

Uloga taksi prijevoza u sustavu javnog gradskog prometa

Kovačić, Patricija

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:009042>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-22**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 30. ožujka 2018.

Zavod: **Zavod za gradski promet**
Predmet: **Tehnologija gradskog prometa I**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4772

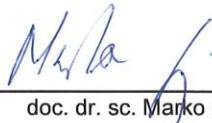
Pristupnik: **Patricija Kovačić (0135244163)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Gradski promet**

Zadatak: **Uloga taksi prijevoza u sustavu javnog gradskog prometa**

Opis zadatka:

U radu potrebno je objasniti zakonsku legislativu vezanu uz taksi prijevoz. Isto tako, potrebno je analizirati inovativne tehnologije i ulogu taksi prijevoza unutar gradskog prometa, te predvidjeti budući razvoj taksi prijevoza.

Mentor:



doc. dr. sc. Marko Slavulj

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

ULOGA TAKSI PRIJEVOZA U SUSTAVU JAVNOG GRADSKOG
PROMETA

THE ROLE OF TAXI SERVICES IN THE PUBLIC TRANSPORT
SYSTEM

Mentor : doc. dr. sc. Marko Slavulj

Student : Patricija Kovačić, 0135244163

Zagreb, rujan 2018.

Sadržaj

| | |
|---|----|
| 1. UVOD..... | 1 |
| 2. ZAKONSKA LEGISLATIVA ZA OBAVLJANJE USLUGE TAKSI PRIJEVOZA | 3 |
| 2.1. ZAKON O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU..... | 3 |
| 2.2. PRAVILNIK O POSEBNIM UVJETIMA ZA VOZILA KOJIMA SE OBAVLJA JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ I PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE..... | 5 |
| 2.3. PRAVILNIK O POČETNOJ I PERIODIČKOJ IZOBRAZBI VOZAČA..... | 6 |
| 2.4. PRAVILNIK O LICENCIJAMA U DJELATNOSTI CESTOVNOG PROMETA..... | 9 |
| 3. ULOGA TAKSI PRIJEVOZA..... | 10 |
| 3.1. TAKSI PRIJEVOZ..... | 10 |
| 3.2. NARUČIVANJE TAKSI USLUGA..... | 11 |
| 3.3. UBER..... | 12 |
| 4. PRIMJERI TAKSI PRIJEVOZA U SVIJETU..... | 16 |
| 4.1. NEW YORK CITY..... | 16 |
| 4.2. LONDON..... | 18 |
| 5. ANALIZA TAKSI PRIJEVOZA U HRVATSKIM GRADOVIMA..... | 21 |
| 5.1. EUROPSKA PRESUDA UBERU..... | 21 |
| 5.2. STATISTIČKI PODACI..... | 21 |
| 5.3. TAKSI CAMMEO..... | 23 |
| 5.4. EKO TAKSI..... | 24 |
| 6. BUDUĆNOST TAKSI PRIJEVOZA..... | 26 |
| 6.1. UBER U BUDUĆNOSTI..... | 26 |
| 6.2. LYFT..... | 28 |
| 6.3. SLIČNOSTI I RAZLIKE IZMEĐU UBERA I LYFTA..... | 29 |
| 7. ZAKLJUČAK..... | 31 |
| 8. LITERATURA..... | 32 |

Sažetak

Taksi je vozilo prilagođeno prijevozu jednog ili manje grupe putnika u gradskom i međugradskom, a ponekad i međunarodnom prijevozu. U radu je opisan dugo iščekivan, novi Zakon o cestovnom prijevozu koji je smirio sukobe između konkurencijskih autotaksi tvrtki. Razvoj novih tehnologija na taksi tržištu uključuje korištenje štedljivih hibridnih automobila, bolje planiranje prijevoza i veliki razvoj aplikacija za pametne telefone koje u današnje vrijeme predstavljaju najpopularniju opciju naručivanja taksi usluga. Budućnost donosi velike promjene na tržištu transporta koje uključuju autonomne automobile i kamione, leteće taksije te brojne servise taksi prijevoza zahvaljujući kojima bi ljudi mogli prestati kupovati tj. posjedovati automobile i za prijevoz bi koristili samo usluge taksija. Prilagođena cijena i visoka kvaliteta taksi usluga omogućuju zamjenu javnog gradskog prijevoza, a ponekad i osobnog.

KLJUČNE RIJEČI : taksi prijevoz, mobilne aplikacije, Uber, Lyft

Summary

Taxi is a vehicle adapted to the transport of one or more groups of passengers in urban and interurban and sometimes international transport. This paper describes a long-awaited, new Road Transport Act that has calmed down the conflicts between the taxi company's competition. The development of new market-based technology includes the use of savvy hybrids, better transportation planning, and a large-scale development of smartphone applications that are the most popular option to order taxi services. The future brings major changes in the transport market, including autonomous cars and trucks, flying taxis and numerous taxi fare services that would allow people to stop shopping their own cars and transport only taxi services. Customized price and high quality taxi service make it possible to replace public transport, and sometimes personal.

KEY WORDS: Taxi Transportation, Mobile Applications, Uber, Lyft

1. UVOD

Početak taksi prijevoza smatra se 17. stoljeće kad su na ulicama Pariza i Londona prometovale kočije koje su se mogle iznajmiti za prijevoz ulicama, a vukli su ih konji. Vremenom su kočije sa konjima zamijenili automobili koji su kroz određeni period postali udobniji, sigurniji i brži način prijevoza putnika. Današnji automobili namijenjeni taksi službi su klimatizirani i opremljeni najsuvremenijom opremom za što udobniji prijevoz. Svrha ovog završnog rada je predočiti napredak i važnost taksi usluge unutar sustava javnog gradskog prometa kako u svijetu, tako i u Hrvatskoj.

Rad je podijeljen u 7 cjelina :

1. Uvod
2. Zakonska legislativa za obavljanje usluga taksi prijevoza
3. Uloga taksi prijevoza
4. Primjeri taksi prijevoza u svijetu
5. Analiza taksi prijevoza u hrvatskim gradovima
6. Budućnost taksi prijevoza
7. Zaključak

Drugo poglavlje objašnjava zakone i pravilnike vezane za autotaksi prijevoz. Opisan je novi zakon u Hrvatskoj čije je stupanje na snagu omogućilo poštenu tržišnu utakmicu između konkurencijskih autotaksi prijevoznika.

Sama uloga taksi prijevoza pojašnjena je u trećem poglavlju koje također definira načine naručivanja taksi usluga, te se iznose određeni uvjeti koje autotaksi mora zadovoljiti.

London i New York City gradovi su čiji se način taksi prijevoza objašnjava u četvrtom poglavlju. Zbog dobro poznatih žutih taksija u New Yorku i crnih taksija u Londonu, uzeti su kao primjeri taksi usluga u svijetu.

Peto poglavlje analizira taksi prijevoz u hrvatskim gradovima. Uber kao nova tehnologija na taksi tržištu uspio se izboriti za vodeći uspjeh unatoč svim sukobima s konkurencijskim tvrtkama. Prisutan je gotovo u cijeloj Hrvatskoj, a fokus je na Zagreb, Rijeku, Split.

Inovativne tehnologije, te njihove sličnosti i razlike obrađene se u šestom poglavlju. Gledavši naprijed, budućnost taksi usluge usko je povezana s razvojem auto industrije i ne posustaje u izučavanju novih tehnologija i načina taksi prijevoza.

2. ZAKONSKA LEGISLATIVA ZA OBAVLJANJE USLUGA TAKSI PRIJEVOZA

2.1. ZAKON O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

Kao i uvijek, promjene u poslovanju koje donosi napredak tehnologije stvaraju gubitnike. Tradicionalni taksisti osjećaju se ugroženima jer se tržišna pravila mijenjaju, a na scenu stupaju novi igrači. Prema novoj verziji zakona znatno će biti lakše doći do taksilicencije. Naime, u prvoj verziji bilo je propisano da taksi-prijevoznik ne mora biti stručno osposobljen, dok je u novoj verziji ta obveza ipak propisana. To znači ta će oni koji budu htjeli taksirati morati i dalje, kao što je to propisano i u postojećem Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, polagati ispit o stručnoj osposobljenosti koji obuhvaća znanja iz građanskog, gospodarskog, radnog i socijalnog prava, poreznih propisa, financijskog upravljanja, pristupa tržištu prijevoznih usluga, tehničkih standarda i organizacije poslovanja te sigurnosti u cestovnom prometu. Za ishođenje taksilicencije uz dokaz o stručnoj osposobljenosti, među ostalim, bit će važno imati i dobar ugled (bez presuda za kaznena i prekršajna djela), te važeću policu osiguranja svih putnika u vozilu kojim se obavlja autotaksi prijevoz. Nelegalne taksiste će osim cestovnih inspektora i komunalnih i prometnih redara, kako je bilo predviđeno u prvom, prema novom prijedlogu, hvatati i službenici MUP-a i Carinske uprave.

Novi Zakon o cestovnom prijevozu koji među ostalim liberalizira tržište taksi-usluga u Hrvatskoj, na snazi je od sredine svibnja ove godine. Od danas je on isti za sve tržišne sudionike upravo onakav kakav bi trebao biti da bi se osigurala poštena tržišna utakmica. Gradovi tako više ne mogu ograničavati broj taksi dozvola na svom području, a uvjet za dobivanje dozvole je posjedovanje licencije. Kao način obračuna vožnje može se koristiti i taksimetar i internetska aplikacija.

Do stupanja novog zakona u Hrvatskoj je bilo oko 3000 taksista s dozvolama, a tu je uslugu nelegalno pružao i Uber koji je imao oko 4000 partnera-vozača. Prema novom zakonu, i Uberovi vozači tretiraju se kao taksisti pa su se morali prilagoditi novim pravilima.

Stupivši na snagu 12. svibnja 2018. godine Zakon o prijevozu u cestovnom prometu pobudio je olakšanje kod mnogih autotaksi prijevoznika koji su bili u relativno dugotrajnom sukobu s konkurencijskom tvrtkom Uber.

Ovim se Zakonom određuju uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

U smislu ovog Zakona autotaksi predstavlja djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina

putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, a iskrcava na samo jednom drugom mjestu. Takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, elektroničkom aplikacijom ili neposredno kod vozača i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika.

Navodi se i to da vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije. Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika i dozvole za autotaksi prijevoz putnika.

Osobe koje obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti posebno obilježene prometne trake koje im daju prednost kretanja. Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Obrtnik podnosi jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu zahtjev za izdavanje dozvole u pisanom ili u elektroničkom obliku. Uz zahtjev treba priložiti presliku važeće licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika.

Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza, te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole. Odgovarajuće rješenje mora biti definirano u roku od 15 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva. Dozvola se izdaje na razdoblje od pet godina, a najdulje do dana isteka licencije. Prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje vozač autotaksi prijevoznika dužan je u vozilu imati presliku dozvole. Sve izdane dozvole i licencije za autotaksi prijevoz putnika, te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, izdavatelji licencija i dozvola dužni su upisati u bazu izdanih licencija i dozvola za autotaksi prijevoz, koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

Autotaksi prijevoz putnika obavlja se tako da prijevoznik koji obavlja djelatnost autotaksi prijevoza smije ukrcati putnika i započeti prijevoz samo na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koju ima dozvolu. Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, za vrijeme obavljanja usluge u vozilu mora biti uključen taksimetar i na vidljivom mjestu mora biti istaknut cjenik. Cjenik autotaksi prijevoza samostalno utvrđuje prijevoznik, a mora sadržavati najmanje cijenu po jednom prijeđenom kilometru. Ukoliko se usluga vrši putem elektroničke aplikacije iz

koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja, aplikacija mora biti uključena u vozilu za cijelo vrijeme pružanja usluge.

2.2. PRAVILNIK O POSEBNIM UVJETIMA ZA VOZILA KOJIMA SE OBAVLJA JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ I PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE

Ovim pravilnikom propisuju se posebni uvjeti koje moraju ispunjavati vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta, te vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe. U nastavku se opisuje dio koji se odnosi na autotaksi prijevoz.

Osobno vozilo kategorije M1 namijenjeno za autotaksi prijevoz mora ispunjavati sljedeće posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, na starost i na uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza:

- ugrađen taksimetar odobrenog tipa, umjeren i postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije
- cjenik autotaksi usluge postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije
- oznaku na krovu vozila koja sadrži riječ »TAXI«
- na vanjskim bočnim stranama vozila istaknutu riječ »TAXI« te ime i prezime i grad odnosno mjesto prebivališta fizičke osobe – obrtnika prijevoznika, odnosno naziv tvrtke i grad odnosno mjesto sjedišta pravne osobe prijevoznika, sve najmanje visine slova od 30 mm
- vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz ne smije biti starije od sedam godina, a od 1. siječnja 2021. godine ne smije biti starije od pet godina, što u smislu odredbi ovog Pravilnika znači da modelska godina sadržana u VIN oznaci automobila ne smije biti manja od godine u kojoj se obavlja prijevoz umanjeno za šest godina, a od 1. siječnja 2021. godine umanjeno za četiri godine.



Slika 1 : Prikaz taksi oznake za Uber vozila

Izvor : [2]

U odnosu na drugu propisanu stavku („ - cjenik autotaksi usluge mora biti postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljene prijevoze određuje putem elektroničke aplikacije.“.) smatra se da korisnicima nije važno da li se naknada za obavljene prijevoze određuje putem taksimetra ili pomoću elektroničke aplikacije. Naime, autotaksi vozila u kojima se naknada za obavljene prijevoze određuje pomoću elektroničke aplikacije mogu primiti putnike, tj. vožnja može biti naplaćena putem elektroničke aplikacije, ali isto tako ta autotaksi vozila mogu primiti putnike i na autotaksi stajalištima i na ostalim javnim prometnim površinama. U tom slučaju putnici prije ulaska ili prilikom ulaska nisu informirani o cijeni, kao što su informirani ako koriste vozila s ugrađenim taksimetrima. Na taj način korisnici su uskraćeni za bitnu informaciju o cijeni korištenja autotaksi usluga. Korisniku koji naruči ili se izravno dogovori za vožnju s prijevoznikom putem elektroničke aplikacije prije samog početka vožnje poznata je i ruta i cijena prijevoza.

2.3. PRAVILNIK O POČETNOJ I PERIODIČKOJ IZOBRAZBI VOZAČA

Ovim Pravilnikom propisuje se nastavni plan i program početne i periodičke izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila, način provođenja provjere znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača, izdavanje SSO-a o početnim kvalifikacijama, SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO-a o periodičkoj izobrazbi, najviša cijena ispita za stjecanje početne kvalifikacije vozača, te način osnivanja i rada ispitnih centara.

Propisano je da programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe provode centri za osposobljavanje vozača prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu. Sadržaj ispita za stjecanje početnih kvalifikacija za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem, kojim se utvđuju područja provjere znanja, prikazan je u tablici 1 i predstavlja sastavni dio ovog Pravilnika.

| MINIMALNI ZAHTJEVI – PODRUČJA – SADRŽAJI | |
|--|--|
| 1. | USAVRŠAVANJE RACIONALNE VOŽNJE KOJA SE TEMELJI NA PROMETNIM PROPISIMA I SIGURNOSNIM PRAVILIMA |
| 1.1. | Poznavanje obilježja prijenosnih sustava vozila radi njihove optimalne iskorištenosti: dijagrami okretnog momenta, snage i specifične potrošnje motora, optimalno korištenje brojača okretaja, optimalni broj okretaja pri promjeni brzine, dijagrami omjera prijenosa mjenjača |
| 1.2. | Sposobnost optimizacije potrošnje goriva: |
| 1.3. | Sposobnost osiguravanja sigurnosti i udobnosti putnika: ostalih sudionika u prometu, podjela cesta, položaj vozila na cesti, sigurno kočenje, korištenje posebnih infrastruktura (javne površine, vozne trake za posebne svrhe), rješavanja nesuglasja između sigurne vožnje i ostalih uloga vozača, interakcija i komunikacija s putnicima, osobitosti određenih skupina putnika (invalidne osobe, djeca). |
| 2. | PRIMJENA PROPISA |
| 2.1. | Poznavanje prometnih i sigurnosnih propisa (Zakon o sigurnosti prometa na cestama). |
| 2.2. | Poznavanje propisa o prijevozu putnika: prijevoz posebnih skupina putnika, sigurnosna oprema u vozilima, sigurnosni pojasevi, opterećenje vozila. |
| 2.3. | Poznavanje propisa kojima su uređeni radni odnosi (Zakon o radu i podzakonski akti kojima je uređeno radno vrijeme, vođenje evidencije o radu i drugo) |
| 3. | ZDRAVLJE, SIGURNOST NA CESTI, ZAŠTITA OKOLIŠA, USLUGA |
| 3.1. | Upoznavanje vozača s rizicima na cesti i ozljedama na radu: svijest vozača o opasnostima na cesti, vrste ozljeda na radu u djelatnosti prijevoza, statistika o prometnim nesrećama na cesti, sudjelovanje vozača autotaksi vozila u prometnim nesrećama, posljedice po ljudske živote, te materijalne i financijske posljedice. |
| 3.2. | Sposobnost sprječavanja fizičkih rizika: ergonomska načela, rizične kretnje ili držanje tijela, fizička spremnost, osobna zaštita. |
| 3.3. | Svijest o važnosti fizičke i mentalne sposobnosti: načela zdrave, uravnotežene prehrane, djelovanje alkohola, droga ili drugih tvari, koje mogu utjecati na ponašanje, simptomi, uzroci, utjecaj umora i stresa, ključna uloga temeljnog ciklusa rad/odmor. |
| 3.4. | Sposobnost procjenjivanja krizne situacije: ponašanje u izvanrednim situacijama, ocjena stanja, izbjegavanje komplikacija prometne nesreće, pozivanje pomoći, pomoć ozlijeđenima i pružanje prve pomoći, ponašanje u slučaju požara, evakuacija putnika iz vozila, osiguravanje sigurnosti putnika, ponašanje u slučaju napada i osnovna načela pripreme izvješća o nesreći. |
| 3.5. | Sposobnost prilagodbe ponašanja poboljšanju ugleda poduzeća: ponašanje vozača i ugled poduzeća, važnost standarda usluga vozača za poduzeće, uloge vozača i osoba s kojima je vozač u kontaktu ili s kojima se susreće, održavanje vozila, organizacija rada, komercijalne i financijske posljedice spora. |

Tablica 1 : Minimalni zahtjevi za početne kvalifikacije vozača vozila za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem

Izvor : [1]

Ovlašteni centri za osposobljavanje dužni su prije početka osposobljavanja prijaviti kandidate u ISPOV. Odluku o visini naknade za polaganje ispita za stjecanje početnih kvalifikacija vozača donosi ispitni centar, pri čemu naknada za polaganje ispita ne može biti viša od 1.000,00 kuna kada se ispit sastoji samo od teorijskog dijela, od 2.000,00 kuna kada se ispit sastoji samo od praktičnog dijela odnosno 3.000,00 kuna kada se ispit sastoji od teorijskog i praktičnog dijela.

Ispit za stjecanje početnih kvalifikacija za upravljanje autotaksi vozilima vrši se polaganjem ispita iz poznavanja propisa kojima se regulira autotaksi prijevoz i ostalih

prometnih propisa, koji se sastoji samo od teorijskog dijela u trajanju od maksimalno dva nastavna sata, točnije 90 minuta. Obuhvaća pitanja koja uključuju odabir između više ponuđenih odgovora i pitanja koja zahtijevaju izravan odgovor ili kombinacije tih dviju vrsta pitanja.

Također je propisano da ispitni centar izdaje kandidatu koji uspješno položi teorijski dio ispita, potvrdu odnosno svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama za određenu kategoriju vozila čiji je obrazac vidljiv na slici 2.



REPUBLIKA HRVATSKA

(naziv i sjedište ovlaštenog ispitnog centra)

KLASA: _____

URBROJ: _____

SVJEDODŽBA

**O STJECANJU POČETNIH KVALIFIKACIJA VOZAČA VOZILA ZA
AUTOTAKSI PRIJEVOZ - PRIJEVOZ TERETA – PRIJEVOZ PUTNIKA¹**

| | |
|--|--|
| Ovom potvrdom potvrđuje se da vozač / vozačica ² | |
| OIB | |
| Ime i prezime | |
| Datum i mjesto rođenja | |
| Državljanstvo | |
| Vrsta i broj osobnog dokumenta | |
| Nadležno tijelo koje je izdalo osobni dokument | |
| Broj vozačke dozvole | |
| Datum izdavanja vozačke dozvole | |
| Nadležno tijelo koje je izdalo vozačku dozvolu | |
| ispunjava uvjet glede stjecanja početnih kvalifikacija i stručno je osposobljen/osposobljena ³ za vozača vozila za autotaksi prijevoz - prijevoz tereta – prijevoz putnika ⁴ u cestovnom prometu | |

izdana na temelju Rješenja Ministarstva mora, prometa i infrastrukture o ovlaštenju za rad ispitnog centra KLASA: _____ URBROJ: _____ od dana: _____

Mjesto i datum izdavanja _____

Potpis i pečat odgovorne osobe: _____

¹ Nepotrebno precrtati
² Nepotrebno precrtati
³ Nepotrebno precrtati
⁴ Nepotrebno precrtati

Slika 2 : Potvrda o stručnoj osposobljenosti vozača o početnim kvalifikacijama

Izvor : [1]

Navodi se da je ispitni centar dužan dostaviti Ministarstvu evidenciju o kandidatima koji su pristupili ispitu, te osobama koje su stekle početnu kvalifikaciju za upravljanje autotaksi vozilima. Osobe koje upravljaju vozilima kojima se obavlja djelatnost autotaksi

prijevoza, a ne posjeduju prethodno spomenuti SSO o početnim kvalifikacijama za upravljanje autotaksi vozilima, dužne su u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika pristupiti ispitu i steći SSO o početnim kvalifikacijama za upravljanje autotaksi vozilima.

2.4. PRAVILNIK O LICENCIJAMA U DJELATNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Ovim se Pravilnikom propisuje obrazac licencije i izvoda licencije za obavljanje unutarnjeg javnog cestovnog prijevoza, licencije za obavljanje kolodvorskih usluga, licencije za obavljanje prezimena i prebivališta fizičke osobe, te evidenciju vozila u autotaksi prijevozu.

Što se tiče sadržaja i oblika evidencije vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, propisano je da se ona provodi u elektroničkom obliku i mora sadržavati slijedeće :

- ime, prezime i prebivalište fizičke osobe – obrtnika autotaksi prijevoznika, odnosno naziv tvrtke i sjedišta pravne osobe autotaksi prijevoznika
- OIB autotaksi prijevoznika
- registarsku i VIN oznaku aktivnog vozila kojim se obavlja autotaksi prijevoz
- modelsku godinu vozila prema VIN oznaci vozila
- naziv proizvođača i model vozila

Autotaksi prijevoznik dužan je dostaviti prvu evidenciju izdavatelju licencije prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje licencije. Uz to potrebno je sve promjene u evidenciji dostaviti izdavatelju licencije u roku osam dana od nastale promjene u elektroničkom obliku i putem elektroničke pošte, a iznimno ih može dostaviti i otisnute preporučenom poštanskom pošiljkom ako izdavatelj licencije nije omogućio prihvata podataka putem elektroničke pošte ili adresa elektroničke pošte prijevozniku nije poznata. [1]

3. ULOGA TAKSI PRIJEVOZA

3.1. TAKSI PRIJEVOZ

Taksi je vozilo prilagođeno prijevozu jednog ili manje grupe putnika u gradskom i međugradskom, a ponekad i međunarodnom prijevozu.

Moderno taksi vozilo je danas nezamislivo bez taksimetra, klima uređaja, radio prijemnika, udobnih sjedišta pa čak i TV prijemnika. Vozači taksi vozila u Hrvatskoj moraju biti osposobljeni prema prethodno spomenutim važećim zakonima i propisima. Svaki taksi vozač mora položiti odgovarajuću B kategoriju za upravljanje motornim vozilima, završiti izobrazbu za vozača cestovnog vozila te položiti tečaj na kojem uči kulturno-povijesne znamenitosti i raspored ulica, hotela i drugih važnijih institucija i lokacija grada u kojem će obavljati taksi službu. [4] Ovisno o propisima koje nalaže lokalna samouprava taksi vozila moraju biti posebno označena, obojana u određenu boju, a ponekad i s istaknutim grbom grada na vratima vozila. Za vrijeme pružanja usluge prijevoza vozač taksi vozila dužan je uključiti taksimetar prilikom prijema putnika u vozilo te ga isključiti odmah po dolasku na cilj. Po dolasku na cilj vozač je dužan izdati ovjereni račun usluge.

Autotaksi vozilo mora ispunjavati slijedeće uvjete :

- odgovarajuća boja
- da na krovu ima ugrađenu svjetleću oznaku na kojoj piše „TAXI“ s evidencijskim brojem prijevoznika i vozila koja mora svijetliti kada je vozilo slobodno za vožnju
- najmanje četiri bočna vrata i pet sjedala
- radio veza ili neka druga telekomunikacijska veza
- ugrađen taksimetar na putniku vidljivom mjestu
- ispravan protupožarni aparat
- ugrađen klima uređaj
- ugrađeni sigurnosni pojasevi na svim sjedalima
- ugrađene nasloni za glavu na svim sjedalima
- ugrađen kočni protublokirajući sustav (ABS)
- ugrađeni zračni jastuci najmanje za vozača i suvozača
- zapremnina prtljažnog prostora od najmanje 310 litara

Za vrijeme obavljanja autotaksi prijevoza u vozilu se mora nalaziti:

- izvod licence
- važeća dozvola, i to unutar vozila na prednjem staklu s desne strane
- ugovor o radu za zaposlenog vozača
- potvrda o ispunjavanju posebnih uvjeta za to vozilo
- polica osiguranja od posljedica nesreće za sve putnike u vozilu
- plan grada ili navigacijski uređaj
- blok račun i pečat ili aparat za ispis računa

- ovjereni cjenik autotaksi usluge na hrvatskom i engleskom jeziku koji mora biti istaknut na vidljivom mjestu kako bi se putnik informirao prije ulaska u vozilo

Što se tiče organizacije prometa za spomenutu uslugu taksi vozilima dozvoljen je ulazak u pješačke zone i vožnja žutim trakama. Naime, radi se o vrlo bitnim prometnicama u središtu grada Zagreba (Draškovićeve ulica, Šubićeve ulica, Jurišićeva ulica, Ilica...), čime je riješen problem prolaska taksi vozila centrom grada u vrijeme najvećih prometnih gužvi. To je posebno važno, jer omogućava legalni dolazak taksi vozila na bilo koju važnu adresu i tamo gdje je ostali promet zabranjen. [5]

3.2. NARUČIVANJE USLUGA

Postoje tri načina naručivanja usluga :

1. *telekomunikacijskom vezom* (telefonom, e-mailom ili mobilnim aplikacijama) – ovo je najuobičajeniji način. Taksi vozila su opremljena tabletima, tj. mobilnim računalima na koji dispečeri šalju vožnje koje vozači onda prihvaćaju ili odbijaju. Do prije nekoliko godina dispečeri su dodjeljivali vožnje preko radija kojim je bilo opremljeno svako taksi vozilo.

2. *zaustavljanjem taksija na ulici* – osvrnuvši se na sliku 3 ovaj način je uobičajen u velikim gradovima u svijetu, a standard u New York City-u gdje taksiji sa žutim medaljonom kruže ulicama očekujući poziv. Ovakav način rada dodatno zagađuje okoliš i povećava prometnu gužvu.

3. *čekanje na označenim mjestima, tj. taksi stajalištima* – reducira kruženje vozila a time smanjuje potrošnju goriva i zagađenje okoliša. Taksi stajališta su horizontalnom i vertikalnom signalizacijom označena parkirališna mjesta na kojima se mogu zaustavljati i parkirati samo taksi vozila. Vozila na stajalištu stoje prema redoslijedu dolaska na stajalište, a putnik u Zagrebu ima pravo odabrati vozilo po želji i potrebi. Ukoliko vozač kojeg putnik odabere ne može primiti putnika na stajalištu on mora napustiti svoje mjesto i zauzeti mjesto na začelju. Ovakav način rada može biti neprikladan za korisnike izvan grada koji ne znaju lokacije taksi stajališta. Stajališta se obično nalaze u blizini hotela, bolnica, trgovačkih centara, putničkih terminala (zračne luke, autobusni i željeznički kolodvori). Na nekim stajalištima na dalekom istoku vozila su na stajalištima razdvojena prema kapacitetu. U Zagrebu taksi stajališta ima preko stotinu, a najfrekventnija su ona na Glavnom kolodvoru, Autobusnom kolodvoru, Arena centru, Kvaternikovom trgu, Trešnjevačkom trgu i na terminalu Črnomerec. Troškove njihove izgradnje i održavanja snosi Grad Zagreb. [6]



Slika 3 : Zaustavljanje taksi vozila – New York City

Izvor : [3]

Niti jedan od ova tri načina naručivanja nije sto posto učinkovit jer se većina prijeđenih kilometara realizira tako da je vozač sam u vozilu, ili prilikom kruženja tražeći stranke ili prilikom vraćanja na taksi stajalište.

3.3. UBER

Uber Technologies Inc. (koji posluje kao Uber) je prijevozna mreža sa sjedištem u San Franciscu u Kaliforniji, s operacijama u 633 gradova širom svijeta. Istaknut je u gospodarenju dijeljenjem , toliko da su promjene u industriji kao rezultat toga nazvane Uberisation. Također je bio predmet prosvjeda i pravnih postupaka i predmet kaznenog istraga za njegovu upotrebu Greyball . Ime "Uber" odnosi se na uobičajenu (i pomalo jezičnu) riječ " uber ", što znači "najgornji" ili "super", i ima svoje podrijetlo u njemačkoj riječi über , što znači "gore". [13]

Uber nudi različite razine i vrste usluga. Nisu sve razine ili vrste usluga dostupne u svakoj regiji.

Razine usluge vožnje uključuju:

- UberBLACK nudi crno luksuzno vozilo
- UberKIDS nudi automobil s dječjim sigurnosnim sjedalom
- UberPETS uključuje prijevoz kućnih ljubimaca
- UberPOOL, dostupan za najviše 2 osobe po zabavi, najniži je trošak usluge, u kojem kupac može dijeliti vožnju s drugim putnicima koji idu u istom općem smjeru
- UberPOP nudi kompaktan ili neskompaktni automobil
- UberSELECT nudi automobil s kožnim interijerom

- UberSUV nudi SUV
- UberX nudi privatnu vožnju u standardnom automobilu za do 4 putnika
- UberXL nudi veći auto koji može smjestiti do 6 putnika
- UberWAV nudi vozilo prilagođeno invalidskim kolicima

Dodatno:

- UberAUTO, dostupan u Indiji i Pakistanu , osigurava prijevoz auto rickshaw-om
- UberBOAT, taksi brod usluga. U Istanbulu nudi prijevoz Beneteau brodovima preko Bosporovog tjesnaca. Također nudi glisere na ljetu uz obalu Hrvatske . UberBOAT je također nastupao u drugim gradovima tijekom posebnih događaja kao što je preko Biscayne Bay tijekom Miami Art Week.
- UberGO, dostupan u Indiji, omogućuje vožnju u hatchbacku .
- UberMOTO, dostupan u Indiji, Indoneziji, Pakistanu i Dominikanskoj Republici, osigurava prijevoz motociklom .



Slika 4 : Uber boat

Izvor : [13]

UberTAXI, koji je dostupan na nekim tržištima, korisnicima omogućuje pozivanje taksi pomoću aplikacije Uber. Korisnici plaćaju dodatnu naknadu za rezervaciju i mogu ostaviti besplatnu naknadu putem aplikacije. Usluga je osmišljena kako bi privukla taksi vozače koji se protive povećanoj konkurenciji tvrtke Uber.

UberFLASH, dostupan samo u Singapuru, usluga je koja kombinira svoje privatne automobile i ComfortDelGro taksije.

Uber Bike , sustav za raspodjelu električnog bicikla bez dočepa dostupan je za neke korisnike u San Franciscu i Washingtonu.

Uber Rent, peer-to-peer uslugu razmjene automobila dostupnih u San Franciscu i powered by Getaround .

Među ostalim vrstama usluga su:

UberAIR (Uber Elevate), program koji se očekuje debi u 2020. godini u Dallas-Fort Worthu, Dubaiu i Los Angelesu, koji se sastoji od zrakoplova vertikalnog polijetanja i slijetanja (VTOL), obično poznat kao "leteći automobili".

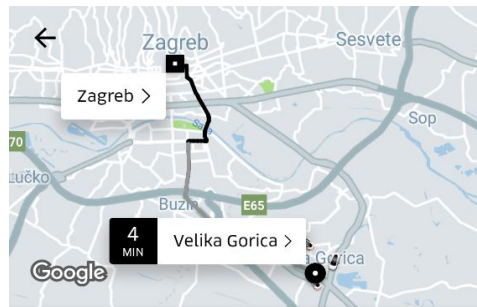
Uber Eats, koji osigurava isporuku jela iz restorana koji sudjeluju u roku od 30 minuta, uz naknadu.

Ograničene usluge :

UberCHOPPER: Uber je u srpnju 2014. kao partner s Bladeom ponudio vožnje helikopterom iz New Yorka u The Hamptons za svaku 3000 dolara, uključujući i tijekom Dana nezavisnosti.

UberCOPTER: Tvrtka se 2016. godine udružila s Airbusom na jednomjesečni probni rok službe helikoptera od \$ 63 Uber, u gradu São Paulu, poznatom po izuzetnoj gužvi prometa. Uber je, u partnerstvu s Blade, također pružao helikopterski servis za određene događaje, uključujući Festival filma u Cannesu i Sundance Film Festival s letovima iz Međunarodne zračne luke Salt Lake City u Park City, Utah. [14]

Elektronička platforma Uber putem aplikacije za pametni telefon pruža naplatnu uslugu povezivanja vozača koji se prijevozom ne bave profesionalno i koji se koriste vlastitim vozilom i osoba koje traže gradski prijevoz. Aplikacija Uber povezuje te s vozačem koji je u blizini kako bi te odveo kamo god želiš ići. Preuzima se besplatna aplikacija Uber na pametnom telefonu, te se ona otvara kako bi se kreirao račun. Zatim se unosi odredište i odabire opcija vožnje. Cijena se uvijek prikazuje unaprijed u vrijednostima koje variraju, ali nikad ne iskače iz navedenih okvira. Odabirom određene opcije vožnje prikazuje se slika vozača i pojedinosti o vozilu, a na karti se može pratiti vrijeme dolaska i put vozača. Po završetku vožnje dobiva se informacija na korisnikov mail upravo o završenoj vožnji, njenom iznosu, ruti i vremenu trajanja što može potvrditi slika 6. [15]



Popularno

Affordable, everyday rides



UberX

77-102 kn



Select

83-110 kn



Dječja Sj...

83-110 kn

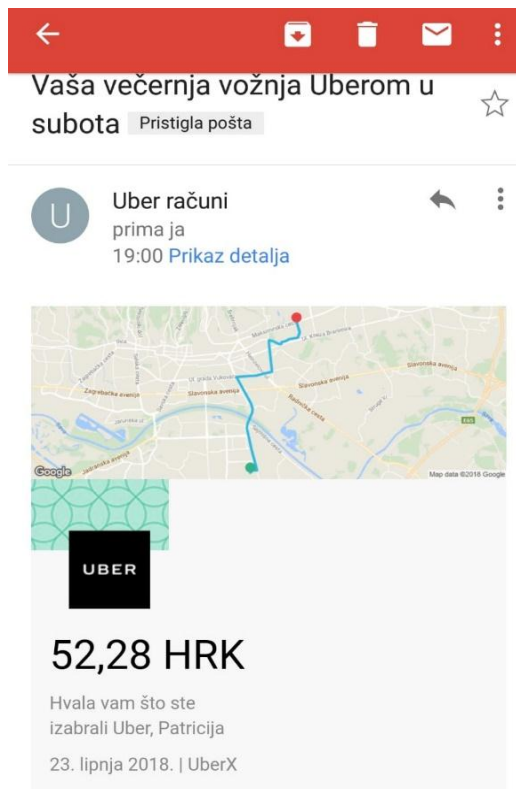
 Gotovina

 1-4

POTVRDI UBERX

Slika 5 : Uberova mobilna aplikacija

Izvor : Izradio autor



Slika 6 : Povratna informacija

Izvor : Izradio autor

4. PRIMJERI TAKSI PRIJEVOZA U SVIJETU

4.1. NEW YORK CITY

U New Yorku registrirano je više od 51 tisuća vozača taksija, mahom stranih državljana, te više od 13 tisuća vozila za prijevoz putnika. Ovaj način prometovanja postoji od 1897. godine, kada je Njujorčane vozilo 12 automobila Electric Vehicle Companyja. Prvi žuti taksiji počeli su voziti 1908. kada su automobili obojani kako bi bili vidljivi iz daljine. Važno je napomenuti da se žuti taksiji ne mogu nazvati na telefon. Također, treba imati na umu da licencirani taksiji ne smiju uzimati više od 4 putnika.

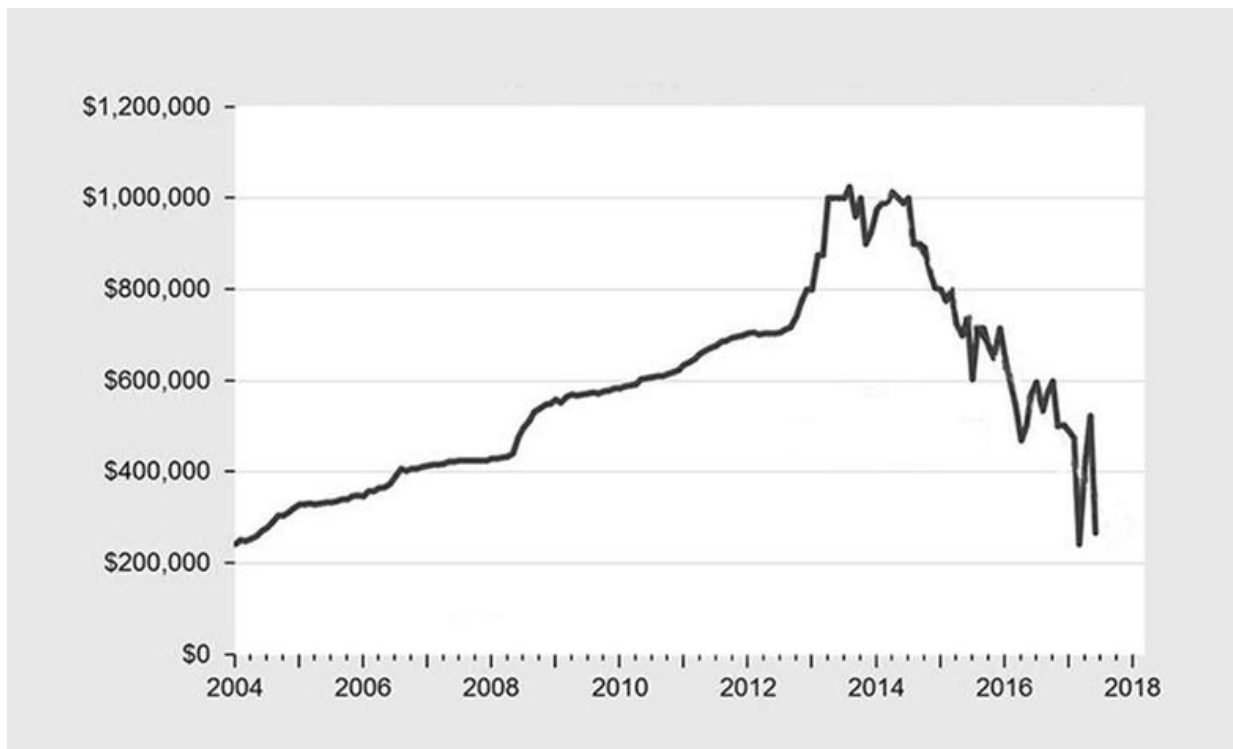
Na karoseriji imaju pričvršćen medaljon, što označava da su to licencirana vozila koja smiju započeti vožnju u bilo kojoj od pet velikih kvartova (Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens i Staten Island) i na zračnim lukama. Žuta boja je uvedena 1967. kako bi se vozila s medaljonima lakše razlikovala od ilegalnih vozila. [7]



Slika 7 : Medaljon

Izvor : [10]

"Medaljon" predstavlja dozvolu kojih je vrlo ograničen broj. Kako se tim dozvolama može trgovati, njihova cijena je do 2014. godine strelovito rasla, primarno zbog toga što broj dozvola nije pratio sve veće potrebe za transportom sve većeg broja ljudi. Nakon 2012. godine, cijena dozvole je bila viša od milijun dolara što je ujedno i vidljivo na grafikonu 1. Drugim riječima, obični taksist si više nije mogao priuštiti kupovinu dozvole, već su to radili hedge fondovi koji bi iznajmili dozvole prijevozničkim kompanijama koje bi ih kasnije iznajmle samim vozačima. Cijene taksi usluga su posljedično morale biti visoke jer je jedino tako vožnja bila isplativa uz toliki broj posrednika. Cijene dozvola su počele padati kada se pojavila konkurencija u vidu Ubera. [8]



Grafikon 1 : Cijene "medaljona" - taksi dozvola u New Yorku

Izvor : [10]

Uz žute taksije danas voze i oni svijetlo zelene boje koji isključivo rade na području Gornjeg Manhattena, Bronxa, Brooklyna, Queensa i Staten Islanda. To su tzv. boro taksi vozila koja su počela prometovati u kolovozu 2013. godine. Imaju mogućnost završiti vožnju bilo gdje u gradu, no ne mogu ju započeti u tim takozvanim žutim zonama. To je određeno zato što je analiza vožnji GPS-om pokazala da 95% od ukupnog broja vožnji žutih taksi vozila počinje južno od 96. ulice i na John Fitzgerald Kennedy i LaGuardia zračnim lukama. Zbog toga je strankama u drugim dijelovima grada smanjena dostupnost vozila. Gradonačelnik New York City-ja je u siječnju objavio plan uvođenja nove kategorije vozila, boro taksi vozila, a u prosincu iste godine guverner je potpisao Five Borough Taxi Plan kojim je odobreno 18 000 novih boro taksi dozvola. Svjetlo zelena boja vozila je odabrana po nadimku grada – Velika Jabuka (Big Apple) i kako bi ih se razlikovalo od žutih taksi vozila s medaljonima. Vozila su opremljena POS uređajem, a cjenik je identičan onom žutih taksi vozila. [9]



Slika 8 : Boro taksi vozilo i klasično taksi vozilo

Izvor : [11]

Vlasnici taksi vozila su privatne tvrtke koja iznajmljuju vozila vozačima a licencira ih grad, tj. komisija za taksije i limuzine New Yorka (New York City Taxi and Limousine Commission), osnovana 1971. godine. U New York City-u samo žuta i boro taksi vozila smiju kupiti stranke na cesti. Cijena dozvole za boro taksi vozilo je postavljena na 1500 dolara, dok je ona za žuti taksi s medaljonom na aukcijama dosegla cijenu i do milijun dolara. Cijena starta vožnje u žutim i boro taksijima iznosi 2,50 dolara, cijena na taksimetru se uvećava svaku petinu milje (četiri bloka) za 40 centi, minuta čekanja je 40 centi, od 16 do 20 sati cijena se uvećava za dolar, a od 20 do 6 sati za 50 centi. Putnici su dužni platiti cestarinu ukoliko je potrebna, a napojnica je očekivana. Uobičajena napojnica je od 10 – 15 US\$, a na vožnje od 16.00 do 20.00 dodaje se 1 US\$. Prtljaga se ne naplaćuje. [10]

4.2. LONDON

London Taxi Company je od 1948. godine proizvođač specijalnih crnih taksi vozila (black cabs). Aktualan model s pogonom na dizelski motor u okviru Euro standarda je TX4 usavršen dizajnom koji podsjeća na klasični Austin FX3 iz 1950.-ih.

Londonski, prepoznatljivo crni taksiji su vjerojatno najjugodniji način prijevoza, osobito kod razgledavanja grada kao i najbolji način upoznavanja s legendarnim vozačima taksija. Tradicionalno crne boje, danas su već modernizirani i mogu se vidjeti i oni drugih boja sa reklamnim porukama na sebi. Londonski taksiji odvest će vas u bilo koji dio grada i u bilo koju ulicu. Njihovi profesionalni vozači poznaju London kao svoj džep. Svi vozači su prošli tečaj na kojem su naučili sva imena ulica kao i najbolji način snalaženja u vožnji po gradu. Možete ih naručiti telefonski, zaustaviti u vožnji mahanjem i dozivanjem ili pronaći na stajalištu. . Ulicama prometuju i mnoga nelicencirani taksi vozila, ali ne pružaju toliko kvalitetnu uslugu. Iako najskuplji, oni su najsigurniji gradski prijevoz u Londonu. Napojnica od 10 – 15 \$ se smatra uobičajenom.



Slika 9 : Black cabs

Izvor : [11]

Kad se govori o cijeni, najniža tarifa je zapravo tijekom radnog tjedna, od ponedjeljka do petka i to od 6.00 do 20.00 sati, osim praznikom. Cijena je viša tijekom noćnih sati i vikendom. Cijena starta, tj. prva 252,4 metra ili 54,2 sekunde (ovisno o tome što se prvo ostvari) je 2,40 funti. Svaka sljedeća 126,2 metra ili 27,1 sekundi cijena se uvećava za 20 penija. Kada cijena dosegne 17,40 funti uvećava se za 20 penija svakih 88,5 metara ili 19 sekundi. Cijena vožnja sa zračne luke Heathrow je uvećana za 2,80 funti, a ona naručena preko telefona za 2 funte. Neka vozila prihvaćaju kreditne kartice, ali tada je cijena veća za jednu funtu ili 10%, ovisno o tome što je veće. Ukupan broj licenciranih taksi vozila u Velikoj Britaniji 2015. godine je iznosio 76 100, od toga 22 500 u Londonu.

Trenutni vlasnik londonske kompanije Taxi Company (LTC) predstavio je novi koncept za 2017. godinu – TX5. [12]



Slika 10 : Hibridni taksi TX5

Izvor : [11]

Novi crni taksi pokretan je super-učinkovitim hibridnim pogonskim sustavom koji je izrađen u suvremenom proizvodnom pogonu u Warwickshireu nakon uloženih 300 milijuna funti u istraživanje i razvoj. Koncept TX5 objedinjuje spoj oldtimer dizajn LTC modela i najmodernijeg pogonskog sustava. Unatoč želji da se održi izvorni izgled, par modernih detalja krase ovo remek-djelo od automobila. Okomita prednja rešetka,

zaobljena prednja svjetla i elegantni kromirani detalji samo su neki od noviteta kod novog TX5. Spoj lagane aluminijske strukture i hibridnog pogonskog sklopa uz jedno punjenje omogućiti će vožnju gradskim ulicama oko 160 km što je samo po sebi dovoljno. Kao i benzinski modeli, novi TX5 koristiti će se kao model s prednjim pogonom ili stražnjim pogonom. Iako se dizajn interijera još razmatra, najavljeno je kako će biti prostora za šestero putnika. Osjećati će se sva raskoš koja je nekada krasila ovakve tipove automobila. Uz veliki panoramski stakleni krov doživljaj će biti više nego odličan.

5. ANALIZA TAKSI PRIJEVOZA U HRVATSKIM GRADOVIMA

5.1. PRESUDA EUROPSKOG SUDA UBERU

Sud Europske unije, to jest Europski sud pravde (ECJ) u Luksemburgu krajem prosinca 2017. godine presudio je da se Uber treba smatrati pružateljem usluga prijevoza, a ne usluga informacijskog društva, iz čega proizlazi da zemlje članice mogu uređivati uvjete pružanja te usluge. Presuda Europskog suda pravde došla je u vrijeme dok su se u Hrvatskoj vodile žestoke rasprave o već spomenutom novom Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu. [16]

Sud je presudio da „uslugu posredovanja“ treba smatrati neodvojivo povezanom s uslugom prijevoza i stoga obuhvaćenom kvalifikacijom „usluga u području prometa“ u smislu prava Unije. U priopćenju suda navodi se da u takvoj situaciji pružatelj te usluge posredovanja istodobno nudi usluge gradskog prijevoza, koje čini dostupnima osobito putem informatičkih alata i čije općenito funkcioniranje organizira u korist osoba koje se žele koristiti tom ponudom u svrhe gradskog prijevoza. Sud u tom pogledu ističe da je aplikacija koju na raspolaganje stavlja Uber nužna kako za vozače tako i za osobe koje traže gradski prijevoz. On također ističe da Uber ima odlučujući utjecaj i na uvjete pod kojima vozači pružaju uslugu. Stoga Sud ocjenjuje da treba smatrati da ta usluga posredovanja čini sastavni dio ukupne usluge, čiji je glavni element usluga prijevoza i da se stoga ne može kvalificirati kao „usluga informacijskog društva“, nego kao „usluga na području prijevoza“, kaže se u priopćenju Suda EU-a. Uber je u raspravama pred Sudom branio svoje stajalište da se njegovo poslovanje sastoji od pružanja digitalne usluge, a ne prijevoza putnika.

Definiranje Ubera kao prijevozničke tvrtke, prema mišljenju ostalih taksi tvrtki u Hrvatskoj, konačni je dokaz da Uber u Hrvatskoj dvije godine krši zakon i da vlasti imaju sve elemente da ga zabrane. Predsjednik udruženja taksi prijevoznika pri hrvatskoj obrtničkoj komori smatra “kako ova presuda jasno govori da Uber pruža usluge aututaksi prijevoza, a da se odbija podvrgnuti važećim pravnim i sugurnosnim regulativama zemalja u kojima djeluje, na što upozorava nadležne institucije već zadnje dvije godine, bez rezultata. [17]

5.2. STATISTIČKI PODACI

Uber je u Hrvatskoj prisutan od listopada 2015. i do danas je postao jedan od najvećih prijevoznika na domaćem taksi tržištu. Njegov impresivan rast najbolje dočaravaju sljedeće brojke. Uber trenutno ima više od tri tisuće partnera - vozača širom Hrvatske. Za usporedbu, klasičnih taksista ima oko dvije tisuće. Prisutan je u sedam gradova - Zagrebu, Splitu, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Novalji i Dubrovniku. Prema analizi drugih tržišta na kojima Uber posluje, kao i mjesečnoj stopi rasta broja novih partnera – vozača smatra se da će uberov broj vozača iz godine u godinu ekstremno rasti.

Prema riječima generalnog menadžera Ubera za Hrvatsku, Uber je tvrtka koja nudi mobilnu aplikaciju te spaja putnike i vozače/partnere Ubera, koji su, pak, pružatelji usluga. Oni u Hrvatskoj posluju kao obrtnici ili tvrtke (d.o.o. ili j.d.o.o.), te u skladu s hrvatskim zakonima plaćaju sva potrebna davanja. Putnik u trenutku vožnje ima ugovorni odnos s vozačem, odnosno njegovom tvrtkom koja izdaje račun, koji, pak, pripremi Uber aplikacija na temelju podataka koje upisuje vozač. Kad putnik uplati uslugu, ona sjeda na račun tvrtke u Nizozemskoj, od kojeg se oduzima provizija od 25 posto te se ostatak novca uplaćuje na račun vozača u Hrvatskoj, koji potom na ukupan iznos plaća sva potrebna davanja, poreze, pa i PDV, ako je njegova tvrtka ili obrt u sustavu PDV-a.

Uberovu aplikaciju aktivno koristi preko 150 tisuća hrvatskih građana. Ovog ljeta čak je 115 tisuća turista koristilo Uber na obali i 35 tisuća u Zagrebu. Trenutno na našem tržištu Uber pruža pet usluga – UberX, UberSelect, UberVan, uberBoat i Uber Dječja Sjedalica.

Kako bi se prilagodio hrvatskom Zakonu o fiskalizaciji, Uber je napravio u svjetskim razmjerima jedinstvenu prilagodbu svoje aplikacije. Svaki vozač Ubera je spojen na Poreznu upravu, a svaka vožnja se fiskalizira automatski u realnom vremenu, tako da Uberov partner - vozač ne može završiti vožnju, a da ne izda račun.

Uber korisnicima u Hrvatskoj najčešće služi za kretanje do centra u najvećim hrvatskim gradovima, trgovačkih centara i kolodvora. Takvo stanje pokazala je analiza Ubera prema svim lokacijama na koje su se Hrvati vozili u prošloj godini u Zagrebu, Rijeci i Splitu.

Od 150.000 Hrvata koji koriste Uber, čak 40% vozi se njime nekoliko puta tjedno. 83 % kaže da je to zbog prihvatljivih cijena, a 71 % kao veliku prednost ističe lakoću naručivanja vožnje. Posebno se naglašava transparentnost cijena, odnosno, to što se i prije same vožnje na znanje prima informacija o cijeni.

Uber se odlučio na povećanje cijena svojih vožnji s dolaskom ljetnih mjeseci u cijeloj Hrvatskoj, što su pokušali obrazložiti kvalitetnijom uslugom i omogućavanjem većih prihoda svojim "partnerima-vozačima". U Splitu se tako od sredine svibnja 2018. godine start plaća 9 kuna, po prijeđenom kilometru 5 kuna, a za svaku minutu provedenu u vožnji računu se dodaje 50 lipa. Još skuplja vožnja je u Dubrovniku gdje je start 11 kuna, svaki kilometar 6,5 kuna, a po minuti još 0,65 lipa. Istovremeno u Zagrebu su cijene gotovo dvostruko niže, start 6 kuna, kilometar 3,6 kuna i minuta 0,60 lipa.

Usprkos poskupljenju te cijene su i dalje više nego konkurentne kad se uberovce uspoređi s klasičnim taksistima udruge "Radio Taxi Split", koja u ljetnim mjesecima start naplaćuje 20 kuna i svaki prijeđeni kilometar 10 kuna. Razlika je nešto manja u fiksnim iznosima za prijevoz od Splita do zračne luke koji taksisti naplaćuju 280 kuna, dok je kod Ubera taj iznos 225 kuna. Nova cijena znači i povećanje prihoda svih tvrtki i obrta koji posluju putem Ubera što će dovesti do dodatnih zapošljavanja u takvim tvrtkama i obrtima te otvoriti dodatne poslovne prilike za poduzetnike. Treba spomenuti i kako su, što se tiče Ubera, u pitanju najniže cijene jer u "povećanoj potražnji", tijekom velikih

manifestacija ili u kasnim noćnim satima vikendom, one znaju biti i znatno više, no o tome svaki korisnik i prije potvrde vožnje bude upozoren. [18]

U Splitu su najtraženije vožnje u tri najveća trgovačka centra – Mall of Split, City Centre One i centar Joker. Nakon shopping destinacija u svome gradu, Splitsani se najčešće druže u centru, na Peristilu i Rivi.

Uberovi korisnici u Zagrebu najčešće traže prijevoz do ili od autobusnog kolodvora, aerodroma i željezničkog kolodvora. Osim Zagrepčana, na ovim lokacijama Uber naručuju i turisti koji dolaze u Zagreb. U centru grada najfrekventnije je križanje Tesline i Preradovićeve ulice, odnosno najbliža točka Cvjetnom trgu do koje se može doći autom. Čak 32% zagrebačkih vožnji prošle godine počelo je ili završilo upravo na tom mjestu. Slijede lokacije blizu Trga bana Jelačića: Europski trg i Kaptol, Gajeva ulica, Gundulićeva, križanje Petrinjske i Amruševe te Zrinjevac.

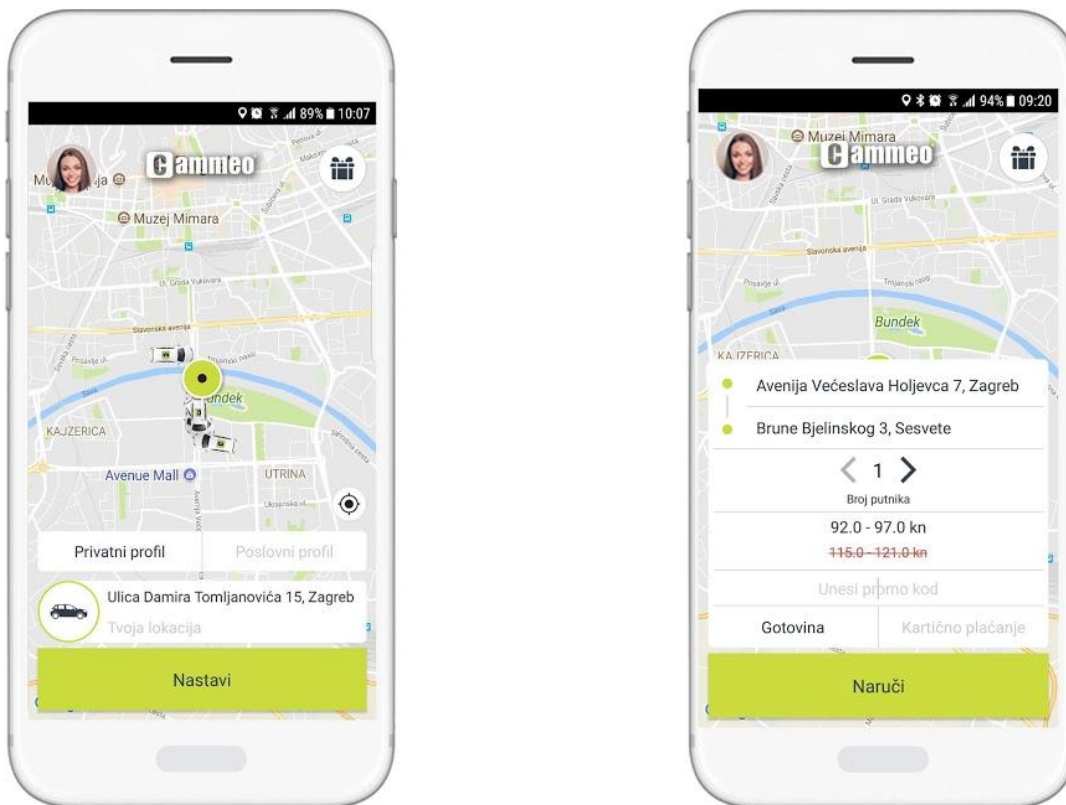
Riječani se u Uber najčešće pouzdaju kada putuju i moraju na vrijeme stići na autobusni kolodvor. Drugo omiljeno mjesto im je Tower centar, a zatim sami centar grada. U 15 najposjećenijih lokacija u Rijeci, našle su se i četiri obrazovne institucije. [19]

5.3. TAKSI CAMMEO

Taxi Cammeo je osnovan 2006. godine u Rijeci, 2010. se širi u Osijek a 22. travnja 2011. otvara se i Taxi Cammeo Zagreb. Od tada su otvorili podružnice u Varaždinu, Šibeniku i Slavanskom Brodu. Danas svoje usluge pruža po cijeloj Hrvatskoj i u većim gradovima Slovenije i Srbije. Vozilo se može naručiti putem poziva na broj 1212 ili sukladno razvoju Uberove aplikacije slika 11 prikazuje Cammeo aplikaciju koja je dokaz da ova tvrtka ne zaostaje u napretku u usporedbi s konkurencijskom tvrtkom Uber. [20]

Prilikom naručivanja taksi cammea telefonskim putem naplata za mobilne linije iznosi 2,50 kn/poz. Start iznosi 6,00 kn, svaki sljedeći kilometar 6,00 kn, a sat čekanja 40 kn. U Taxi Cammeu napominju kako su cijene uvijek iste, neovisno o tome vozi li se noću, vikendima ili blagdanima.

Dječje autosjedalice, happy guest, ponude za poslovne i privatne korisnike neke su od usluga kojima barata ova tvrtka. Od posebnih usluga ističu poslovnu suradnju s pravnim i fizičkim osobama i mogućnost plaćanja preko računa, turistički obilazak grada i znamenitosti i prijevoz pošiljki. Prijevoz osobne prtljage se ne naplaćuje, a cijene su jednake neovisno o dobu dana i blagdanu. Na stranici imaju i istaknute cijene za vožnje izvan Zagreba, do većih hrvatskih i europskih gradova. [21]



Slika 11 : Cammeo mobilna aplikacija

Izvor : [20]

5.4. EKO TAKSI

Prilikom osnivanja ove tvrtke, ideja vodilja bila je osnovati poduzeće koje će pružati vrhunsku uslugu autotaksi prijevoza. Naspram ostalih autotaksi kompanija u Hrvatskoj, EKO TAXI se odlučio istaknuti ekološkim pristupom, zbog čega je u svoju flotu uvrstio hibridne automobile, pa je i u sam naziv tvrtke stavljen prefiks EKO čime je, između ostalog, postignuta diferencijacija od konkurencije. Svojim radom počeo je u listopadu 2011., prvo na području grada Zagreba, nakon čega u siječnju 2012. godine svoje poslovanje širi i na područje grada Zaprešića. Danas broji preko 150 vozila i zapošljava preko 250 vozača. Jednako se trudi brinuti i o svojim djelatnicima, te o cjelokupnoj društvenoj zajednici. Upravo zbog toga čest je sudionik raznih akcija čime ističe svoju društvenu odgovornost i osjetljivost. [22]

Sama vizija EKO TAXIJA i jest bila postati vodeća hrvatska autotaksi kompanija usredotočena na očuvanje okoliša, klijente, svoje djelatnike i inovacije u poslovanju. Djelatnike eko taksija čini tim mladih profesionalaca koji zajedničkim snagama ustraju na ostvarenju vizije tvrtke. Zajednička misija i nit vodilja im je biti i ostati najbolji u pružanju sigurnog, jeftinog, ekološki osviještenog i kvalitetnog prijevoza. Eko taksi posluje u Zagrebu, Velikoj Gorici, Zaprešiću, Dubrovniku, Splitu i Vodicanama. [23]



Slika 12 : Eko taksi

Izvor : [25]

Start se plaća 8,80 kn, svaki sljedeći kilometar 6 kn, a čekanje po satu 43 kn. Vožnja Eko taxijem može se dogovoriti pozivom na broj 1414, 0607777 ili putem njihove aplikacije. Ovaj taxi može se naručiti i putem mail-a na rezervacija@ekotaxi.hr, a pri narudžbi obavezno treba navesti adresu polaska, vrijeme polaska, kontakt telefon i eventualno komentar. Nebitno da li pozivate ovaj taxi kroz dnevne sate, noćne ili blagdanske, cijena starta i svakog kilometra je uvijek jednaka. Nude gradski i međugradski prijevoz putnika i robe, prijevoz kućnih ljubimaca, prijevoz za klijente sa stalnim potrebama prijevoza i prijevoz djece u dječjoj autosjedalici. [24]

5. BUDUĆNOST TAKSI PRIJEVOZA

Budućnost donosi velike promjene na tržištu transporta koje uključuju autonomne automobile i kamione, leteće taksije te brojne servise taksi prijevoza zahvaljujući kojima bi ljudi mogli prestati kupovati tj. posjedovati automobile i za prijevoz bi koristili samo usluge taksija.

5.1. UBER U BUDUĆNOSTI

Uber je krenuo kao startup u jednoj tržišnoj niši, a danas godišnje obavi preko 4 milijarde vožnji u cijelom svijetu. Kao takvi, bave se problemima mobilnosti u gradovima, posebice eliminiranjem gužvi koje su "zaslužne" za gubitke od oko 1% svjetskog bruto proizvoda. Uberova aplikacija velik naglasak stavlja na ubrzavanje kretanja ljudi po gradu, pa je u Zagrebu prosječno vrijeme čekanja do dolaska Ubera manje od 3 minute, kaže sadašnji General Manager SEE u Uberu.

No, velik problem i njima u poslovanju predstavljaju prometne gužve. Zbog toga u kompaniji razmišljaju kako bi mogli riješiti taj problem u budućnosti, na globalnoj razini. Odgovor se nalazi u – tehnologiji i analitici ponašanja ljudi u prijevozu.

Uber je tijekom ovog desetljeća započeo revoluciju na tržištu taksi prijevoznika, a nova uprava usavršava nove ideje kako bi se osigurala još bolja profitabilnost i priprema za izlazak na burzu, ali isto tako preuzima odgovornost za sve skandale, tužbe i druge probleme iz prošlosti.

Njegova vizija budućnosti Ubera, odnosno budućnosti prijevoza koja bi trebala rezultirati velikim smanjenjem prometnih gužvi, nesreća i smanjenjem broja poginulih i ozlijeđenih na cestama su leteći automobili. Neke kompanije već godinama testiraju takve automobile koji bi doslovno mogli raširiti krila i poletjeti, a CEO Ubera vjeruje kako bi njihovi taksiji mogli poletjeti već za pet do sedam godina. Na njihovom razvoju Uber surađuje s NASA-om te bi prvi testni taksiji trebali poletjeti 2020. godine, a osim tehnologije, da bi ovakva vozila postala stvarnost i svakodnevnica na našim cestama i nebu, potrebno je mijenjati i regulativu. [26]

Osim letećih automobila, ova kompanija već neko vrijeme razvija i testira autonomne automobile, odnosno vozila kojima će u potpunosti upravljati softver, a ljudi će u njima biti samo putnici. U budućnosti, dakle, Uberova vozila uopće ne bi trebala imati vozače, već bi putnici naručivali taksije (i leteće taksije) kao i do sada, ali po njih bi došlo prazno vozilo, bez (ljudskog) vozača. Ovakvi automobili bez vozača, koji su na se dugo čini kao daleka budućnost, na cestama će se pojaviti puno ranije od planiranog, pa bi tako Uber trebao biti jedna od kompanija čiji će autonomni automobili službeno početi s uslugama taksi-prijevoza već 2019. godine, što će biti još jedan veliki korak prema revoluciji prijevoza koja će imati i neke negativne posljedice jer će veliki broj vozača tijekom godina ostati bez posla.

Prema najavama, Uber će 2020. godine početi s testiranjem zračnog prijevoza u američkim gradovima Dallasu i Los Angelesu. Usluga bi trebala biti komercijalno dostupna već 2023. godine.

Iz Ubera poručuju da će njihov zračni taksi vertikalno i uzlijetati i slijetati poput helikoptera te da će za razliku od helikoptera biti tih. Wired piše da će letjelica moći doseći ekonomsku brzinu od 240 do 320 kilometara na sat te da će moći prijeći udaljenost od maksimalno 100 kilometara. TechCrunch navodi da će uberAIR-ove letjelice morati letjeti na visini od 300 do 600 metara iznad zemlje.

Uberov zračni taksi imat će četiri para horizontalno položenih rotora te jedan okomiti, a letjelica izgleda kao predimenzionirani dron s kakvim inače rukuju entuzijasti. U letjelicu će stati četiri putnika i pilot, međutim iz Ubera su rekli da će letjelica vjerojatno letjeti "sama" nakon što se utvrdi njezina prometna sigurnost.

UberAIR će na početku koštati 5,73 američka dolara po putničkoj milji (36 kuna svakih 1,6 kilometara). Iz Ubera kažu da će raditi na tome da tu cijenu u konačnici spuste na 0,44 dolara po putničkoj milji (2,7 kuna svakih 1,6 kilometara).

Putnici će letove doživati uz pomoć aplikacije, a u letjelicu će se ukravati na posebnim lokacijama koje je Uber također predstavio na konferenciji Elevate.



Slika 13 : Rješenje tvrtke Humphreys & Partners za Uberov heliodrom

Izvor : [25]

TechCrunch piše da je nekoliko arhitektonskih ureda na konferenciji Elevate predstavilo svoja rješenja za Uberov heliodrom, te jedno od iznešenih rješenja koje nalikuje košnici i može obraditi 900 polijetanja i sletanja u sat vremena prikazuje slika 13. [27]

6. 2. LYFT

Lyft je prijevoznik sa sjedištem u San Franciscu, Kalifornija. Razvija, prodaje i upravlja mobilnom aplikacijom za prijevoz automobila Lyft. Pokrenut u lipnju 2012. godine, Lyft posluje u oko 300 američkih gradova uključujući New York, San Francisco i Los Angeles i pruža više od milijun vožnje dnevno. Tvrtka je u vrijednosti od 15,1 milijardi USD od lipnja 2018 i podigla je ukupno 5,1 milijarde dolara u financiranju. Lyft se proširio u Kanadu u prosincu 2017. kao natjecatelj već uspostavljenog Ubera.

Vozači moraju preuzeti aplikaciju Lyft mobilni telefon s iOS ili Androidom, prijaviti se, unijeti važeći telefonski broj i unijeti važeći oblik plaćanja (kreditnu karticu ili vezu na Apple Pay, Google novčanik ili PayPal račun). Putnici tada mogu zatražiti vožnju od obližnjeg vozača. Nakon potvrde, aplikacija prikazuje ime vozača, ocjene prošlih putnika i fotografije vozača i automobila. Vozači i putnici mogu dodati osobne podatke svojim profilima o svom rodnom gradu, glazbenim preferencijama i drugim detaljima kako bi potaknuli vozače i putnike da razgovaraju tijekom vožnje. Nakon što je vožnja završena, vozaču se daje mogućnost pružiti besplatnu naknadu, koja se naplaćuje i na način plaćanja vozača.

Lyft nudi pet vrsta vožnji unutar aplikacije:

- Zajednička vožnja, koja nije dostupna u svim gradovima, najjeftiniji je izbor i odgovara putnicima s drugim vozačima ako idu u istom smjeru.
- Lyft je osnovna i najpopularnija ponuda koja odgovara putnicima s obližnjim vozačima.
- Lyft XL odgovara putnicima s vozilom koja može ugostiti najmanje 6 putnika.
- Luks odgovara putnicima luksuznim vozilom koji ima najmanje 4 putnika.
- Lux Black odgovara putnicima s luksuznom crnom vanjskom vožnjom vozila koja ima najmanje četiri putnika.
- Lux Black XL odgovara putnicima s crnim vanjskim luksuznim automobilom koji ima do 6 mjesta (tj. SUV s visoko ocijenjenim vozačima).

U ožujku 2018. godine, Lyft je najavio da se udružio s tvrtkom Allscripts za elektroničku zdravstvenu evidenciju kako bi stvorio platformu koja omogućava pružateljima zdravstvene skrbi da organiziraju vožnju pacijenata koji nemaju prijevoz do imenovanja. Ovaj novi sporazum bio bi dostupan na 2.500 bolnica, 180.000 liječnika i oko 7 milijuna pacijenata.

Lyft je lansiran u ljeto 2012. godine od strane Logana Greena i John Zimmera kao službe Zimridea, udruge koja je udružena za dugo udaljenost koju su osnovali 2007. godine. Zimride se usredotočio na iznalaženje redova za duže izlete, često između gradova, i povezane vozače i putnike putem aplikacije Facebook Connect. Zimrid je na kraju postao najveći rideshare program u SAD-u. U svibnju 2013. tvrtka je službeno promijenila ime iz Zimridea u Lyft. Promjena od Zimrida do Lyfta bila je rezultat hackatona

koji je tražio sredstvo dnevnog angažmana sa svojim korisnicima, umjesto jednom ili dvaput godišnje.

6.3. SLIČNOSTI I RAZLIKE IZMEĐU UBERA I LYFTA

Dvije najpopularnije aplikacije Uber i Lyft konstantno ostvaruju značajan napredak tijekom posljednjih nekoliko godina.

Ono što je zajedničko navedenim tvrtkama jest, mogućnost otkazivanja vožnje s telefona i ono što korisnike ovakvih usluga najviše zanima, smatra se da su cijene osnovnih usluga otprilike jednake. Sljedeće, njihove marketinške strategije stjecanja kupaca vrlo su slične. Kada Lyft uvodi novu promociju vozača, Uber radi isto. Onda kada Lyft nudi novim korisnicima ogromne količine kredita za besplatnu vožnju, Uber također daje svojim vozačima kredit na račun kuće.

Što se tiče razlika, Uber je veća tvrtka, što znači da je Uber dostupan u mnogim državama (i zemljama) i također barata s mnogo više opcija za ljude koji žele nešto više luksuzno i prostrano. Uber se nalazi u 58 zemalja i 300 gradova širom svijeta. Lyft, iako se agresivno širi, dostupan je samo u 46 država u SAD-u i Kanadi.

Oba poduzeća nude vožnju 24 sata dnevno, ali putnici možda imaju problema s traženjem jedne noću ako žive u malom gradu bez dostupnih vozača.

Kao što je već prethodno spomenuto, tvrtke uglavnom naplaćuju iste cijene, iako se cijene mogu razlikovati od grada do grada. Obje tvrtke naplaćuju oko 1,00 dolar za početak vožnje, a zatim naplaćuju 1,50 dolara po milju, oko 0,25 centa po minuti. [28] Oba poduzeća koriste nekakav rast cijena - što znači da cijene krenu u visinu onda kad je potražnja vozača veća od normalne. Uber ga zove Surge, a Lyft ga naziva Premijerom.

Kad god se povećava potreba vožnje, Uber dodaje višestruko povećanje na standardnim cijenama. Množitelj se mijenja na temelju lokacije i dolazi do 1,3x ili 2,1x povećanja vremena i udaljenosti. Lyft, s druge strane, naplaćuje dodatnu naknadu u obliku postotka koji se dodaje u iznosu osnovne vožnje. Dakle, ako je premijera vrijeme 50%, vožnja koja bi normalno koštala 10 dolara, krenula bi do 15 dolara tijekom "Premijere". Obje tvrtke omogućuju vozačima da unaprijed budu informirani o cijeni tražene usluge.

Obje tvrtke razvile su svoje aplikacije u relativno isto vrijeme, a dok se malo razlikuju u korisničkom sučelju i prezentaciji svojih značajki, u principu rade vrlo slično: povezuju se vozači s potrošačima. Aplikacija Uber nastoji omogućiti potrošaču bolju predodžbu o ukupnom trošku njegove vožnje prema naprijed. Lyft poboljšava njihovu aplikaciju kako bi bio transparentniji, ali još uvijek se nije ni približio broju država i gradova u kojima djeluje uber. Budući da se oslanjaju na podatke bazirane na lokaciji, potreban je pristup internetu. Obje aplikacije obrađuju cijenu temeljenu na udaljenosti, vremenu i uslugama te prikazuju procijenjeno vrijeme dolaska vozača. Uber predviđa vrijeme dolaska prije

nego što rezervirate vožnju, dok s Lyftom, najprije morate zatražiti vožnju kako biste dobili tu informaciju .

Sagledavši bitku između Ubera i Lyfta, jedan od najvećih čimbenika koji predstavljaju ove dvije tvrtke su opcije vozila koje su dostupne putnicima. Uber se poziva na poslovne ljude i stručnjake i ima širok raspon vozila koje možete izabrati (UberX, UberXL, UberSELECT, UberBLACK, UberSUV) . S druge strane, Lyft nudi manje opcija vozila od Ubera (Lyft, Lyft Line, Lyft Plus, Lyft Premier) .

Budući da se Uber naginje prema poslovnim ljudima, vozači su profesionalni, sažeti i čine najbolje da bi vas jednostavno mogli dobiti od točke A do točke B. Lyft vozači, s druge strane, žive do slogana "Vaš prijatelj s automobilom". Vozači Lyft-a imaju tendenciju da budu prijateljski, otvoreni za razgovor i zabavniji od vozača Uber-a. Lyft vozači potiču korisnike da sjede na prednjem sjedalu i stupe u interakciju s vozačem.

Uber je bio uključen u bezbrojne skandale, uznemiravanja i tužbe. Stupanjem novog zakona čini se da su uspjeli uhvatiti neku pauzu. Naprotiv, rijetko se čuje loš komentar o Lyftu, i ukoliko dođe do toga, odmah se vrši ispravljanje pogrešaka i uvođenje korekcija. Uber pobjeđuje Lyft na opcije vozila, područja pokrivanja i inovacije. S druge strane, Lyft osvaja cijene, korisničku podršku i sliku robne marke. [29]

7. ZAKLJUČAK

S obzirom na današnji napredak i razvoj tehnologije i gospodarstva može se primjetiti kako tržište taksi usluge ne posustaje u izučavanju noviteta. Hrvatske taksi tvrtke imaju veliko znanje, brend i iskustvo što im omogućuje vrlo dobru poziciju pri ekspanziji u okolne krajeve.

Do stupanja novog zakona u Hrvatskoj je bilo oko 3000 taksista s dozvolama, a tu je uslugu nelegalno pružao i Uber koji je imao oko 4000 partnera-vozača. Prema novom zakonu, i Uberovi vozači tretiraju se kao taksisti pa su se morali prilagoditi novim pravilima. Posljednji službeni podaci govore da se u zadnjih 10 godina broj taksista u Hrvatskoj povećao 14 puta, a stupanjem novog Zakona o cestovnom prometu od svibnja 2018. godine, njihov broj bi se mogao opet udvostručiti.

Novi Zakon o cestovnom prijevozu koji među ostalim liberalizira tržište taksi-usluga u Hrvatskoj od tog dana isti je za sve tržišne sudionike upravo onakav kakav bi trebao biti da bi se osigurala poštena tržišna utakmica. Gradovi tako više ne mogu ograničavati broj taksi dozvola na svom području, a uvjet za dobivanje dozvole je posjedovanje licencije. Kao način obračuna vožnje može se koristiti i taksimetar i internetska aplikacija. Dugo iščekivani novi Zakon smirio je sukobe konkurencijskih autotaksi prijevoznika.

Uber kao novi inovativni taksi prijevoznik s velikom popularnošću u Sjedinjenim Američkim Državama, nakon brojnih polemika, uspio se probiti kao jedna od vodećih taksi usluga u Hrvatskoj. Vizija budućnosti Ubera, odnosno budućnosti prijevoza koja bi trebala rezultirati velikim smanjenjem prometnih gužvi, nesreća i smanjenjem broja poginulih i ozlijeđenih na cestama su leteći automobili.

Budućnost donosi velike promjene na tržištu transporta koje uključuju autonomne automobile i kamione, leteće taksije, te brojne servise taksi prijevoza zahvaljujući kojima bi ljudi mogli prestati kupovati tj. posjedovati automobile i za prijevoz bi koristili samo usluge taksija. Iz današnje perspektive ovakav scenarij izgleda nemoguće, no promjene o kojima se govori već neko vrijeme toliko su radikalne da će za 5 do 10 godina možda zaista biti jeftinije koristiti taksije nego posjedovati i održavati vlastiti automobil.

Velike kompanije već se neko vrijeme pripremaju za takvu budućnost testirajući različite opcije i novitete na tržištu taksija. Lyft, kao takva jedna kompanija i konkurent Uberu počeo je s testiranjem svoje pretplatničke taksi usluge u kojoj će njihovi korisnici za određenu mjesečnu pretplatu imati mogućnost određenog broja vožnji putem Lyfta. Takva vrsta usluge čini se zanimljiva korisnicima koji često idu taksijem na posao i s posla.

8. LITERATURA

- [1] <https://www.Zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu> (pristupljeno, 20.07.2018.)
- [2] <https://www.index.hr/vijesti/clanak/uber-stigao-u-istru/2008825.aspx> (pristupljeno, 20.07.2018.)
- [3] https://www.google.hr/search?biw=1366&bih=651&tbm=isch&sa=1&ei=UCxYW7fADtHJwQL15ZqwCQ&q=cekanje+taxia+u+new+yorku&oq=cekanje+taxia+u+new+yorku&gs_l=img.3...6439.8810.0.9351.8.8.0.0.0.108.793.5j3.8.0....0...1c.1.64.img..0.0.0....0.DGSwAlwjV3l#imgsrc=CV6UOdUvX2cWLM (pristupljeno, 21.07.2018.)
- [4] <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/taksisti-sad-je-jasno-da-uber-daje-taksi-usluge-hr-uber-mi-smo-ovdje-samo-marketinska-tvrtka/6863412/> (pristupljeno, 21.07.2018.)
- [5] <https://www.vecernji.hr/biznis/taksisti-zakon-prijevoz-cestovni-promet-do-dozvole-lako-do-licencije-tesko-1231368> (pristupljeno, 20.07.2018.)
- [6] Štefančić. G. Tehnologija gradskog prometa 1. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu; 2008. (pristupljeno, 25.07.2018.)
- [7] <https://www.zgportal.com/servisne-informacije/javni-prijevoz/taxi-zagreb/> (pristupljeno, 24.07.2018.)
- [8] <https://novac.jutarnji.hr/rasprave-i-rjesenja/liberalizacija-autotaksi-prijevoza-pusu-linapokon-vjetrovi-ordoliberalizma/7298215/> (pristupljeno, 24.07.2018.)
- [9] <https://novac.jutarnji.hr/rasprave-i-rjesenja/liberalizacija-autotaksi-prijevoza-pusu-linapokon-vjetrovi-ordoliberalizma/7298215/> (pristupljeno, 24.07.2018.)
- [10] <https://punkufer.dnevnik.hr/clanak/5-simbola-new-yorka-zbog-kojih-zelimo-letjeti-preko-bare---399754.html> (pristupljeno, 27.07.2018.)
- [11] <https://nypost.com/2013/09/04/siblings-fight-for-deceased-dads-1-1-million-taxi-medallion-inheritance/> (pristupljeno, 27.07.2018.)
- [12] http://www.puturist.com/london/vodici/javni_prijevoz_u_londonu/d-8-2-82.aspx (pristupljeno, 27.07.2018.)
- [13] <https://translate.google.hr/translate?hl=hr&sl=en&u=https://en.wikipedia.org/wiki/Uber&prev=search> (pristupljeno, 28.07.2018.)

- [14] <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/kako-zapravo-funkcionira-uber-u-hrvatskoj-nizozemskoj-tvrtki-ide-25-racuna-a-ostatak-vozacu-koji-placa-sva-davanja-i-pdv/6286756/> (pristupljeno, 28.07.2018.)
- [15] <https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/546000/ipak-jeftiniji-od-taksija-unbspsplitu-ce-uber-biti-gotovo-dva-puta-skuplji-nego-u-zagrebu-u-dubrovniku-ce-cijena-biti-jos-i-veca> (pristupljeno, 28.07.2018.)
- [16] <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/tezak-udarac-najviseg-europskog-suda-uberu-ipak-je-pr-ijevoznicka-kompanija-foto-20171220> (pristupljeno, 29.07.2018.)
- [17] <https://www.jutarnji.hr/biznis/europski-sud-zadao-udarac-uberu-ovo-je-tvrtka-koja-pruza-usluge-prijevoza-i-na-drzavama-clanicama-eu-je-da-odrede-uvjete-pruzanja-tih-usluga/6860889/> (pristupljeno, 29.07.2018.)
- [18] <https://www.vecernji.hr/auti/150-000-hrvata-vozi-se-s-uberom-a-evo-i-kamo-12235689> (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [19] <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/ove-brojke-najbolje-docaravaju-koliko-je-uber-postao-mocan-u-hrvatskoj-foto-20180125> (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [20] https://cammeo.hr/hr?_ga=2.29622583.900161069.1532688250-179731635.1532500508 (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [21] <https://cammeo.hr/hr/gradovi/zagreb> (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [22] <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:587488> (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [23] <http://ekotaxi.hr/> (pristupljeno, 30.07.2018.)
- [24] <http://splitskidnevnik.rtl.hr/vijesti/grad/eko-taksi-dolazak-u-split-slavi-jeftinijom-voznjom/> (pristupljeno, 31.07.2018.)
- [25] <http://mojzagreb.info/tvrtke-transport/hrvatska/eko-taxi-zagreb> (pristupljeno, 31.07.2018.)
- [26] <https://zimo.dnevnik.hr/clanak/revolucija-prijevoza-novi-sef-ubera-najavio-planove-za-buducnost---504212.html> (pristupljeno, 31.07.2018.)
- [27] <https://www.bug.hr/dogadjaji/bfs-2018-uberom-u-buducnost-2652> (pristupljeno, 31.07.2018.)
- [28] <https://translate.google.hr/translate?hl=hr&sl=en&u=https://www.ridester.com/uber-vs-lyft/&prev=search> (pristupljeno, 31.07.2018.)
- [29] <https://www.quora.com/What-is-the-difference-between-Uber-and-Lyft-1> (pristupljeno, 31.07.2018.)

Popis kratica :

VIN – Vehicle identification number (Identifikacijski broj vozila)

SSO – Sustav jedinstvene autentikacije korisnika

CEO – Chief executive officier (Glavni izvršni dužnosnik)

NASA – National Aeronautics and Space Administration (Nacionalna aeronautička i svemirska administracija)

Popis slika :

Slika 1: Prikaz taksi oznake za Uber vozila

Slika 2: Potvrda o stručnoj osposobljenosti vozača o početnim kvalifikacijama

Slika 3: Zaustavljanje taksi vozila – New York City

Slika 4: Uber boat

Slika 5: Uberova mobilna aplikacija

Slika 6: Povratna informacija

Slika 7: Medaljon

Slika 8: Boro taksi vozilo i klasično taksi vozilo

Slika 9: Black cabs

Slika 10: Hibridni taksi TX5

Slika 11: Cammeo mobilna aplikacija

Slika 12: Eko taksi

Slika 13: Rješenje tvrtke Humphreys & Partners za Uberov heliodrom

Popis tablica :

Tablica 1 : Minimalni zahtjevi za početne kvalifikacije vozača vozila za autotaksi prijevoz i iznajmljivanje vozila s vozačem

Popis grafikona :

Grafikon 1 : Cijene "medaljona" - taksi dozvola u New Yorku



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **"Uloga taxi prijevoza u sustavu javnog gradskog prometa"**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 10/09/2018

(potpis)