplijenjenim stvarima. Kako ovršenik još od zabilježbe založnog prava ne smije otuđiti niti opteretiti vozilo, od trenutka pljenidbe on ga više ne smije ni upotrebljavati i koristiti. Drugim riječima, ovršenik gubi faktičnu vlast nad predmetom ovrhe, čak i kada mu je vozilo povjereno na čuvanje. S obzirom na to da se pljenidba obavlja sastavljanjem pljenidbenog popisa, prema sadašnjem uređenju ta bi se radnja provela tek ukoliko ovršenik dobrovoljno ne preda vozilo. Navedeno pak znači da bi ovršenik sve do tada mogao upotrebljavati i koristiti motorno vozilo, što pak može dovesti do njegova uništenja ili oštećenja, dakako, na štetu ovrhovoditelja. Pljenidbu kao ovršnu radnju svakako treba provesti i ukoliko ovršenik dobrovoljno preda vozilo, s time da bi dan pljenidbe trebao biti dan kada je ovršenik predao vozilo na čuvanje osobi određenoj u rješenju o ovrsi. Iz sadašnjeg zakonskog teksta nije jasno tko je dužan obavijestiti sud o toj činjenici kako bi sudski ovršitelj uopće mogao sastaviti zapisnik o pljenidbenom popisu i procjeni.

### **5.3.1. Primjena sustava *e-call* u ovršnome postupku**

Već je prije naglašeno kako je jedan od glavnih provedbenih problema ovrhe na vozilima njihov pronalazak. Ovrha će se uglavnom provoditi na mjestu prebivališta ili sjedišta ovršenika jer ovrhovoditelji najčešće neće raspolagati drugim podatkom gdje bi se vozila mogla nalaziti. Situaciju otežava i to što prema sadašnjim propisima ovršenici znaju za ovršni postupak pa vrlo jednostavno mogu premjestiti vozilo na drugu lokaciju. Rješenje ovog problema treba potražiti u tehnologiji, odnosno ovršni postupak već sada treba usklađivati s razvojem automobilske industrije kako bi se tehnološki potencijali maksimalno iskoristili. U tom smislu Europska je komisija u 2013. godini u zakonodavnu proceduru uputila dva prijedloga naziva *Proposal for a Regulation of the European parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the deployment*

*of the eCall in-vehicle system and amending Directive 2007/46/EC<sup>37</sup> i Proposal for a decision of the European parliament and of the council on the deployment of the interoperable EU-wide eCall.<sup>38</sup>*

Radi se o inicijativi na razini Europske unije koja predviđa da se od 2015. godine prilikom proizvodnje novih motornih vozila kategorije M1 (motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju još najviše 8 sjedala) i N1 (motorna vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase  $\leq 3500$  kg) obavezno ugrađuje sustav *e-call*. Radi se o sustavu koji bi u slučaju prometne nezgode automatski pozivao centar 112 i omogućavao nadležnim službama točnu lokaciju vozila. Da bi to mogao, sustav *e-call* morat će biti usklađen s postojećim satelitskim navigacijskim sustavima. Ukoliko se s implementacijom ovih propisa započne kako je predviđeno, od 2015. godine, možemo zaključiti da će za 20-ak godina velika većina motornih vozila imati ugrađen sustav *e-call*. Implementacija ovog sustava u ovršnom postupku svakako je zadatak na kojemu tehnološki i zakonodavno treba raditi u narednim godinama. Iako se već sada u materijalima koje je izradila Europska komisija naglasak stavlja na zaštitu privatnosti i onemogućavanje trajnog praćenja vozila putem sustava *e-call*, svakako je izgledno očekivati da će se on primjenjivati i u drugim slučajevima kada javni interes treba prevladati nad zaštitom privatnosti pojedinca. Tako bi se, primjerice, u slučaju otuđenja motornog vozila putem ovog sustava ono moglo odmah locirati. Jednaka je situacija i kod prikrivanja vozila nad kojim se provodi ovršni postupak. Kako je sada predviđeno, sustav *e-call* moći će se aktivirati ručno iz vozila ili automatski kada senzori detektiraju prometnu nezgodu. Međutim, da bi se ova tehnologija primijenila u ovršnom postupku, sustav bi morao imati opciju aktivacije od strane nadležnih tijela, i to u odnosu na konkretno vozilo koje je predmet ovrhe. Svakako, s tehničke strane radi se o izvedivim modifikacijama, ali ostaje da se vidi u kojem će se pravcu razvijati prije svega europsko, a u skladu s time i unutarnje zakonodavstvo. U svakom slučaju, primjenom sustava *e-call* u ovršnom postupku riješio bi se problem pronalaska motornog vozila nad kojim se provodi ovrha, što je danas jedan od glavnih razloga neučinkovitosti provedbe ovrhe.

#### **5.4. Procjena i prodaja vozila**

Prije prodaje vozila važno je utvrditi njegovu procijenjenu vrijednost. Procjenu će u pravilu obaviti sudski ovršitelj prilikom sastavljanja pljenidbenog popisa. Iznimno, sud može odrediti da procjenu obave sudski procjenitelj ili posebni vještak. Kada se vozilo povjerava na čuvanje komisionaru, procjenu i prodaju tada obavlja komisionar, u skladu s posebnim odredbama koje reguliraju takav način prodaje. Stranka može u roku od osam

---

<sup>37</sup> Proposal for a Regulation of the European parliament and of the Council concerning type-approval requirements for the deployment of the eCall in-vehicle system and amending Directive 2007/46/EC, (Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologacijskim zahtjevima za uvođenje eCall sustava i izmjena Direktive 2007/46/EC), preuzeto s: <http://eur-lex.europa.eu> (stanje na dan 1. 1. 2014. godine).

<sup>38</sup> Proposal for a decision of the European parliament and of the council on the deployment of the interoperable EU-wide eCall, (Prijedlog odluke Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju interoperabilnog eCall sustava u EU) preuzeto s: <http://eur-lex.europa.eu> (stanje na dan 1. 1. 2014. godine).

dana od obavljene procjene predložiti utvrđivanje više ili niže vrijednosti od procijenjene, o čemu će sud odlučiti zaključkom.

Važno je naglasiti da između dana pljenidbenog popisa i dana prodaje mora proteći najmanje petnaest dana. To znači da se vozilo može prodati i prije pravomoćnosti rješenja o ovrsi. Naravno, samo u slučaju kada je rješenje o ovrsi doneseno na temelju ovršne isprave. Pravomoćnost rješenja o ovrsi na temelju vjerodostojne isprave uvjet je za daljnju provedbu ovršnih radnja, pa tako i prodaje.

Vozilo se može prodati usmenom javnom dražbom ili neposrednom pogodbom. Kako se *de facto* radi o pokretninama veće vrijednosti, sud će u pravilu održavati javne dražbe, koje provodi sudski ovršitelj ili javni bilježnik. Novelom OZ-a iz 2014. godine uvedena je mogućnost da se na prijedlog ovrhovoditelja prodaja pokretnina provede elektroničkom javnom dražbom, uz odgovarajuću primjenu odredaba koje uređuju takvu prodaju nekretnina (čl. 149. stavak 7. OZ-a). Ova odredba nalazi se u dijelu općih odredaba o ovrsi na pokretninama, dok u posebnim odredbama o ovrsi na vozilima i dalje stoji formulacija da se vozila prodaju javnom dražbom ili neposrednom pogodbom (čl. 163. OZ-a). Iz ovoga može nastati dilema da se čl. 163. OZ-a primjenjuje kao *lex specialis*, odnosno da vozila nije moguće prodavati elektroničkom javnom dražbom. Međutim, smislenije je tumačenje da se ovdje zapravo radi o lošoj nomotehnici jer nema opravdanog razloga zbog kojega bi vozila bila izuzeta od mogućnosti prodaje elektroničkom javnom dražbom. Štoviše, takav način prodaje imao bi značajne prednosti i bio bi u skladu s modernim načinima komunikacije i trgovine.

Takvu prodaju provodila bi FINA na temelju zahtjeva koji joj dostavi sud. Tom zahtjevu sud bi trebao priložiti rješenje o ovrsi, izvadak iz evidencije MUP-a o registriranim i označenim vozilima i zaključak o prodaji (čl. 95. a) stavak 2., vezano za čl. 149. stavak 7. OZ-a). Ostaje nejasno iz kojeg razloga sud mora dostavljati FINA-i izvadak iz evidencije MUP-a kada se svi podaci iz tog izvotka već nalaze na rješenju o ovrsi. Elektronička javna dražba započinje objavom poziva na sudjelovanje na mrežnim stranicama FINA-e. Od objavljivanja poziva pa do početka prikupljanja ponuda mora proteći najmanje 60 dana. I na ovoj vrsti dražbe mogu sudjelovati samo osobe koje su dale jamčevinu. Prikupljanje ponuda traje deset radnih dana, a ako se na prvoj elektroničkoj javnoj dražbi ne prikupi nijedna valjana ponuda, druga dražba počinje objavom poziva na sudjelovanje prvog dana nakon završetka prve dražbe. Ukoliko i druga dražba ostane bez uspjeha, FINA će obavijestiti sud, koji će obustaviti ovrhu (čl. 102. OZ-a). Ponuda se predaje elektroničkim putem, a mora sadržavati cijenu koja je ista ili veća od cijene koja je naznačena u pozivu za sudjelovanje.

Ukoliko je dražba uspješno okončana, FINA sve podatke prosljeđuje sudu, koji utvrđuje koji je kupac ponudio najveću cijenu i jesu li ispunjene pretpostavke za donošenje zaključka iz čl. 164. OZ-a, temeljem kojega će kupac izvršiti registraciju na svoje ime. Kako se u postupku prodaje pokretnina ne donosi rješenje o dosudi kao kada su u pitanju nekretnine, postavlja se pitanje može li sud u zaključku, uz analognu primjenu čl. 103.

stavak 6. OZ-a, utvrditi da se kupcem smatra osoba koja je ponudila nižu cijenu ukoliko ona osoba koja je ponudila višu cijenu ne položi kupovninu u zadanom roku. Iz praktičnih razloga svakako bi valjalo zagovarati ovakvo tumačenje, iako bismo tada imali nelogičnu situaciju da je ova opcija moguća kod elektroničke javne dražbe, dok se kod obične javne dražbe smatra da nije uspjela ukoliko kupac ne uplati cijenu. Elektronička javna dražba svakako je pozitivna promjena ovršnog zakonodavstva. Sporna je, međutim, nadležnost FINA-e, koja počinje preuzimati sve više poslova koji su u primarnoj nadležnosti suda.<sup>39</sup>

Prodaja se može vršiti i putem javnih komisionara. Sud će tada zaključkom odrediti hoće li se vozilo prodati na javnoj dražbi ili neposrednom pogodbom. Javnu dražbu kod komisije prodaje provodi javni bilježnik. Mogućnost komisije prodaje vozila svakako ima niz prednosti. Prije svega, predmet prodaje može se na jednostavniji način prezentirati tržištu. Poslove javnih komisionara organizira i provodi Hrvatska gospodarska komora,<sup>40</sup> ali će te poslove u pravilu obavljati posebno ovlaštene fizičke i pravne osobe, koje imaju svoje prodajne i komercijalne mreže. Zatim, komisionar prodaje vozilo u svoje ime, a za račun ovršenika, što znači da ovršenik neće saznati tko je kupac, čime se kupcu jamči diskrecija. Trenutačno je pri HGK registrirano osam pravnih osoba koje su ovlaštene provoditi komisiju prodaju pokretnina u ovršnom postupku.<sup>41</sup> Usporedbe radi, na dan 31. 10. 2007. godine HGK je potpisala ugovore o povjeravanju poslova javnog komisionara s osamnaest pravnih subjekata.<sup>42</sup> Razlog smanjenja broja javnih komisionara zasigurno je u drastičnom smanjenju gospodarske aktivnosti u posljednjih nekoliko godina, što se reflektiralo i na ovome području.

Kada je riječ o komisijoj prodaji pokretnina, propisi su prilično liberalni te ostavljaju široku mogućnost ovrhovoditelju i komisijaru ugovoriti uvjete takve prodaje. Iako bi se sve pokretnine procijenjene vrijednosti veće od 50.000,00 kn trebale evidentirati u očevidniku nekretnina i pokretnina, koji također vodi HGK, komisijona prodaja osigurava izravan pristup kupcima putem pravnih subjekata čija je osnovna djelatnost u pravilu trgovima motornim vozilima. Negativna strana komisije prodaje jesu dodatni troškovi za ovrhovoditelja, bez jamstva da će se vozilo doista i prodati.

Bez obzira na to provodi li dražbu komisijar ili sudski ovršitelj ili se provodi elektroničkim putem, za sudjelovanje zainteresirane osobe moraju položiti jamčevinu, što će se posebno provjeriti te uskratiti sudjelovanje osobama koje jamčevinu nisu položile. Pitanje jamčevine kao pretpostavke za sudjelovanje na dražbi trebalo bi posebno preispitati jer se radi o nepotrebnom formaliziranju postupka. Jamčevina bi trebala biti svojevrsna potvrda o ozbiljnosti kupca koji namjerava sudjelovati na dražbi. Međutim, upravo će ova formalna pretpostavka pojedinim ozbiljnim kupcima onemogućiti sudjelovanje na dražbi. Razloga za to može biti mnogo, od propuštanja roka za uplatu pa

<sup>39</sup> Kontrec, Damir, Novine u ovrsi na nekretninama, u: Marica Kuzmić (ur.), *Izmjene i dopune Ovršnog zakona 2014.*, Inženjerski biro, Zagreb, 2014, str. 16.

<sup>40</sup> Hrvatska gospodarska komora, u daljnjem tekstu: HGK.

<sup>41</sup> Preuzeto s: <http://www.hgk.hr> (stanje na dan 7. 1. 2014. godine).

<sup>42</sup> Hrvatin, Branko, Marković, Nevenka, *Ovrha na pokretninama*, Pravo u gospodarstvu 46 (2007) 6, str. 504.

do nedostatka gotovinskih sredstava, kada se vozilo kupuje kreditom banke. S druge strane, jednostavnom izmjenom OZ-a može se eliminirati problem kupaca koji sudjeluju na dražbi bez stvarne namjere kupnje vozila. Prema sadašnjem čl. 151. stavku 2., koji se u skladu s čl. 164. OZ-a primjenjuje na odgovarajući način, ukoliko kupac odmah nakon dražbe ili u roku koji mu odredi sud ne položi kupovninu, smatra se da dražba nije uspjela. Izmjenom ovih odredaba na način da se u potonjem slučaju kupcem smatra prvi sljedeći ponuditelj koji je ponudio najvišu cijenu ubrzao bi se postupak, uz istovremeno odstranjivanje onih osoba koje zloupotrebljavaju svoje pravo sudjelovanja na dražbi. Ovakva mogućnost propisana je za dražbu nekretnina pa nema razloga da se ne primijeni i kada su u pitanju vozila.

### 5.5. Predaja vozila kupcu

Kupac preuzima vozilo odmah nakon dražbe pod uvjetom da je položio kupovninu. Iznimno on može preuzeti vozilo i ako nije odmah položio kupovninu ako na to pristane ovrhovoditelj, u granicama iznosa koji bi mu pripao iz postignute cijene. S obzirom na to da će kupci u određenim slučajevima kupovninu podmirivati kreditom, ne bi bilo svrhovito uvjetovati im plaćanje odmah po završetku dražbe. Predajom vozila kupcu on postaje vlasnikom. Iz ovih odredaba može se zaključiti kako sud neće donijeti posebno rješenje o dosudi vozila kupcu, na koje bi stranke i sudionici na dražbi imali pravo žalbe, kao što je to slučaj kod prodaje nekretnina.<sup>43</sup> Kupac vozilo preuzima odmah i postaje vlasnikom, a registraciju na svoje ime moći će izvršiti temeljem zaključka suda u kojemu će se navesti svi podaci potrebni za izdavanje prometnih dokumenata. Sud će zaključkom odrediti i brisanje prava vlasništva ovršenika, založnih prava na vozilu kao i ostalih prava koja prestaju prodajom. Dakako, sam zaključak suda neće biti dovoljan kupcu za registraciju vozila, nego će kupac morati priložiti i druge dokumente predviđene Pravilnikom o registraciji, a to su: dokaz o plaćenim propisanim obvezama, dokaz o tehničkoj ispravnosti vozila, osobnu iskaznicu i potvrdu o osobnom identifikacijskom broju ili drugu javnu ispravu koja sadrži podatak o osobnom identifikacijskom broju.

U praksi provedbe ovrhe na pokretninama pokazalo se da u velikom postotku slučajeva pokretnine preuzimaju u vlasništvo ovrhovoditelji jer drugih zainteresiranih kupaca nema. Kao jedno od rješenja za ubrzanje postupka predlaže se smanjenje broja provedbenih radnja na način da se ovrhovoditelj prilikom pljenidbe izjasni želi li provedbu prodaje pokretnina ili će odmah preuzeti pokretnine u vlasništvo, i to po stimulativnoj cijeni, jer kupuje stvari koje mu nisu potrebne i koje mora sam unovčiti.<sup>44</sup> Ovakvo rješenje, međutim, nije prihvatljivo jer dužnik čija se imovina prodaje ima pravo postići najveću moguću prodajnu cijenu. Osim toga, svrha je ovršnog postupka namirenje

---

<sup>43</sup> Nekić Plevko, Nada, *Ovrha na pokretninama*, preuzeto s: <http://www.tszg.hr> (stanje na dan 15. 1. 2014. godine).

<sup>44</sup> Stokić, Matija, *Ovrha na pokretninama – (ne)učinkovitost prodaje i namirenja*, *Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse* 20/2013, str. 634.



tražbine ovrhovoditelja iz imovine ovršenika, a ne konfiskacija te imovine u korist ovrhovoditelja, i to još po nerazmjernim cijenama.

## 5.6. Namirenje ovrhovoditelja

Namirenje ovrhovoditelja posljednja je provedbena radnja. Ukoliko se iz prodajne cijene namiruje samo ovrhovoditelj, sud neće održavati ročište za diobu, nego će odmah donijeti rješenje o namirenju. Ukoliko postoji više osoba koje se namiruju, rješenje o namirenju donosi ne nakon održanog ročišta za diobu, u skladu s odredbama OZ-a o redosljedu namirenja. Prilikom donošenja takva rješenja sud će uzeti u obzir samo one tražbine za koje je rješenje o ovrsi postalo pravomoćno do dana prodaje. Ostale tražbine namirit će se nakon pravomoćnosti rješenja o ovrsi iz preostalog iznosa kupovnine, ako ga ima, a ostatak će biti vraćen ovršeniku.

## 6. OVRHA NA VOZILIMA U NJEMAČKOM PRAVU

Odredbe o ovrsi u njemačkom pravu sadržane su u *Zivilprozessordnung*,<sup>45</sup> s time da navedeni propis ne sadrži posebna pravila o ovrsi na vozilima, nego se ona provodi u okviru općih odredaba o ovrsi na pokretninama. Postupak se u pravilu pokreće na prijedlog ovrhovoditelja temeljem taksativno navedenih isprava, koje moraju sadržavati ovršnu klauzulu. Ovršne radnje neznatno se razlikuju od onih propisanih OZ-om za ovrhu na pokretninama, s time da u njemačkom pravu važnu ulogu u provedbi ovrhe ima službenik suda *Gerrichtsvollzieher*.<sup>46</sup> On je u prvom redu zadužen za prikupljanje podataka o imovini ovršenika. Ove podatke pokušat će prikupiti od samog ovršenika, a može ih zatražiti i od nadležnih tijela (poreznih tijela i dr.). Ovršeniku koji ne surađuje s ovim službenikom sud može, na prijedlog ovrhovoditelja, odrediti zatvor u najduljem trajanju od šest mjeseci. Na temelju podataka koje je prikupio, *Gerrichtsvollzieher* sastavlja popis imovine, koji dostavlja sudu i ovrhovoditelju. Ovi popisi, međutim, nemaju učinak samo u konkretnom postupku, nego se od njih stvara zbirna baza podataka o imovini dužnika, koju zainteresirani subjekti pod propisanim uvjetima mogu pregledavati.<sup>47</sup> *Gerrichtsvollzieher* ovlašten je ponuditi dužniku plan obročne otplate duga, o čemu mora bez odgode obavijestiti ovrhovoditelja, koji se tom planu može usprotiviti.<sup>48</sup>

<sup>45</sup> *Zivilprozessordnung* (u daljnjem tekstu: ZPO), preuzeto s: <http://www.gesetze-im-internet.de>, stanje na dan 10. 11. 2014. godine.

<sup>46</sup> *Gerrichtsvollzieher* je službenik suda, a ima ovlasti slične sudskom ovršitelju.

<sup>47</sup> Poseban registar s podacima o ovršnim postupcima vodi se i u Finskoj. Ovdje se upisuju različite informacije o provedbi ovrhe, učinjenim radnjama, strankama, ali i podaci o imovini dužnika. Više o tome u: Ervo, Laura, *Enforcement Procedure in Finland - an Overview Based on Questionnaire*, u: Kengyel, M., Harsági, V., (ur.) *Grenzüberschreitende Vollstreckung in der Europäischen Union*, Sellier, European law publishers GmbH, München, 2011.

<sup>48</sup> Vollkommer, Gregor, *Die Reform der Sachaufklärung in der Zwangsvollstreckung – Ein Überblick*, Neue Juristische Wochenschrift 51/2012, str. 3684.

Ovdje pronalazimo važnu razliku u odnosu na hrvatski sustav, u kojemu je teret potrage za imovinom dužnika prevaljen na ovrhovoditelja. Iako je ovrhovoditelj ovlašten zatražiti relevantne podatke od nadležnih tijela i trećih osoba, on često neće imati saznanja kome konkretno uputiti takav dopis. Primjerice, ovršenik može imati nekretninu na području bilo kojeg suda u Republici Hrvatskoj. Da bi pronašao takvu nekretninu, ovrhovoditelj bi morao poslati dopise svim područnim katastarskim uredima u zemlji te potom pretraživati zemljišne knjige prema dostavljenim podacima iz katastra. Situacija je još manje optimistična kada su u pitanju tražbine ovršenika prema trećim osobama. Ovrhovoditelju takve tražbine u pravilu nisu poznate pa nema od koga posredstvom suda zatražiti podatke o tim tražbinama. Rješenje ovog problema postojalo je kroz institut prokazne izjave i prokaznog popisa imovine. Prokazna je izjava posebna izjava koju je ovršenik bio dužan dati pred sudom, na prijedlog ovrhovoditelja, ukoliko se stvari radi čije se predaje ili isporuke provodi ovrha nisu mogle pronaći kod njega. Izjava je morala sadržavati podatke o tome gdje se stvari nalaze, odnosno da ih nema ili da ne zna gdje se nalaze. Prokazni popis imovine podnosio je ovršenik, na prijedlog ovrhovoditelja, u slučaju kada je ovrha ostala bez uspjeha zato što se nisu našli predmeti na kojima se ovrha može provesti ili zato što su nađeni samo takvi predmeti koji očito nisu dovoljni za namirenje ovrhovoditeljeve tražbine. Ovršeniku koji nije postupio u skladu s rješenjem suda o davanju prokazne izjave i prokaznog popisa imovine sud je mogao izricati novčane kazne sve dok se ovršenik ne pokori nalogu suda. Novelom OZ-a iz 2014. godine institut prokazne izjave i prokaznog popisa imovine zbog nepoznatih razloga brisan je iz zakonskog teksta.

Što se tiče ovlasti njemačkog suda na izricanje kazne zatvora ovršeniku koji ne surađuje s ovršnim tijelima, sličnu odredbu imamo u čl. 16. OZ-a. Tako je u hrvatskom pravu sud ovlašten ovršeniku izreći novčanu kaznu ili čak kaznu zatvora osobama koje, primjerice, ometaju provedbu ovrhe ili skrivaju imovinu ovršenika. Iako ova mogućnost postoji, sudovi je u pravilu ne primjenjuju tako da ovršenici koji opstruiraju postupak ne trpe nikakve sankcije.

U njemačkom pravu od ovrhe su izuzeti predmeti koji ovršeniku služe za obavljanje ekonomskih aktivnosti kojima osigurava svoju egzistenciju (čl. 811. st. 5. ZPO-a). Jedan od takvih predmeta može biti i vozilo.<sup>49</sup> Međutim, ovrha će biti dopuštena i na takvu predmetu ukoliko se ovršeniku osigura zamjenski predmet. O ovom prijedlogu ovrhovoditelja odlučuje sud. Ovrhovoditelj bi, dakle, mogao osigurati ovršeniku vozilo manje vrijednosti i zaplijeniti mu ono veće vrijednosti, iako mu ono služi za namirenje životnih potreba. Hrvatsko pravo ne poznaje mogućnost osiguranja zamjenskog predmeta, ali su i razlozi za izuzeće od ovrhe postavljeni znatno uže, tako da za ovrhu na vozilima ovo ne bi imalo praktične važnosti. Međutim, u nekim drugim slučajevima rješenje iz njemačkog prava moglo bi imati praktičnu primjenu. Primjerice, kada se ovršeniku koji ima skupe kućanske predmete osiguravaju zamjenski manje vrijednosti.

---

<sup>49</sup> Deubner, G., Karl, *Aktuelles Zivilprozessrecht*, Juristische Schulung 9/2010, str. 785.

I u njemačkom pravu ovrha na pokretninama provodi se njihovom pljenidbom, kojom ovrhovoditelj stječe založno pravo. Pljenidbu provodi *Gerrichtvollzieher*. Čl. 808. ZPO-a propisuje da se predmeti u pravilu ostavljaju u posjedu dužnika, osim ukoliko to može ugroziti namirenje ovrhovoditelja. Kada su u pitanju vozila, čl. 157. *Geschäftsanweisung für Gerichtsvollzieher*<sup>50</sup> kao opće pravilo propisuje oduzimanje vozila upravo zbog postojanja opasnosti da će namirenje ovrhovoditelja biti ugroženo. Vozilo se iznimno može ostaviti ovršeniku kada na to pristane ovrhovoditelj ili je to iz drugih razloga opravdano. Ukoliko *Gerrichtvollzieher* zbog nekog razloga ne može oduzeti posjed vozila, dužan je poduzeti sve mjere da spriječi njegovo neovlašteno korištenje, od oduzimanja prometnih dokumenata pa čak do onesposobljavanja motora. Prilikom oduzimanja vozila *Gerrichtvollzieher* će oduzeti i prometne dokumente.

Potom se vrši procjena vrijednosti vozila i prodaja na javnoj dražbi, s time da se dražbe mogu provoditi i putem interneta. Ove radnje također obavlja *Gerrichtvollzieher*. Minimalna cijena za koju se pokretnine mogu prodati jest polovina procijenjene vrijednosti. Na prijedlog ovrhovoditelja ili ovršenika, *Gerrichtvollzieher* može unovčiti zaplijenjeni predmet i na drugi način. Novelom OZ-a iz 2014. godine u hrvatski ovršni postupak uvedena je mogućnost provedbe elektroničke javne dražbe. Iako se ne radi o internetskoj dražbi koja se provodi u realnom vremenu, nego o elektroničkom prikupljanju ponuda, svakako se radi o pozitivnoj promjeni koja bi u bližoj budućnosti trebala pokazati prve rezultate.

Iz prethodno izloženih odredaba možemo zaključiti kako se provedba ovrhe na vozilima u njemačkom pravu odvija na vrlo sličan način kao u hrvatskom pravu. Razlike koje postoje u provedbenim radnjama više su tehničke nego suštinske prirode. Međutim, ovršni postupak u Njemačkoj postavljen je tako da omogući brzu i učinkovitu naplatu tražbine ovrhovoditelja i u tom su smislu postavljene nadležnosti i dužnosti ovršnih tijela. Ovrhovoditelju se ne nameću obveze lociranja imovine ovršenika niti druge obveze prilikom provedbe ovrhe koje će, ne budu li ispunjene, rezultirati obustavom postupka. Svako nastojanje ovršenika da onemogući provedbu ovrhe rezultirat će strogim sankcijama, pa čak i zatvorom. S druge strane, naš zakonodavac kao da je provedbu ovrhe na vozilima prepustio ovrhovoditelju, koji mora utvrditi ima li ovršenik vozilo u vlasništvu, saznati lokaciju vozila ukoliko ga ovršenik dobrovoljno ne preda te osigurati otpremu. Čak ni sve nabrojeno ne bi stvaralo teškoće kada bi iza ovrhovoditelja stajala državna prisila koja bi demotivirala ovršenika od odugovlačenja i sprječavanja ovrhe. Suprotno tome, naš zakonodavac ukida institute kao što su prokazna izjava i prokazni popis imovine, na svakom koraku prijeti ovrhovoditelju obustavom ovrhe, a sudovi sankcije koje imaju na raspolaganju protiv ovršenika uopće ne koriste. Upravo u ovim malim detaljima, a ne u revolucionarnim izmjenama zakona, krije se razlika između učinkovite i neučinkovite ovrhe.

---

<sup>50</sup> *Geschäftsanweisung für Gerichtsvollzieher* (Proceduralna pravila za službenike koji provode ovrhu), preuzeto s: <https://beck-online.beck.de>, stanje na dan 20. 12. 2014. godine.

## 7. ZAKLJUČAK

Da bi ovršni postupak mogao ostvariti svoju osnovnu svrhu, on mora biti proveden brzo i sa što manje troškova. To znači smanjenje broja ovršnih radnja, njihovo pojednostavnjenje i onemogućavanje zlouporabe procesnih prava stranaka. Kada su u pitanju vozila, broj ovršnih radnja determiniran je samom prirodom vozila kao pokretnih stvari. Međutim, prilikom propisivanja načina poduzimanja tih radnja svakako ima prostora za modernizaciju ovog instituta. Prije svega, OZ nije terminološki i sadržajno usklađen s posebnim propisima koji uređuju vlasništvo i registraciju vozila. U tom smislu uvijek postoji opasnost pogrešne interpretacije pojedinih odredaba, što može znatno usporiti postupak. Od zakonom propisanih provedbenih radnja jedna od problematičnih jest stjecanje založnog prava upisom u nejavne evidencije MUP-a. Kada bi se založno pravo u ovrsi stjecalo upisom u javni Upisnik, otpao bi znatan broj teškoća koje mogu nastati uslijed vođenja dvostrukih evidencija. U tom slučaju upis založnog prava morao bi biti vidljiv na Informacijskom sustavu MUP-a kako bi se spriječila promjena registracije vozila pod ovrhom. Kod javnobilježničke ovrhe temeljem vjerodostojne isprave valjalo bi razmisliti o proširenju ovlasti javnih bilježnika kod provedbe ovrhe. Prema sadašnjem rješenju javni bilježnik ne može izvršiti ni jednu provedbenu radnju, pa čak ni dostaviti pravomoćno i ovršno rješenje radi upisa zabilježbe ovrhe, što direktno utječe na trajanje postupka. Propise koji uređuju dobrovoljnu predaju i pljenidbu vozila trebalo bi uskladiti s realnošću da ovršenici u velikom broju slučajeva nisu kooperativni. Sadašnje im uređenje omogućuje da vrlo jednostavno uzrokuju obustavu ovršnog postupka, a šanse ovrhovoditelja da pronađe i zaplijeni vozilo minimalne su. Na razini Europske unije uspostavlja se pravni okvir za primjenu sustava *e-call*. Radi se o novoj tehnologiji, koja primarno nije namijenjena za uporabu u ovrsi, ali čija bi primjena u ovršnom postupku dovela do gotovo stopostotne učinkovitosti prilikom pronalaska vozila. Velik broj postupaka koji se sada obustavljaju zbog nemogućnosti pronalaska vozila uporabom ovog sustava mogao bi biti proveden. Sustav *e-call* bliska je budućnost i vrlo vjerojatno možemo očekivati njegovu primjenu i izvan domene dojavljivanja prometnih nesreća. Kada su u pitanju ostale ovršne radnje, svakako treba zagovarati komisiju prodaju vozila jer se radi o odnosu u kojemu ovrhovoditelj može znatno brže ostvariti unovčenje predmeta ovrhe. Komisionar će također biti motiviran angažirati se oko prodaje, a redovito se radi o osobama koje imaju izravan pristup tržištu vozila, kao i svoje komercijalne mreže. Osim toga, povjeravanjem prodaje komisijaru dodatno se rasterećuju sudovi. Pozitivna inovacija svakako je prodaja putem elektroničke javne dražbe. Ostaje da se vidi je li povjeravanje operativnih poslova provedbe ove dražbe FINA-i najbolje rješenje. U skladu s rješenjima pojedinih europskih zemalja, trebalo bi ustrojiti posebne elektroničke registre u koje bi se upisivali podaci o imovini dužnika, ali i ostali podaci vezani za provedbu i tijek ovršnog postupka. Time bi se postupak ubrzao, smanjili bi se troškovi, a cijeli postupak bio bi transparentniji jer bi sud u svakom trenutku mogao na jednostavan način izvršiti nadzor nad radnjama sudskog ovršitelja. Podaci o imovini dužnika prikupljeni u jednom postupku mogli bi se koristiti i u svim ostalim ovršnim postupcima protiv istog ovršenika, ali i drugim postupcima (stečaj, predstečajna nagodba, porezni

nadzor i dr.). Odgovornost za provedbu ovrhe trebala bi biti na sudskim ovršiteljima, koji bi trebali prikupiti podatke o imovini ovršenika te se brinuti za pronalazak predmeta ovrhe. Ovrhovoditelji jednostavno nemaju učinkovitih instrumenata kojima bi ostvarili ove ciljeve. U tom smislu u zakonski tekst treba vratiti institut prokazne izjave i prokaznog popisa imovine, a u praksi pojačati primjenu odredaba koje osiguravaju procesnu disciplinu prilikom provedbe ovrhe.

Iz svega navedenoga proizlazi da u odredbama OZ-a o ovrsi na vozilima itekako ima prostora za doradu i modernizaciju pojedinih rješenja. Neučinkovit postupak dovodi do nemogućnosti naplate tražbine ovrhovoditelja. Samim time, on nije u mogućnosti podmirivati tražbine svojim vjerovnicima i stvara se začarani krug problematičnih pravnih subjekata, što se negativno odražava na čitavom nizu društvenih područja. Stoga učinkovita ovrha mora biti prioritet svih razina vlasti jer se kroz taj aspekt izravno aktualizira učinkovitost pravosudnog sustava u cjelini.

## Summary

**ENFORCEMENT ON MOTOR VEHICLES**

This paper presents an analysis of the special provisions dealing with enforcement on motor vehicles, while emphasising the problems that this raises in practice. The paper presents data on the relevance and scope of this instrument in the domestic legal order, while giving specific suggestions for improving its efficiency. The execution of enforcement on motor vehicles is compared with the solutions offered in German law. The author also presents an initiative of the European legislation regarding the obligatory introduction of an e-call system as a technological innovation in the automotive industry. Its proper application in the enforcement procedure would resolve one of the major causes of the inefficiency of enforcement on motor vehicles, the problem of identifying their location.

*Keywords:* enforcement, motor vehicle, registration, lien, e-call system

**Igor Bošković, LLB**, attending postgraduate specialist study at the Faculty of Law, University of Zagreb