

Predlagatelj: **UDRUGA VG TAXI** iz Velike Gorice, Kurilovečka 67, zastupana
po Odvjetniku Ivanu Mračiću iz Velike Gorice, Trg kralja
Tomislava 41

GRAD VELIKA GORICA

NACRT

PRIJEDLOG IZMJENE I DOPUNE ODLUKE O AUTOTAKSI PRIJEVOZU

Klasa: 021-04/11-03/23, Urbroj: 238-33-01-11-1 od 25. svibnja 2011.
(Službeni glasnik Grada Velike Gorice Godina XVII, broj 3/2011)

U Velikoj Gorici, travanj 2014.

I) Nakon dugotrajne i sustavne analize, različitih praktičnih iskustava i problema u konzultaciji sa svim članovima UDRUGE VG TAXI iz Velike Gorice, Kurilovečka 67 (u daljnjem tekstu Udruga), koja okuplja preko 80 različitih autotaksi prijevoznika koji aktivno obavljaju uslugu autotaksi prijevoza sukladno Odluci Grada Velike Gorice o autotaksi prijevozu (Službeni glasnik Grada Velike Gorice Godina XVII, broj 3/2011) predlažemo nadležnim tijelima Naslova **žurno donošenje izmjena i dopuna** citirane Odluke o autotaksi prijevozu.

II) OCJENA STANJA (OSNOVNI PROBLEMI) I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI IZMJENOM ODLUKE O AUTOTAKSI PRIJEVOZU TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM IZMJENA PROISTEĆI

Odluka o autotaksi prijevozu donesena je od strane Gradskog vijeća Grada Velike Gorice na sjedinici održanoj dana 25.05.2011. i počela se primjenjivati sa danom objave u Službenom glasniku dana 26.05.2011. (u daljnjem tekstu „Odluka“).

Odlukom su praktično regulirani uvjeti, organizacija i način obavljanja autotaksi prijevoza na području Grada Velike Gorice.

Odluka u određenoj mjeri sadržava kvalitetna i zadovoljavajuća rješenja.

Međutim, kroz praktičnu primjenu Odluke u razdoblju od njenog stupanja na snagu do danas, odnosno kroz razdoblje dulje od 2 godine, imajući u vidu protek vremena i promijenjene okolnosti u odnosu na vrijeme njena donošenja, u praktičnoj su se primjeni nedvojbeno ustanovili određeni nedostaci (problemi) koji se nastavno taksativno i opisno navode.

A) IZDAVANJE DOZVOLE:

1a.) Problem mapulacije sa prebivalištem i sjedištem:

Nedvojbeno je činjenica da se veliki postotak usluga koje pružaju autotaksi prijevoznici na području Grada Velike Gorice stvarno izvršava na području Zračne luke Zagreb.

Stoga autotaksi prijevoznici iz područja cijele Republike Hrvatske, poglavito za vrijeme turističke sezone, imaju snažan interes obavljati autotaksi prijevoz na tom području.

Slijedom navedenog isti se natječu za dobijanje dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza, a dozvolu **realiziraju samo tijekom turističke sezone**, dok ostatak godine obavljaju autotaksi prijevoz na drugom području u

Republici Hrvatskoj. Posve je nedvojbeno da kandidat za dozvolu može manipulirati sa prebivalištem i mijenjati ga u svrhu ishoda dozvole.

Radi navedenog veliku štetu trpe autotaksi prijevoznici koji čitavu godinu (i one periode u godini kada je potražnja za taksi uslugama puno manja) obavljaju prijevoz samo i isključivo na području Grada Velike Gorice.

Slijedom naprijed navedenog, nužno je iznaći model koji bi onemogućio naprijed opisane zlouporabe dozvole, odnosno model kojim bi se zaštitili „domaći“ autotaksi prijevoznici i obrtnici koji kroz cijelu godinu doprinose u proračun Grada Velike Gorice kao jedinice lokalne uprave i samouprave.

- **Prijedlog rješenja:**

Članak 1. izmjena i dopuna:

U članku 6. stavku 1. Odluke točka 2) se briše i dodaje se nova točka 2) koja sada glasi:

„2) ima prebivalište odnosno sjedište na području Grada Velike Gorice neprekidno najmanje 5 godina“

- **Pojašnjenje izmjene, cilj i posljedice koje će iz navedene izmjene proisteći:**

Ograničavanjem mogućnosti stjecanja dozvole samo pravnim odnosno fizičkim osobama koje imaju prijavljeno sjedište odnosno prebivalište kroz razdoblje od 5 godina na području Grada Velike Gorice suzbiti će se mogućnost manipulacije sa sjedištima odnosno prebivalištima kandidata za stjecanje dozvole.

Pojednostavljeno rečeno, osoba koja u svrhu izigravanja uvjeta prebivališta odnosno sjedišta jednom izvrši promjenu prebivališta u svrhu obavljanja autotaksi usluge na nekom drugom području, više neće moći konkurirati za dozvolu na području Grada Velike Gorice, barem dok ne bude ponovno ispunjavala uvjet iz članka 6. stavka 1. točke 2) Odluke.

Tako će za izdavanje dozvole moći konkurirati samo osobe koje zaista žive i posluju na području Grada Velike Gorice i koje kroz cijelu godinu doprinose proračunu Grada Velike Gorice te dijele društvenu, ekonomsku i političku sudbinu cijelog tog područja.

Opisanom će izmjenom Grad Velika Gorica zaštititi svoje građane na način da će onemogućiti neloyalnu konkurenciju osoba kojima je isključivi cilj iskoristiti privilegij poslovanja na području koje obuhvaća našu najveću zračnu luku - Zračnu luku Zagreb.

Vezano za dio prijedloga izmjene, nužno je osim prebivališta navesti i sjedište budući za dozvolu mogu konkurirati i pravne osobe.

2a) Problem minimalne dobi za obavljanje autotaksi službe:

Za sada važeća Odluka ne regulira pitanje minimalne životne dobi osobe – kandidata za izdavanje dozvole.

Navedeni nedostatak je važan s aspekta kvalitete i sigurnosti usluge autotaksi prijevoza jer se u dosadašnjoj praksi pokazalo da mladi vozači ne samo da ne raspolažu sa dovoljnom količinom „vozačkog iskustva“ nego i obavljanje autotaksi službe doživljavaju samo kao „privremeno rješenje“, odnosno način da ostvare brzu zaradu, nauštrb kvalitete usluge i sigurnosti.

- **Prijedlog rješenja:**

Da se u članku 6. stavak 1. Odluke doda nova točka 6) koja će glasiti „da ima najmanje 21 godinu.“

- **Pojašnjenje izmjene, cilj i posljedice koje će iz navedene izmjene proisteci:**

Navedenom će se izmjenom postići da se mladnim vozačima koji u pravilu imaju manje od 3 godine vozačkog iskustva – uopće, onemogućiti da se natječu za obavljanje autotaksi službe. Posljedica izmjene je veća ozbiljnost pružatelja usluge, zatim veća sigurnost putnika. Konačno, dobno ograničenje je u potpunosti u skladu sa novim Zakonom o cestovnom prometu (NN 82/2013).

B) AUTOTAKSI VOZILO:

1b) Problem boje autotaksi vozila:

Iako je i u dosadašnjoj Odluci u članku 17. bilo propisano da je uvijet „crno“ autotaksi vozilo, pribjeglo se rješenju da vozilo mora biti crne boje tek ukoliko autotaksi prijevoznik promjeni vozilo nakon stupanja na snagu Odluke.

Navedeno rješenje nije dalo kvalitetne rezultate pa su nekim autotaksi prijevoznicima nadležne službe Grada Velike Gorice dozvoljavale da i nakon kupnje novog vozila ili izdavanja nove dozvole vozilo ne bude crne boje kako je to propisano.

Konačno, u samoj dozvoli do sada nije bila navedena vrsta vozila i boja vozila, pa je stoga korisnik dozvole mogao jednostavno prijenosom registracijskih pločica na novo vozilo izbjeći obvezu poštivanja crne boje.

- **Prijedlog rješenja:**

Da se u dozvoli uvede vrsta (marka) automobila s kojim se obavlja djelatnost kao i njegove tehničke karakteristike – posebice njegova boja.

- **Pojašnjenje izmjene, cilj i posljedice koje će iz navedene izmjene proisteći:**

Predlagatelji ističu da pitanju boje vozila, iako djeluje da se radi pitanju „manjeg značaja“, treba pridodati veću pozornost.

Naime, radi nedosljedne primjene dosadašnje Odluke i danas, dvije godine nakon donošenja Odluke, uopće se ne može reći da postoji karakteristična i prepoznatljiva boja autotaksi prijevoznika na području Grada Velike Gorice.

Navedeno je pitanje važno jer taksi vozila kao pružatelji usluge javnog prijevoza putnika moraju biti prepoznatljivi i moraju se na neki način isticati iz mase.

Ako ne u ovoj izmjeni Odluke, u budućnosti bi se trebalo posvetiti više pažnje izgledu taksi vozila te njihovoj prepoznatljivosti, trebalo bi ih označiti i nekim karakterističnim logom ili oznakom temeljem kojeg bi se na reprezentativan način prezentiralo šire područje Grada Velike Gorice.

C) CIJENA AUTOTAKSI PRIJEVOZA:

1c) Problem cijene – općenito:

Iako je pitanje cijene autotaksi usluge uvijek vrlo osjetljivo pitanje, u kontekstu pristupanja RH Europskoj uniji kao i u kontekstu promjene koncesionara Zračne luke Zagreb i ekonomskih promjena i trendova, navedeno pitanje treba nedvojbeno obraditi i oko njega provesti raspravu u cilju nalaženja racionalnog i najobjektivnijeg rješenja.

Dosadašnje cijene su prema podacima predlagatelja, (uspoređujući cijene autotaksi prijevoza u svim ostalim – sličnim i bliskim zračnim lukama Europske unije ali i istoka), značajno niže od konkurencije i treba ih nedvojbeno korigirati.

Istovremeno, predlagatelji naglašavaju da se cijene autotaksi usluge ni u kom slučaju ne mogu uspoređivati sa onima u Gradu Zagrebu jer Velika Gorica nije Grad Zagreb niti to želi i može biti. Dakle, treba imati u vidu gostrateški položaj Grada Velike Gorice, njenu podložnost metropoli, ali i potrebe i ciljeve autotaksi prijevoznika koji su prvenstveno obrtnici.

Dosadašnja cijena od 6,00 kn po kilometru vožnje je nedvojbeno prenisko određena, te bi je trebalo povećati za 2,90 kn po kilometru vožnje i to kao dvije tarife.

Dvostruka tarifa – jedna za potrebe građana šireg područja Grada Velike Gorice za koje se može osigurati povoljnija tarifa (koja bi po prilici odgovorala

onoj koju imaju građani Grada Zagreba te druga tarifa za korisnike koji angažiraju taksi u Zračnoj luci Zagreb.

Dosadašnje je rješenje u pogledu cijene funkcioniralo radi činjenice da je pružateljima autotaksi usluga bila omogućena „slobodna pogodba“ za odredišta izvan Grada Velike Gorice. Međutim, takvo rješenje ne samo da je u potpunoj suprotnosti sa Zakonom o cestovnom prometu (NN 82/2013), nego je i nanjelo ogromnu štetu autotaksi djelatnosti i djelatnicima - uopće.

2c) Problem „slobodne pogodbe“:

Dosadašnje rješenje koje je omogućavalo svim taksistima slobodnu pogodbu kada voze izvan Grada Velike Gorice je pokazalo nezadovoljavajuće i vrlo štetne rezultate – posljedice.

Naime, poznato je da se glavnina autotaksi usluga započne obavljati na području Zračne luke Zagreb, a dovrši na nekom od odredišta u Gradu Zagrebu.

Dakle, glavnina isporučenih autotaksi usluga nije u suštini putnike koštala 6 kn po kilometru vožnje nego je ovisila isključivo o sposobnosti taksiste da ispregovara što veću cijenu odnosno umješnosti putnika da ispregovara što nižu cijenu.

S obzirom da putnici nisu imali nikakve adekvatne alternative, obično su bli prisiljeni pristati na vrlo često „skupu“ ponudu davatelja usluge autotaksi prijevoza.

Navedeno rješenje je dovodilo do narušavanja ugleda taksi službe i taksista.

U praksi se događalo da primjerice dvoje stranaca koji se poznaju stignu u Zračnu luku te angažiraju dva taksista za vožnju do Zagreba. Kada se ponovno sretnu ustanove da je jedan autotaksi uslugu platio primerice 230,00 kn, a drugi primjerice 180,00 kn. Naravno da se u tom slučaju jedan putnik osjeća prevarenim od strane taksista.

Treba imati u vidu da vožnja na relaciji Zračna luka Zagreb – Grad Zagreb ne predstavlja iznimku nego pravilo.

Konačno, „slobodna pogodba“ kod redovitog prijevoza putnika je u suprotnosti sa izričitim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 82/2013), a relevantni se članak nastavno i citira:

E. AUTOTAKSI PRIJEVOZ:

Obavljanje autotaksi prijevoza

Članak 56.

(1) Autotaksi prijevoz obavlja se na temelju ovoga Zakona i propisa koji u skladu s ovim Zakonom donosi nadležno tijelo jedne ili više jedinica lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.

(2) Autotaksi prijevoz obavlja se na temelju dozvole, ako je to utvrđeno propisom iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Dozvolu iz stavka 2. ovoga članka izdaje nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, pravnoj ili fizičkoj osobi koja ispunjava sljedeće uvjete:

- ima važeću licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza,
- ima položen ispit, odnosno zaposlenog vozača s položenim ispitom iz članka 59. ovoga Zakona.

(4) Na području jedinice lokalne samouprave u kojoj se ne izdaju dozvole, autotaksi prijevoz se obavlja na temelju licencije za obavljanje autotaksi prijevoza, sukladno odredbama ovoga Zakona.

(5) taksista Propisom iz stavka 1. ovoga članka jedinice lokalne samouprave mogu utvrditi organizaciju obavljanja autotaksi prijevoza, autotaksi stajališta i način njihova korištenja, broj sjedala u vozilu kojim se obavlja autotaksi prijevoz, te druge uvjete koji se odnose na izgled i opremu vozila.

(6) Propisom iz stavka 1. ovoga članka jedinice lokalne samouprave utvrđuju cijenu prijevoza, a mogu utvrditi mjerila na temelju kojih će odrediti broj autotaksi prijevoznika i/ili vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz na njihovom području.

(7) Tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu mora biti uključen taksimetar, s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza koja mora biti sukladna važećoj tarifi.

(8) Nadzor nad provedbom propisa iz stavka 1. ovoga članka provode, pored Inspekcije cestovnog prometa i Državnog inspektorata, i komunalni redari jedinice lokalne samouprave.

(9) U obavljanju nadzora nad provedbom propisa iz stavka 1. ovoga članka komunalni redari jedinice lokalne samouprave imaju ovlasti propisane zakonom kojim se uređuje ustroj i ovlasti komunalnog redarstva.

Članak 57.

(1) Autotaksi prijevoz obavlja se na području i sa područja one jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, na čijem području prijevoznik ima sjedište/prebivalište.

(2) Propisom iz članka 56. stavka 1. ovoga Zakona može se utvrditi pod kojim uvjetima je autotaksi prijevoz dozvoljen prijevoznicima sa sjedištem/prebivalištem izvan područja te jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.

U slučaju povrede čl. 56. Stavka 7. Je propisano i novčano kažnjavanje taksista za prekršaj:

Članak 111.

(1) Novčanom kaznom od 10.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj prijevoznik- pravna osoba, autobusni i teretni kolodvor, odnosno druga pravna osoba, ako:

7. tijekom obavljanja autotaksi prijevoza putnika u vozilu nema uključen taksimetar s vidljivom cijenom obavljenog prijevoza (članak 56. stavak 7.),

Dakle, nedvojbeno je dosadašnje rješenje nezakonito i treba ga hitno mijenjati.

- **Prijedlog rješenja:**

Da se uvedu dvije tarife:

-jedna za prijevoz na širem području Grada Velike Gorice po dosadašnjoj cijeni (ili nešto nižoj),

-druga za prijevoz izvan Grada Velike Gorice (što se u praksi odnosi na relaciju Zračna luka Zagreb-Grad Zagreb) po cijeni od 8,90 kn po kilometru vožnje

-da se „slobodna pogodba“ zadrži samo u slučaju specijalnih prijevoza – konkretno kućnih ljubimaca, neuobičajeno velike prtljage, i dr.

Navedeno zadržavanje „slobodne pogodbe“ za posebne slučajeve ne bi bilo u suprotnosti sa Zakonom jer bi se radilo o izvanrednom slučaju, odnosno i u tom bi slučaju taksist vozio na taksimetar po unaprijed propisanoj tarifi – ali bi se sa korisnikom, prije početka obavljanja vožnje, sporazumjeo o posebnom dodatku koji se odnosi na posebne uvijete prijevoza.

- **Pojašnjenje izmjene, cilj i posljedice koje će iz navedene izmjene proisteći:**

Predlagatelji ističu da je iz dosadašnjeg izlaganja problema jasno koji se ciljevi žele ostvariti, a treba ponoviti da je „slobodna pogodba“ do sada samo narušavala ugled taksistima jer je omogućavala „vještijima“ da dogovore visoke cijene, a radi čega se kod putnika potpuno opravdano stvarala predodžba da su prevareni.

Radi navedenog su i sami putnici, nakon što bi jednom bili oštećeni, počeli unaprijed dogovarati prijevoz od strane autotaksi prijevoznika sa područja Grada Zagreba.

D) KONTROLA I KAŽNJAVANJE:

1d) Problem neefikasnog sustava kontrole i kažnjavanja:

Kroz praksu članova Udruge se kontinuirano provlači problem „crne vožnje“ od strane pojedinih osoba koje nemaju licencu odnosno dozvolu za obavljanje taksi službe.

Praksa je također pokazala da Državne institucije (ranije Državni inspektorat, Inspekcija za cestovni promet, Policija, itd...) do sada nisu uspjele adekvatno riješiti navedeni problem.

Radi zaštite interesa svih taksista koji svoj posao obavljaju savjesno i pošteno, na dobrobit cijele zajednice, nužno je da se u Gradu Velika Gorica ustanovi služba PROMETNIH REDARA koji će imati ovlaštenje vršiti efikasnu kontrolu nad provođenjem Odluke ali i Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

Naime jedino se efikasnom kontrolom i sankcioniranjem prekršitelja može uvesti red u obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza jer u protivnom dobre i korisne odredbe Odluka ostaju „mrtvo slovo na papiru“.

- **Prijedlog rješenja:**

Da se ustanovi služba PROMETNIH REDARA koje će se uvesti u problematiku obavljanja taksi službe i kojima će se kroz prekršajne odredbe Odluke i eventualno posebne provedbene propise, dati efikasan instrument da na licu mjesta vrše kontrolu te odmah kažnjavaju prekršitelje.

Da se postrože sankcije za „rad na crno“ na način da se propiše osim novčane kazne (koja često nema učinka jer takve osobe najčešće ne ostvaruju legalna primanja) te da se takvim osobama (bilo fizičkim bilo pravnim osobama koji zapošljavaju radnike „na crno“) odmah oduzme dozvola i zabrani natjecanje radi obavljanje taksi službe na području Grada Velike Gorice na razdoblje od najmanje 5 godina.

- **Pojašnjenje izmjene, cilj i posljedice koje će iz navedene izmjene proisteći:**

Navedenim bi se institutom omogućilo da Grad Velika Gorica u naravi na ternu vrši adekvatnu kontrolu postupanja po Odluci. Navedeno će u budućnosti nedvojbeno dovesti do smanjenja problema „crne vožnje“ koja ima vrlo štetne posljedice kako na gradski proračun tako i za imovinske interese ostalih taksi prijevoznika koji zakonito, savjesno i pošteno obavljaju svoju djelatnost.

Konačno, spriječilo bi se da i oni taksisti koji imaju potrebne licence i dozvole krše odredbe Odluke na način da bi svi počinitelji prekršaja bili kažnjeni pto bi sa aspekta svrhe kažnjavanja imalo dalekosežne pozitivne učinke sa aspekta specijalne i generalne prevencije.

Z A K L J U Č A K:

Ovaj je prijedlog izmjene Odluke nastao na temelju konkretnih i praktičnih iskustava samih taksista, članova Udruge VG TAXI pa stoga treba imati u vidu da se ne radi o politički motiviranim nastojanjima da se izmjeni Odluka Grada Velike Gorice.

Radi se o interesima građana Grada Velika Gorica, poglavito obrtnicima, koji doprinose u gradski proračun i koji žele nakon niza godina neizvjesnosti i

bezakonja konačno imati adekvatno ustrojenu, transparentnu i učinkovitu taksi službu koja će biti na ponos svim građanima Grada Velike Gorice.

Za Udrugu VG TAXI: