

Zagreb, 28. prosinca 2005.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (u daljnjem tekstu: Agencija), sukladno ovlasti iz odredbe članka 37. točka 8. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja («Narodne novine», broj 122/03; dalje: ZZTN) prati i analizira uvjete na tržištu s ciljem razvoja tržišnog natjecanja. Temeljem inicijativa građanskih udruga, Agencija je pokrenula projekt praćenja i analiziranja uvjeta pod kojima se u Republici Hrvatskoj pružaju usluge taksi prijevoza, kao i opće propise kojima su jedinice lokalne samouprave uredile obavljanje predmetne djelatnosti.

Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu («Narodne novine», broj 178/04 i 48/05, dalje: ZPCP) načelno su uređeni uvjeti za ulazak na tržište taksi prijevoza i obavljanje usluge taksi prijevoza u Republici Hrvatskoj. Odredbom članka 46. stavak 1. ZPCP propisano je da se autotaksi prijevoz uređuje istim Zakonom i propisom kojeg, u skladu s ZPCP, donosi nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.

Sukladno odredbi članka 46. stavak 2. ZPCP, taksi prijevoz se obavlja na temelju licencije ili koncesije. Koncesiju izdaje nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno, Grada Zagreba, dok licenciju izdaje Ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa. Ukoliko nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba ne donese propis kojim će urediti obavljanje usluge taksi prijevoza na lokalnom području, taksi prijevoznik može obavljati autotaksi prijevoz na temelju licencije.

Prema članku 46. stavak 6. ZPCP, lokalnim propisima se uređuju uvjeti za dobivanje koncesije, utvrđuju se autotaksi stajališta, te broj sjedala u osobnom vozilu kojim se obavlja autotaksi prijevoz.

Prema saznanjima Agencije, mnoge jedinice lokalne samouprave, koje imaju razvijeno tržište taksi prijevoza svojim su propisima uredile ulazak na tržište i obavljanje djelatnosti taksi prijevoza.

Agencija je pod poslovnim brojem 031-02/2004-01/135 već donijela stručno mišljenje o načinu na koji je općim aktom jedinice lokalne samouprave uređeno obavljanje taksi prijevoza u Gradu Zagrebu.

Stručna služba Agencije je, temeljem ovlasti iz članka 37. točka 7. ZZTN tražila obavijesti o uređenju tržišta taksi prijevoza i od drugih većih gradova u Republici Hrvatskoj, i to: Rovinja, Splita, Poreča, Pule, Karlovca, Varaždina, Zadra, Opatije, Dubrovnika, Osijeka i Rijeke kako bi utvrdila na koji način je uređeno tržište pružanja usluga taksi prijevoza u tim gradovima.

Po zahtjevu Agencije, očitovanja na upit Agenciji su dostavili gradovi Rijeka, Split, Rovinj, Pula, Zadar, Varaždin, Osijek i Dubrovnik.

Na temelju zaprimljenih očitovanja i dokumentacije Agencija je utvrdila sljedeće:

1. Opći akti jedinica lokalne samouprave

Većina jedinica lokalne samouprave je posebnim propisima (odlukama gradskog vijeća) uredila obavljanje usluge taksi prijevoza na lokalnom području. Tako su iz uzorka koji je analizirala stručna služba Agencije poseban propis kojim je uređeno obavljanje autotaksi prijevoza donijeli gradovi Rijeka, Split, Rovinj, Pula, Zadar i Dubrovnik, dok gradovi Varaždin i Osijek, iako predmetnu materiju još nisu uredili posebnim propisima, namjeravaju to uskoro učiniti.

Agencija je prilikom analize dostavljenih propisa posebnu pažnju usmjerila na odredbe kojima se uređuje pristup tržištu pružanja usluga taksi prijevoza, načinu i uvjetima za dodjelu koncesija, sustavu formiranja cijena taksi usluga te mogućnostima i utjecaju koji imaju građani – korisnici u određivanju visine cijena.

2. Koncesije

Propisima jedinica lokalne samouprave se pravo na obavljanje usluga taksi prijevoza u pravilu stječe temeljem ugovora o koncesiji koji se sklapa s jedinicom lokalne samouprave. Mada se u većini propisa pravo na stjecanje koncesije jamči pravnim i fizičkim osobama, koncesije se, kako to iz ostalih odredba lokalnih propisa proizlazi, uglavnom dodjeljuju obrtnicima. S druge strane, neke jedinice lokalne samouprave svojim propisima nalažu obvezno članstvo u udrugama autotaksi prijevoznika, a iz statuta tih udruga razvidno je da samo fizičke osobe mogu biti njezini članovi.

U tom smislu, na primjer, člankom 8. Odluke o autotaksi prijevozu osoba Grada Zadra propisano je da natječaj za prikupljanje ponuda za dodjelu koncesije za obavljanje autotaksi prijevoza mora sadržavati naznaku da je ponuđač dužan priložiti uvjerenje kojim dokazuje da je član udruženja auto-taksi prijevoznika; odredbom članka 5. stavak 1. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Rijeci, pravo na dodjelu koncesije ima poduzetnik-fizička osoba s prebivalištem na području Grada Rijeke, koji je član Autotaksi podsekcije Sekcije prijevoznika pri Udruženju obrtnika Rijeka, dok je člankom 9. Odluke o autotaksi prijevozu osoba Grada Splita propisano da natječaj za prikupljanje ponuda za dodjelu koncesije za obavljanje autotaksi prijevoza mora sadržavati naznaku da je ponuđač dužan priložiti uvjerenje kojim dokazuje da je član udruženja auto-taksi prijevoznika.

Iz citiranih propisa proizlazi da taksi prijevoznici mogu biti samo fizičke osobe, koje su registrirane kao obrtnici, pa obavljanje ove djelatnosti nije omogućeno pravnim osobama odnosno poduzetnicima koji bi tu djelatnost obavljali kao trgovačko društvo, sukladno odredbama Zakona o trgovačkim društvima.

Dakle, diskriminacija pružatelja usluga u odnosu na statusni oblik je ili otvorena ili prikrivena, budući da u statutima ili drugim aktima članova interesnih udruga stoje odredbe da njihovi članovi mogu biti samo fizičke osobe.

Ipak, postoje i pozitivne iznimke od opisanog uređenja obavljanja taksi prijevoza, pa je tako, člankom 3. točka 1. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Rijeci propisano kako je

autotaksi prijevoznik pravna ili fizička osoba koja obavlja djelatnost autotaksi prijevoza, a člankom 5. iste odluke propisano je da pravo na dodjelu koncesije ima autotaksi prijevoznik-pravna osoba sa sjedištem na području Grada Rijeke i autotaksi prijevoznik-fizička osoba sa prebivalištem na području Grada Rijeke.

Isto se odnosi i na članstvo u Obrtničkoj komori, kao i na činjenicu da su predstavnici Obrtničke komore predviđeni kao članovi povjerenstava koja odlučuju o dodjeli koncesija ili dozvola. Tako je, na primjer, odredbom članka 8. Odluke o autotaksi prijevozu osoba u Gradu Splitu propisano da Gradsko poglavarstvo osniva i imenuje Komisiju za provođenje natječaja za dodjelu koncesije za obavljanje autotaksi prijevoza koju čine predsjednik i četiri člana, a jedan član komisije i njegov zamjenik imenuju se na prijedlog Udruženja obrtnika Grada Splita. Odredbom članka 7. stavak 4. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Rovinju propisano je da povjerenstvo čine predsjednik i dva člana povjerenstva, od kojih je jedan član predstavnik Udruženja obrtnika Rovinj, dok je odredbom članka 7. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Zadru propisano da povjerenstvo čine predsjednik i četiri člana, s time da se jedan član povjerenstva i njegov zamjenik imenuju na prijedlog Udruženja obrtnika Grada Zadra itd.

Koncesija predstavlja odobrenje kojim se pojedinom poduzetniku povjerava obavljanje autotaksi prijevoza na određenom području i za određeno vremensko razdoblje (4, 5 ili 10 godina). Koncesija se u pravilu dodjeljuje na temelju javnog natječaja, ponuditeljima koji ponude najviši iznos naknade za koncesiju. Koncesije izdaje gradsko poglavarstvo po načelu jedna koncesija za jedno vozilo.

Lokalnim propisima u pravilu je zabranjen prijenos koncesije za obavljanje autotaksi prijevoza na drugu osobu.

Na taj način, poduzetnici koji su dobili koncesiju, nisu izloženi pritisku novih konkurenata na tržištu do raspisivanja novog javnog natječaja. Zabrana prijenosa koncesije može predstavljati osobit problem u slučajevima kada se koncesija dodjeljuje na duže vremensko razdoblje (primjerice, člankom 20. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Puli propisano je kako se koncesija dodjeljuje na rok od 10 godina) jer tada ulazak novih poduzetnika na mjerodavno tržište nije moguć u dužem vremenskom razdoblju.

Sličnog učinka su i odredbe propisa pojedinih jedinica lokalne samouprave prema kojima se koncesija može produžiti bez provođenja javnog natječaja. U tom smislu, primjerice, odredbom članka 19. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Splitu, odnosno članka 18. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Zadru propisano je da se koncesija može produžiti, odnosno ponovno dodijeliti dosadašnjem koncesionaru, bez provođenja javnog natječaja.

Spomenutim odredbama općih akata jedinica lokalne samouprave se ograničava pristup na tržište taksi prijevoza, odnosno njime se jamči postojećim koncesionarima dugotrajna sigurnost u pružanju ove usluge, bez obzira na moguće promjene na tržištu odnosno njihove mogućnosti da slijede takve promjene, uz istovremeno onemogućavanje ulaska na tržište novim poduzetnicima.

3. Broj koncesija

U većini propisa jedinica lokalne samouprave koje je Agencija analizirala, unaprijed je

određen i propisan broj koncesija za autotaksi prijevoz koje se dodjeljuju temeljem javnog natječaja. Na taj način, odlukom zakonodavnog tijela jedinice lokalne samouprave unaprijed se utvrđuje broj autotaksi prijevoznika koji, prema mišljenju tog tijela, zadovoljava potrebe potražnje na mjerodavnom tržištu.

U tom smislu, primjerice, odredbom članka 4. Odluke o autotaksi prijevozu Grada Zadra utvrđen je broj koncesija za područje Grada Zadra u skladu s omjerom jedno vozilo na 1200 stanovnika, odredbom članka 5. stavak 2. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Splitu u skladu s omjerom jedno vozilo na 2000 stanovnika, odredbom članka 20. stavak 3. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Puli u skladu s omjerom jedno vozilo na 3500 stanovnika, odredbom članka 4. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Rovinju u skladu s omjerom jedno vozilo na 1000 stanovnika itd.

Na spomenuti način, jedinice lokalne samouprave anticipiraju potrebe tržišta i jednostrano interveniraju u tržišne odnose, ne dopuštajući tržišnim mehanizmima da sami odrede kolike su potrebe na strani potražnje što odstupa temeljnih tržišnih načela, a za posljedicu, u većini gradova i općina, ima neodgovarajuću uslugu s kojom građani nisu zadovoljni, ali isto tako i dio poduzetnika koji se bave ovom djelatnošću nezadovoljan je spomenutim propisima, jer im se ne omogućuje rast i razvitak kroz širenje opsega poslovanja.

4. Cijene taksi usluga

Gotovo u svim analiziranim aktima jedinica lokalne samouprave propisana je jedinstvena cijena usluge taksi prijevoza koju su obvezni primjenjivati svi poduzetnici koji djeluju na tržištu taksi prijevoza, a utvrđivanje visine cijena u pravilu je prepušteno regionalnom odnosno lokalnom interesnom udruženju autotaksi prijevoznika, bez ikakvog utjecaja potrošača koji bi eventualno zastupali interese građana, korisnika ovih usluga.

Cijene usluge se određuju u fiksnom iznosu, neovisno o stvarnim odnosima ponude i potražnje na tržištu i bez mogućnosti da pojedini poduzetnici samostalno odrede cijenu svojih usluga.

Iz rečenog proizlazi da u većini jedinica lokalne samouprave koje je analizirala stručna služba Agencije, na tržištu taksi prijevoza ne djeluju pravila slobodnog i otvorenog tržišnog natjecanja jer su subjekti na tržištu dužni primjenjivati jedinstvenu, unaprijed određenu cijenu usluge, koju izravno ili neizravno određuju interesne udruge davatelja usluga.

Tako je, primjerice, člankom 39. stavak 1. Odluke o autotaksi prijevozu Grada Splita propisano da cijenu usluge za autotaksi prijevoz na relaciji do 25 km, računajući od centra grada, utvrđuje Udruženje u skladu s propisima o načinu formiranja i kontrole cijena. Na sličan način, člankom 37. stavak 1. Odluke o autotaksi prijevozu Grada Zadra, propisano je da cijenu usluge za autotaksi prijevoz na relaciji do 25 km, računajući od centra grada utvrđuje Udruženje u skladu s propisima o načinu i formiranja i kontrole cijena, a uz suglasnost Poglavarstva. Člankom 30. Odluke o autotaksi prijevozu u cestovnom prometu Grada Dubrovnika propisano je da cijene autotaksi-usluga utvrđuje Udruženje obrtnika Obrtničke komore Dubrovačko-neretvanske županije uz prethodnu

suglasnost Gradskog poglavarstva, dok cijenu usluga taksi prijevoza na području Grada Zagreba, temeljem članka 36. stavak 1. Odluke, utvrđuje Udruženje autotaksi prijevoznika Grada Zagreba.

U nekim jedinicama lokalne samouprave, cijenu taksi usluga određuje nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, primjerice člankom 19. stavak 1. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Puli propisano je da cijenu usluga autotaksi prijevoza određuje Gradsko poglavarstvo Grada Pule.

Na temelju analiziranog uzorka jedinica lokalne samouprave, Agencija je utvrdila da samo općim aktom Grada Rijeke nije unaprijed propisano na koji način će se odrediti cijene autotaksi prijevoza, već je člankom 26. stavak 2. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Rijeci propisano samo za koje relacije (zone) se određuje različita cijena.

Opisana situacija na tržištu taksi prijevoza u Republici Hrvatskoj ima za posljedicu da su cijene taksi usluga u gradovima Republike Hrvatske među najvišima u Europi u usporedbi sa susjednim zemljama i zemljama članicama Europske unije u kojima je kupovna snaga građana daleko viša Hrvatskoj.

Tako cijena usluge taksi prijevoza u Gradu Zagrebu iznosi 19 kuna za start i 7 kuna za prijeđeni kilometar vožnje, u Gradu Splitu 20 kuna za start i 10 kuna za prijeđeni kilometar vožnje, u Gradu Rovinju 25 kuna za start i 8 kuna za prijeđeni kilometar vožnje itd.

S druge strane, cijena starta za uslugu taksi prijevoza u Ljubljani, prema saznanjima Agencije (izvor: <http://www.rumenitaxi.com>; <http://www.taxi-ljubljana.com>; <http://www.taxi-laguna.com/>), iznosi oko 200-280 SIT (cca. 6-8,5 kuna), dok cijena vožnje po prijeđenom kilometru iznosi 240-280 SIT (cca. 7,5-8,5 kuna). Također, i u Beogradu (izvor: www.beograd.org.yu/cms/view.php?id=1690) ograničena je maksimalna cijena starta i iznosi oko 52 dinara (cca. 4,5 kune) a maksimalna cijena po prijeđenom kilometru vožnje iznosi od 38 do 76 dinara (cca. 3,20 do 6,5 kuna).

Cijena taksi usluge u mnogim velikim europskim gradovima također je niža od cijene taksi usluge u Gradu Zagrebu, primjerice cijena taksi usluge po prijeđenom kilometru vožnje u Bukureštu iznosi oko 80 lipa, u Budimpešti oko 6 kuna (izvor: Večernji list od 18. prosinca 2002., web izdanje), u Beču cijena starta iznosi oko 2,5 EUR (cca. oko 18,5 kuna), a cijena po prijeđenom kilometru oko 0,9 do 1,2 EUR (cca. 6,5-9 kuna (izvor: <http://www.taxi31300.at>), u Berlinu (izvor: <http://www.taxi-in-berlin.de>), cijena starta iznosi približno 2,5 EUR (cca. oko 18,5 kuna), a cijena po prijeđenom kilometru iznosi od 1,02 do 1,53 EUR (cca. 7,5 do 11 kuna), u Rimu cijena starta iznosi oko 2,33 EUR (cca. 17 kuna), a cijena po prijeđenom kilometru 0,78 EUR (cca. 5,5 kuna) (izvor: <http://www.romeguide.it>), u Parizu cijena starta iznosi 2 EUR (cca. 14,5 kuna, dok cijena prijeđenog kilometra iznosi 0,77 EUR (cca. 5,5 kuna), u Madridu cijena starta iznosi 1,26 EUR (cca. 9 kuna) a cijena po prijeđenom kilometru iznosi 0,60 EUR (cca. 4,5 kune), u Lisabonu cijena starta iznosi 1,60 EUR (cca. 11,5 kuna), a cijena po prijeđenom kilometru 0,30 kuna (cca. 2 kune) (izvor: <http://www.taxi-paris.net/page38.html>) itd.

Cijena usluge taksi prijevoza u većini spomenutih gradova odražava i višu razinu kvaliteta taksi usluge koju pružaju poduzetnici u tim gradovima. Također, u spomenutim gradovima postoje posebne pogodnosti za pojedine kategorije korisnika, primjerice, popusti za pravne osobe, popusti za stalne korisnike usluga, studente, umirovljenike i sl.

5. Trajanje prebivališta

Neke jedinice lokalne samouprave se svojim općim aktima propisale da koncesiju za obavljanje autotaksi prijevoza poduzetnici fizičke osobe mogu dobiti samo ako imaju stalno prebivalište u zadnjih nekoliko godina na području jedinice lokalne samouprave u kojoj će obavljati taksi prijevoz.

U tom smislu, odredbom članka 3. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Puli propisano je da autotaksi prijevoz mogu obavljati obrtnici i trgovačka društva s registriranom djelatnošću autotaksi prijevoza, koji imaju autotaksi vozače s prebivalištem u trajanju najmanje od 5 godina na području Grada Pule ili Općina Barban, Fažana, Ližnjan, Marčana, Medulin, Svetvinčenat ili Vodnjan i koji su s Gradom Pula sklopili ugovor o koncesiji. Nadalje, odredbom članka 8. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Zadru, kao i odredbom članka 9. Odluke o autotaksi prijevozu u Gradu Splitu propisano je da natječaj za prikupljanje ponuda za dodjelu koncesije za obavljanje autotaksi prijevoza sadrži, među ostalim, i naznaku da je ponuđač dužan priložiti uvjerenje nadležnog tijela da posljednjih pet godina ima prebivalište na području Grada Zadra, odnosno Grada Splita, itd.

U vezi s time, odredbom članka 47. ZPCP propisano je da se autotaksi prijevoz obavlja na području one jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, na čijem području autotaksi prijevoznik ima sjedište/prebivalište, a jedinice lokalne samouprave mogu svojim općim aktima urediti pod kojim uvjetima je autotaksi prijevoz dozvoljen prijevoznicima sa sjedištem/prebivalištem izvan područja jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.

Međutim, ZPCP nije ovlastio nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave da svojim propisom propiše dodatne uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza na području jedinice lokalne samouprave, vezano uz trajanje prebivališta, pa se ovakvim odredbama općih akata jedinica lokalne samouprave nepotrebno otežava ulazak poduzetnika na mjerodavno tržište.

Slično obrazloženje dao je i Ustavni sud Republike Hrvatske u Odluci od 25. listopada 2005. («Narodne novine», broj 126/05). Rečenom Odlukom Ustavni sud Republike Hrvatske je ukinuo odredbu općeg akta Općine Bol kojom je bilo propisano da koncesiju za obavljanje autotaksi prijevoza osoba na području Općine Bol može posjedovati samo osoba koja na području te općine ima neprekidno prebivalište zadnje četiri godine. Ustavni sud Republike Hrvatske je rečenu odredbu ukinuo iz razloga što su njome dovedeni u nejednak položaj pred zakonom svi autotaksi prijevoznici s prebivalištem/sjedištem na području Općine Bol koji na tom području imaju prijavljeno prebivalište/sjedište, ali ne neprekidno zadnje 4 godine. Iako prema ZPCP-u ispunjavaju uvjet za obavljanje autotaksi prijevoza (imaju prijavljeno prebivalište/sjedište na području Općine Bol), osporena im odredba općeg akta Općine Bol nezakonito priječi obavljanje navedenog obrta, pa stoga nije u suglasnosti ni s člankom 14. stavkom 2. Ustava.

Osporeni dio odredbe općeg akta Općine Bol, naime, dovodi navedenu skupinu u nejednak položaj ne samo prema autotaksi prijevoznicima s prebivalištem/sjedištem na području Općine Bol koji ispunjavaju dopunski (Odlukom nezakonito propisani) uvjet, nego i prema autotaksi prijevoznicima u ostalim jedinicama lokalne samouprave na području Republike Hrvatske, odnosno u Gradu Zagrebu.

Zaključno, uzevši u obzir sve utvrđene činjenice, razvidno je da je opseg ograničenja nametnutih propisima jedinica lokalne samouprave, unatoč činjenici da je taksi prijevoz javna usluga i mora biti kontinuirano (0-24h) na raspolaganju potencijalnim korisnicima, neprimjeren za ostvarenje takve uloge taksi prijevoza i uglavnom usmjeren na očuvanje postojećeg stanja.

Pritom, u određenim jedinicama lokalne samouprave udruženjima autotaksi prijevoznika nameće se obveza obavljanje poslova od općeg interesa za sve autotaksi prijevoznike, kao što su snošenje troškova održavanja i obnove stajališnih oznaka na autotaksi stajalištima.

Međutim, riječ je o troškovima koje bi lokalne vlasti mogle pokriti iz sredstava dobivenih od plaćenih koncesija, što bi kao i način korištenja, red i rad na taksi stajalištima, radi zaštite potrošača, trebale urediti jedinice lokalne samouprave svojim propisima.

U funkciji razvoja taksi djelatnosti kao tržišno i poduzetnički atraktivne djelatnosti nužno je izvršiti odgovarajuće promjene i liberalizirati tržište taksi prijevoza u Republici Hrvatskoj. U tom smislu, preporučljivo je da se pojedinačna koncesija, koja prema važećim propisima jedinica lokalne samouprave vrijedi za jedno vozilo, ubuduće dodjeljuje jednom poduzetniku i da vrijedi za sva vozila kojima raspolaže taj poduzetnik. Cijenu koncesije jedinica lokalne samouprave može u takvim slučajevima odrediti prema broju vozila kojima raspolaže pojedini poduzetnik. U cilju sprječavanja razvoja monopola od strane jednog ili nekoliko velikih koncesionara, moguće je u početku ograničiti broj vozila po jednom poduzetniku.

Radi omogućavanja veće konkurencije i poboljšanja razine usluga taksi prijevoza, pitanje cijena, koje je važno i radi zaštite potrošača, moguće je urediti na način da jedinica lokalne samouprave utvrdi **najvišu (maksimalnu) cijenu** usluge taksi prijevoza, a da se poduzetnicima omogući da slobodno formiraju cijene svojih usluga do te, maksimalne cijene.

Pritom, uloga interesnih udruga taksi prijevoznika trebala bi, više nego do sada, biti usmjerena na zaštitu i promicanje interesa poduzetnika koji obavljaju ovu djelatnost pred državnim tijelima a radi unaprjeđenja razine kvalitete i dostupnosti ovih usluga svim građanima, osobito onih s posebnim potrebama, a ne na aktivnosti čiji je cilj zadržavanje postojećeg stanja u ovoj djelatnosti.

Također, programima povoljnijeg kreditiranja ili sufinanciranja troškova modernizacije vozila, usavršavanja, poticanja uvođenja novih usluga, uređenjem sustava koji jamče veću sigurnost vozačima taksija, jedinice lokalne samouprave mogle bi aktivnije poticati razvoj ove djelatnosti.

6. Komparativna praksa u drugim zemljama

U komparativnoj legislativi i pravnoj praksi poznato je da su neke države već u potpunosti liberalizirale tržište taksi prijevoza (Švedska, Novi Zeland, Sjedinjene američke države u nekim gradovima i Australija u nekim područjima), dok su u nekim državama fiksno određene samo maksimalne cijene (primjerice u Mađarskoj, Engleskoj, Walesu). Čak i u zemljama gdje je predmetno tržište zakonom uređeno na sličan način

kao i u Hrvatskoj, primjerice u Sloveniji, (Zakon o prevozih v cestnem prometu, uradno prečišćeno besedilo, ZPCP-1-UPB2) jedinice lokalne samouprave osigurale su tržišno natjecanje na lokalnoj razini, slijedom čega u Ljubljani postoji niz poduzetnika koji pružaju usluge taksi prijevoza po različitim cijenama koje su niže od cijena usluga taksi prijevoza u Republici Hrvatskoj.

Na sastanku Organizacije za gospodarsku suradnju i razvoj – OECD (Organization for Economic [Co-operation and Development](#)) od 22. svibnja 2001. raspravljano je pitanje tržišnog natjecanja u cestovnom prometu i upozoreno je kako je suprotstavljanje liberaliziranju tržišta taksi prijevoza snažno u slučajevima kada se koncesije (odobrenja) dodjeljuju pojedinačnim poduzetnicima, a ne i trgovačkim društvima, s obzirom da na taj način obrtnici štite položaj koji su već stekli na tržištu.

Zaključak je OECD-a da je, u slučaju povećanja potražnje za taksi uslugama na tržištu, potrebno ukloniti prepreke za ulazak na to tržište jer su iskustva nekih zemalja, koje su liberalizirale tržište taksi usluga (Australija u nekim dijelovima, posebno južna Australija, Švedska, Norveška, neki gradovi Sjedinjenih američkih država, Nizozemska) pokazala kako, unatoč problemima koji se javljaju u slučaju liberalizacije tog tržišta (nedostupnost usluge taksi prijevoza u ruralnim dijelovima zemlje, slab učinak na razvoj tržišnog natjecanja između poduzetnika koji uslugu pružaju na aerodromima i sl.), postoje mnogi pozitivni učinci liberalizacije ovog tržišta kao što su: ponuda jeftinijih usluga, povećanje broja poduzetnika na tržištu, pojava novih usluga na tržištu itd.

Riječ je, naime, o usluzi za koju je elastičnost potražnje iznimno visoka, odnosno gdje svaka promjena cijena bitno utječe na potražnju. To je i razlog zbog kojeg su tijela za zaštitu tržišnog natjecanja u svim OECD članicama (Federal Trade of Commission u Sjedinjenim američkim državama, National Competition Council u Australiji...) svojom aktivnošću značajno pridonijele postupnom otvaranju tržišta taksi prijevoza, a u korist potrošača.

Otvaranje tržišta taksi prijevoza trebalo bi donijeti višestruke koristi potrošačima, ali i poduzetnicima koji djeluju na tom tržištu. Naime, realno je za očekivati da će proces liberalizacije ovog tržišta za posljedicu imati povećanje interesa poduzetnika na tržištu, slobodno formiranje cijena, i samim time veći izbor za potrošače te opće smanjenje cijena taksi usluga kao posljedice tržišnog natjecanja. Također, liberalizacija tržišta taksi prijevoza trebala bi utjecati na smanjenje problema tzv. «crnog tržišta» taksi prijevoza na cijelom teritoriju Republike Hrvatske.

Slijedom rečenog, na temelju rezultata analize i sagledavanja stanja na ovom tržištu, Vijeće za zaštitu tržišnog natjecanja je na 52. sjednici, održanoj 28. prosinca 2005., temeljem članka 35., stavak 1., točke 2. i 8. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja («Narodne novine», broj 122/03; u daljnjem tekstu: ZZTN) donijelo sljedeće

M I Š L J E N J E

Vijeće za zaštitu tržišnog natjecanja (u daljem tekstu: Vijeće) smatra da propisi jedinica lokalne samouprave kojima je uređen sustav i način dodjela koncesija za obavljanje usluga taksi prijevoza kao i druga pitanja kojima su uređeni uvjeti za obavljanje ove djelatnosti sadrže niz odredbi kojima se ograničava pristup tržištu taksi prijevoza, uspostavlja sustav formiranja cijena ovih usluga na štetu potrošača te uređuju druga

pitanja u svezi s obavljanjem ove djelatnosti na način koji priječi njezin razvitak na tržišnim osnovama te ju čini nekonkurentnom i neefikasnom.

Zadržavanjem naslijeđenog sustava i nepostojanjem tržišnog natjecanja u obavljanju ove djelatnosti najviše su pogođeni građani, ali i poduzetnici kojima je otežan pristup tržištu odnosno kojima nisu omogućeni uvjeti za rast i razvitak poslovanja.

Stoga je preporuka Vijeća da postojeće propise kojima su uređeni uvjeti obavljanje usluga taksi prijevoza trebalo izmijeniti na način da se poduzetnicima osigura slobodniji pristup i djelovanje na tržištu taksi prijevoza, pod uvjetom da poduzetnici koji obavljaju taksi prijevoz osiguraju sve propisane standarde pri pružanju takve usluge u svrhu zaštite njezine kvalitete i sigurnosti korisnika.

Vijeće drži da pri tome osobitu pažnju treba posvetiti načinu formiranja cijena taksi usluga, što ni u kom slučaju ne bi smjelo biti u nadležnosti udruge ili udruga koje zastupaju interese davatelja usluga, a bez utjecaja udruga potrošača, kao i građana koji su korisnici ove usluge.