

Liberalizacija autotaksi tržišta

Zec, Ivan

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:685575>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-09**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Ivan Zec

LIBERALIZACIJA AUTOTAKSI TRŽIŠTA

diplomski rad

mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, listopad 2022.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. TAKSI PRIJEVOZ U REPUBLICI HRVATSKOJ - UREĐENJE	2
2.1. Pravni izvori	3
2.1.1. Europsko pravno naslijeđe	3
2.1.2. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu.....	5
2.1.2.1. Pravilnik o licencijama u djelatnosti cestovnog prijevoza	6
2.1.2.2. Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe	9
3. IZAZOVI LIBERALIZACIJE AUTOTAKSI TRŽIŠTA	12
3.1. Otvorena pitanja.....	12
3.1.1. Negativne strane	12
3.1.2. Pozitivne strane	17
3.2. Odluke agencije za tržišno natjecanje	20
3.3. Izabrana sudska praksa.....	21
4. POREDBENO-PРАВNA ANALIZA	26
4.1. Švicarska	26
4.2. Njemačka	27
4.3. Španjolska.....	28
4.4. Italija	29
5. ZAKLJUČAK.....	31
POPIS LITERATURE.....	33

SAŽETAK

U ovom radu se obrađuje tema liberalizacije autotaksi tržišta. Uz kraći povijesni pregled, opisuje se pravni okvir autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj određen europskim zakonodavstvom i domaćim propisima. Rad stavlja naglasak na otvorena pitanja vezana uz liberalizaciju - koje su njene pozitivne strane, a koje su negativne. U svezi s temom navest će se relevantne odluke Agencije za tržišno natjecanje i sudska praksa. Na koncu će se uz kraći pregled uređenja u stranim državama napraviti svojevrsna usporedba s uređenjem u Republici Hrvatskoj.

KLJUČNE RIJEČI

taksi prijevoz, liberalizacija, tržište, uber, bolt, promet, ekonomija dijeljenja, tržišno natjecanje

SUMMARY

This thesis deals with the topic of taxi market liberalization. Along with a brief historical overview, the legal framework of taxi transportation in the Republic of Croatia is described determined by European legislation and domestic regulations. The thesis emphasizes open issues related to liberalization - which are its positive and negative sides. In this regard, the relevant decisions of the Agency for Market Competition and court practice will be cited. At the end, along with a brief overview of the regulation in foreign countries, a kind of comparison with the regulation in the Republic of Croatia will be made.

KEYWORDS

taxi transportation, liberalization, market, uber, bolt, transport, sharing economy, competition

Izjava o izvornosti

Ja, Ivan Zec pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Ivan Zec

1. UVOD

*This walking business is overrated: I mastered the art of doing it when I was quite small, and in any case, what are taxis for?*¹ I zaista autotaksi je postao pojava bez koje ne možemo zamisliti svakodnevicu, no je li uvijek tome bilo tako ili vremenom je postao to što je danas? Ponukan tim i takvim promišljanjima odlučio sam se detaljnije posvetiti temi autotaksi prijevoza, s naglaskom na liberalizaciju tržišta pružanja te usluge.

Kao što sam već naveo, u ovom radu baviti ću se tematikom liberalizacije autotaksi tržišta, odnosno prijevoznih usluga.

Uz kraći osvrt na povijest taksija posebice u Hrvatskoj obradit ću se u prvom redu pravno uređenje autotaksi prijevoza. Počevši od Europske regulative i Direktive 2006/123/EZ koja je bila svojevrsan preduvjet liberalizacije tržišta. Opisat ću se regulativa Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i za ovu temu najvažnije donošenje tog zakona 2018. i stanje nakon njegova donošenja, dakle trenutno, sadašnje stanje. Vežano na zakonsko uređenje osvrnut ću se i na pravilnike utemeljene na spomenutom Zakonu.

Zatim slijedi centralni dio ovog rada koji se bavi izazovima liberalizacije autotaksi tržišta te ću u njemu pokušati odgovoriti na brojna otvorena pitanja u svezi s temom. Izložiti ću se i negativne i pozitivne strane liberalizacije koristeći multidisciplinarni pristup – ekonomski, pravni, sociološki. Reakcije državnog aparata, ali i građana. Izložiti ću izabranu sudsku praksu. Opisat ću i trenutno stanje u taksi uslugama, poglavito oko korištenja mobilnih aplikacija, bilo kao vozač, obrtnik ili sami krajnji korisnik usluge prijevoza. Prilikom izlaganja teme iznijet ću i pojedine stavove koji su protiv liberalizacije, ali i više njih koji su na strani iste.

Na samom kraju ću napraviti kraću poredbeno-pravnu analizu u kojoj ću sumarno navesti uređenje u nekoliko zemalja Europske Unije odabranih po kriteriju usporedivosti s Republikom Hrvatskom.

¹ U prijevodu: "Ovo hodanje je precijenjeno; svladao sam umijeće istog kad sam bio jako malen, a i uostalom čemu služe taksiji?" citat američkog pisca Christophera Hitchensa

2. TAKSI PRIJEVOZ U REPUBLICI HRVATSKOJ - UREĐENJE

Na početku bismo se mogli zapitati što je to autotaksi usluga. To bi bila usluga javnog prijevoza putnika u kojoj korisnik na određeno vrijeme iznajmljuje sredstvo prijevoza s vozačem koji će korisnika prevesti od jedne lokacije do druge uz određeni trošak kojeg će naplatiti po tarifi. Takva vrsta prijevoza neće prometovati po nekom unaprijed utvrđenom voznom redu nego autotaksi vozilo dolazi nakon narudžbe i vozi od točke „A“ do točke „B“.^{2 3}

Kao što znamo, u našoj zemlji su se usluge autotaksi prijevoza u periodu do liberalizacije tržišta iznimno rijetko i malo koristile. Jedan od osnovnih razloga je što su se autotaksi usluge smatrale preskupima, pogotovo u usporedbi sa zemljama na zapadu Europe, a čak i u neposrednom susjedstvu. Poznati su primjeri iz BiH takozvanih "Taksija za marku". To je i razlog zašto se u tim zemljama autotaksi prijevoz često koristio s prednošću pred osobnim prijevozom, dok se u Hrvatskoj uvriježilo mišljenje da je to neka vrsta luksuza, a na Jadranu posebice se autotaksi prijevoz smatrao isključivo uslugom za inozemne goste.

Prvo taksi vozilo na području Hrvatske pojavilo se 11. lipnja 1901. godine u Zagrebu na Trgu bana Jelačića.⁴ Organizirani javni prijevoz fijakerima započeo je u hrvatskoj polovicom 19. stoljeća koji su prometovali svim većim gradovima, uglavnom za prijevoz od kolodvora ili luke do centra. Stanoviti Ignaz Deutsch je prvi čovjek kojem su 1900. gradske vlasti izdale dozvolu za otvaranje Taksi obrta u Zagrebu. Drugi gospodin, Tadija Bartolović, je potaknuo početak zamjene fijakera autotaksijima 1901. Bartolović je dovezao u Zagreb prvi autotaksi svega nekoliko mjeseci nakon dovođenja prvog automobila. Zanimljivo je kako je u probnom krugu vožnje, u kojem je testirana i vožnja uzbrdo prema Gornjem gradu kako bi se provjerila mogućnost automobila, sudjelovao i ondašnji gradonačelnik Mošinski Adolf. Na Trgu bana Josipa Jelačića se nalazilo prvo autotaksi stajalište, a cijena za vožnju je bila podjednaka onoj za vožnju fijakerom. Godine 1924. je osnovano prvo Udruženje autotaksi prijevoznika grada Zagreba i u tom je trenutku grad imao 29 taksi stajališta. Već je godine 1927. oko tri četvrtine fijakerista kočije zamijenilo automobilima. U 1977. godini je otvoren pozivni centar Udruženja autotaksi prijevoznika grada Zagreba, s uključenih 160 vozila u svoju radiomrežu. Usluga prijevoza autotaksijem se danas pruža u većini hrvatskih gradova. U Republici Hrvatskoj su

² Arhaug, Jorgen. Taxis as urban transport, Oslo, 2014., str.2.

³ Također postoji i zakonska definicija autotaksi prijevoza, infra, 2.1.2.

⁴ radiotaxizagreb.com/hr/kada-je-doslo-do-pojave-prvih-taksija posjećeno 28.8.2022. u 12:43h

najveći koncesionari Radio Taxi, Taxi Cammeo i Eko Taxi. Uber kao nositelj mobilne platforme za povezivanje autotaksija i korisnika u Hrvatskoj nudi svoje usluge od 2015.⁵

Općenito govoreći, u Republici Hrvatskoj, ugovori o prijevozu su regulirani Zakonom o obveznim odnosima⁶ u okviru građanskog prava. Ipak, za određene grane transportnog prava, postoje specijalni zakoni.

U periodu od 1991. do 1998., u Republici Hrvatskoj nije bilo *lex specialisa* koji bi uređivao cestovni promet.⁷ Stoga se 1998 donosi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu koji je noveliran 2002., 2004.,2005.,2006.,2008.,2009.,2013. U pravnim rješenjima do donošenja novog zakona 2018. godine nije bila pružena regulativa za prijevoz putnika koji prijevoz naručuju i plaćaju putem mobilnih aplikacija.⁸

2.1. Pravni izvori

2.1.1. Europsko pravno naslijeđe

Europsko zakonodavstvo je imalo i ima značajan utjecaj na liberalizaciju tržišta usluga i autotaksi tržište. Obzirom da je Republika Hrvatska 1. srpnja 2013. postala punopravna članica Europske Unije hrvatski pravni propisi su se trebali uskladiti s pravnom regulativom Europske Unije. U okviru ove teme rada potrebno je poseban naglasak⁹ staviti na Direktivu 2006/123/EZ od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu. Iz Direktive proizlazi da se u državi članici unutar koje se usluga pruža, osigurava slobodni pristup i slobodno izvođenje uslužnih djelatnosti na njenom državnom području. Države članice ne smiju uvjetovati pristup ili izvođenja uslužnih djelatnosti na svojem državnom području ispunjavanjem nekog zahtjeva

⁵ Tehnika.lzmk.hr/taksi/, portal hrvatska tehnička enciklopedija, posjećeno 28.8.2022. u 13:14h

⁶ Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

⁷ Iz današnje perspektive jasno je da meritornih razloga za ovakav propust nije bilo, već se radilo o tehničkoj omašci gdje se propustilo transponirati relevantni propis iz SFRJ, vidi više: Radionov N., Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovorima o prijevozu cestom?, Hrvatska pravna revija, No. 6/2006, str. 571. – 573.

⁸ Činčurak Erceg, Biljana; Vasilj, Aleksandra; Vudrić Samir. Legal (non)compliance of taxi transport in the Republic of Croatia with modern international and european solutions, Perspectives of Law and Public Administration, Volume 10, Issue 2, 2021 str 1. – 6.

⁹ Pored ove direktive bitne su i sljedeće inkorporirane u naše zakonodavstvo: – Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnoga prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300/51 od 14. 11. 2009.) – Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičkoj izobrazbi vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz tereta ili putnika, kojom se izmjenjuju Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktiva Vijeća 91/439/EEZ i ukida Direktiva Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226/4 od 10. 9. 2003.), vidi više: Radionov, N., Čapeta T., Marin, J., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I. Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu Pravni fakultet, Zagreb 2011. str. 127.-175.

koji ne poštuje sljedeća načela: nediskriminacije, nužnosti i proporcionalnosti.¹⁰ Iako je očito da sama Direktiva nije direktan izvor koji se odnosi na sami autotaksi prijevoz ipak je posredno u mnogočemu utjecala na autotaksi usluge i ostale srodne i manje srodne grane djelatnosti.

Kao što nam je poznato iz načela europskog javnog prava, direktive, za razliku od uredbi ne implementiraju se u integralnom obliku u zakonski poredak države članice, već države članice direktivu implementiraju i prilagođuju putem svojih domaćih propisa. Tako se u Hrvatskoj odnosna Direktiva implementirala putem Zakona o uslugama iz 2011. godine kojim se uređuje pravo na poslovni nastan i slobodu pružanja usluga. Zakon je također i definirao pojam usluge, primatelja i pružatelja usluge, uvjete, postupak ishoda odobrenja itd.¹¹

Rastuća specijalizacija u koja se pojavljuje u pojedinim profesijama i usporedno s tim razvoj inovativnih tehnologija te modaliteta pružanja usluga rađaju nove izazove. Takva situacija nameće i nužno preispitivanje usklađenosti propisa koji reguliraju unutarnje tržište i nacionalnih zakonodavstava. Pravne kulture država članica koje su posve različite je posebno izazovno pomiriti. Svaka pravna kultura polazi od nekih vlastitih vrijednosti različito pretpostavljajući koji je okvir regulacije pružanja usluga i pojedinih djelatnosti podesan. Naravno da će na liberalizaciju pojedini sektori biti otporniji oslanjajući se na tradicionalni protekcionizam u propisima država. Obujam usluga je sve veći kao što je i specijalizacija. Samim time se povećava i broj profesionalnih aktivnosti koje će regulirati države i njihova regulatorna tijela samostalno ili u suradnji.¹²

Očekivanja i zahtjevi koji su postavljeni pred države članice Europske Unije su da u kontinuitetu sklanjaju prepreke koje djeluju ograničavajuće na slobodu pružanja usluga. U Republici Hrvatskoj se stoga kontinuirano sprovodi liberalizacija tržišta usluga brojnim rasterećenjima u administrativnom i poreznom pogledu, ali i izmjenom mnogih posebnih propisa koji utječu na djelovanje slobode poslovnog nastana te slobode pružanja usluga. U već spomenutom Zakonu o uslugama¹³ su navedena temeljna načela liberalizacije tržišta usluga.

¹⁰ L 376/36 SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE 27.12.2006 - Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu

¹¹ Zakon o uslugama NN 80/11 čl 1. i čl. 4.

¹² Bodiroga-Vukovrat, Nada; Pošćić, Ana; Martinović, Adrijana. Izazovi liberalizacije tržišta usluga - Pet godina članstva u Europskoj Uniji, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol x, 1/2019., str 1.

¹³ Ibidem

Ipak, bitno je naglasiti kako ne postoji unificirani regulatorni okvir koji bi se primjenjivao podjednako na sve države članice i kojim bi pitanje autotaksi prijevoza bilo jednako uređeno na području cijele Europske unije. Doduše, u skladu je s važećim pravom EU-a da je na državama članicama da uređuju uvjete pružanja usluga u skladu s općim pravilima Ugovora o funkcioniranju Europske unije i Ugovora o Europskoj uniji¹⁴. Čak i u slučaju da nema donesenog posebnog zakonodavstva Europske Unije u okviru tog područja države članice bi morale poštovati Ugovore te temeljne slobode zajamčene Ugovorima.¹⁵

2.1.2. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu

Dana 14. svibnja 2018. na snagu je stupio novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu¹⁶. Njim se izmjenjuju neke od odredaba koje se odnose na načine obavljanja javnog cestovnog prijevoza u segmentu prijevoza putnika te način obavljanja javnog cestovnog prijevoza u segmentu tereta, s naglaskom na prijevoz za vlastite potrebe.

„Autotaksi prijevoz“ definiran je u tom Zakonu kao 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, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene 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.¹⁷

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu donekle regulira tzv. ekonomiju dijeljenja u prometnom sektoru. Doneseni zakon daje potporu liberalizaciji prometnih usluga te kreira podjednake uvjete pristupa tržištu za kolaborativne platforme, kao što je u prvom redu Uber, i licencirane taksiste. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje da svi vozači koji obavljaju usluge prijevoza putnika moraju imati "licencu za obavljanje autotaksi prijevoza"¹⁸,

¹⁴ Ugovor o funkcioniranju Europske unije (SL C 202, 7.6. 2016., str. 47.; Ugovor o Europskoj uniji (SL C 202 7.6.2016. str 13.)

¹⁵ Obavijest Komisije o funkcionalnom i održivom lokalnom putničkom prijevozu na zahtjev (SL EU 2022/C 62/01)

¹⁶ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21

¹⁷ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, čl. 4.

¹⁸ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, čl. 14.

s tim da je ta licenca trenutno osjetno jeftinija i lakše je ishodovati nego prije.¹⁹ Ovaj zakon izjednačava status prijevoznika Ubera i ostalih autotaksi poduzetnika. Zakon u jednoj mjeri daje odgovor na pitanje Ubera no i dalje današnji regulatorni okvir u Republici Hrvatskoj nije u cijelosti prilagođen svrsi ekonomije dijeljenja, kao ni modeli većine država.²⁰

2.1.2.1. Pravilnik o licencijama u djelatnosti cestovnog prijevoza²¹

Sva autotaksi vozila moraju imati licencu za unutarnji prijevoz (autotaksi prijevoz) koju izdaje i dodjeljuje ured državne uprave u županiji.²² Ured utvrđuje da li pravna ili fizička osoba – obrtnik koja je registrirana za djelatnost za koju traži licenciju, ispunjava uvjete koji su propisani Zakonom i ostalim propisima koji uređuju pristup na tržište cestovnog prijevoza. Vremenski rok u kojem na području cijele Republike Hrvatske licenca vrijedi iznosi godinu dana. U slučaju da netko pruža autotaksi usluge, a da u svom posjedu nema propisanu licencu, snosit će kaznu u iznosu do 100.000 kuna za prijevoznika i za odgovornu osobu prijevoznika do 35.000 kuna.²³ Licenciju za unutarnji prijevoz može dobiti fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba ako zadovoljava sljedeće uvjete: 1. dobar ugled 2. financijska sposobnost 3. ispunjava uvjet stručne osposobljenosti 4. ispunjava uvjet tehničke sposobnosti tako da je vlasnik najmanje jednog registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza za koju vrstu prijevoza traži licenciju, ili ako ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu, ugovora o podzakupu ili ugovora o najmu 5. ispunjava uvjet da ne postoji dug za porezne obveze i obveze za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, što se dokazuje potvrdom ne starijom od 30 dana do dana podnošenja zahtjeva za izdavanje licencije i 6. ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj.²⁴

¹⁹ "Naknada za izdavanje prijave prijevoza za vlastite potrebe utvrđuje se u iznosu od 500,00 kuna, prihod je državnog proračuna i naplaćuje se prilikom izdavanja rješenja o izdavanju prijave prijevoza za vlastite potrebe. Naknada za izdavanje izvoda iz licencije i izvoda prijave prijevoza za vlastite potrebe za pojedino vozilo utvrđuje se u iznosu od 35,00 kuna po jednom primjerku, prihod je državnog proračuna i naplaćuje se prilikom izdavanja." - Pravilnik o licencijama u djelatnosti cestovnog prijevoza čl. 13

²⁰ Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2., str. 133.

²¹ Pravilnik o licencijama u cestovnom prijevozu NN 50/18

²² Osim licence, svako suvremeno taksi vozilo trebalo bi posjedovati taksimeter, klima uređaj, radio prijemnik, udobna sjedala te veliki prtljažnik za smještaj putničke prtljage. Također, na krovu taksi vozila bi se trebala nalaziti istaknuta oznaka „Taxi“ radi razlikovanja od ostalih osobnih automobila – Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe

²³ <https://www.upravitelj-prijevoza.hr/najvaznije.html> posjećeno 15.9.2022. u 19:50 h

²⁴ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu čl. 14.

Pored licence za unutarnji prijevoz, dokument koji bi svaki prijevoznik trebao posjedovati je i dozvola za autotaksi prijevoz ishodovana u svakoj od jedinica lokalne samouprave na području na kojem ima namjeru pružanja usluga autotaksi prijevoza. Dakle, to znači sljedeće: u slučaju da prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz na teritoriju Grada Dubrovnika, ali također uz to ima želju prevoziti i putnike iz zračne luke Čilipi koja se nalazi u Općini Konavle mora ishodovati dozvolu i od grada Dubrovnika i od općine Konavle²⁵. Možemo zaključiti kako prijevoznik ima mogućnost dobivanja dozvole za obavljanje djelatnosti u više od jedne jedinice lokalne samouprave u slučaju zadovoljavanja svih zakonskih uvjeta. Pored toga treba naglasiti kako se broj izdanih dozvola izdanih na području jedne jedinice lokalne samouprave ne može ograničiti od strane te jedinice lokalne samouprave.²⁶

Kako je već rečeno, za izdavanje i dodjeljivanje dozvola za pružanje usluga autotaksi prijevoza nadležan je ured državne uprave. O zahtjevu za izdavanje dozvole, u roku od 15 dana od podnošenja urednog zahtjeva, nadležno je tijelo dužno odlučiti i donijeti odgovarajuće rješenje. U slučaju da nadležno tijelo ipak ne odluči o zahtjevu u propisanom roku od 15 dana, na raspolaganju stoji žalba kao pravni lijek. Žalba se mora podnijeti u Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a ono potom donosi odgovarajuće rješenje unutar roka od idućih 15 dana.²⁷

Vozač također mora imati u vozilu dokaz o stručnoj osposobljenosti. Pod pojmom stručne osposobljenosti se misli da su vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz obvezni steći početnu kvalifikaciju za vozače B kategorije koja se sastoji od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. Pohađanje periodične izobrazbe nije dužnost vozača koji obavljaju autotaksi prijevoz.²⁸

²⁵ I prije stupanja na snagu vrhunarnog zakona za to iz 2018. godine, već se krenulo u određenu liberalizaciju tržišta. Naime, određivanje toga tko će pružati usluge taksi prijevoza u rukama je jedinica lokalne samouprave koje to pravo široko koriste i kreću dijeljenje sve većeg broja koncesija za usluge taksi prijevoza, najviše pod pritiskom zainteresiranog dijela pučanstva za obavljanje te djelatnosti i sve veće potražnje za takvom vrstom usluge. Na temelju Javnog natječaja za podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvola za autotaksi prijevoz i provedenog postupka obrade i evaluacije pristiglih zahtjeva, utvrđuje se lista redoslijeda prvenstva za izdavanje dozvola. Primjerice u Dubrovniku podnositeljima zahtjeva koji su ostvarili pravo na dozvolu nadležni Upravni odjel za turizam, poduzetništvo i more će redovnim putem uputiti rješenja te nakon pravomoćnosti istih uručiti dozvole.

²⁶ <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/eu-programi-i-projekti-138/vasa-europa-22506/vasa-europa/taksi-prijevoz-vasa-europa/22505> posjećeno 19.10.2022 u 8:13 h

²⁷ Ibidem

²⁸ Pravilnik o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača NN 14/22

U ovom podpodpoglavlju bih istaknuo i neke dodatne uvjete koje pored ovih navedenih iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu traže pojedini autotaksi poduzetnici. Uvjeti su taksativno navedeni u tablici.

Tablica 1. Dodatni uvjeti koje traže pojedini autotaksi poduzetnici

Uber²⁹	Cammeo³⁰	Bolt³¹	Radio taksi³²
<ul style="list-style-type: none"> - Instalacija aplikacije - Fotografija profila - Potvrda o nekažnjavanju - Starost vozila od maksimalno 7 godina³³ 	<ul style="list-style-type: none"> - Pohađanje Cammeo akademije - Poznavanje stranog jezika - Poznavanje grada 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalacija aplikacije - Fotografija profila 	<ul style="list-style-type: none"> - Položen ispit iz poznavanja grada - Položen ispit iz rukovanja digitalnom komunikacijom I radio stanicom - Liječnička potvrda o sposobnosti za taksi vozača - Dodatna polica osiguranja za sve putnike <p>Dodatni uvjeti propisani od strane Udruženja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kodeks odijevanja: nema odijevanja kratke odjeće - Čistoća vozila – interna kontrola udruženja svakodnevno provjerava čistoću vozila - Sva vozila su obilježena logom Radio Taxi Zagreba - Završena minimalno srednja škola za KV Vozača

Propisano je Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu kako nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provodi Ministarstvo, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i ministarstva nadležnog za financije,

²⁹ <https://www.uber.com/hr/hr/drive/requirements/> posjećeno 14.9.2022. u 14:46h

³⁰ <https://cammeo.hr/hr/vozi-za-cammeo> posjećeno 14.9.2022. u 15:30h

³¹ <https://blog.bolt.eu/hr/kako-postati-bolt-vozac-u-zagrebu/> posjećeno 14.9.2022. u 15:46h

³² radiotaxizagreb.com/hr/kada-je-doslo-do-pojave-prvih-taksija posjećeno 28.8.2022. u 12:43h

³³ Uvjet koji se do odluke Ustavnog suda RH odnosio na sve autotaksi prijevoznike, infra. str. 26

službenici Carinske uprave te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja.³⁴

2.1.2.2. Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe

Posebni uvjeti koje moraju ispunjavati vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta, a vlasnici su im ili korisnici fizičke osobe – obrtnici ili pravne osobe su propisani ovim pravilnikom. Pod vozilom u smislu ovog Pravilnika podrazumijeva se osobni automobil namijenjen obavljanju autotaksi prijevoza.

Posebni uvjeti koje osobni automobil kategorije M1 namijenjen za autotaksi prijevoz mora ispunjavati su: mora imati električni pogon ili motor s unutarnjim izgaranjem koji neovisno o pogonskom gorivu mora ispunjavati najmanje zahtjeve Euro 5 norme, a od 1. 1. 2025. Euro 6 norme koji su utvrđeni uredbama (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća te njihovim izmjenama i dopunama³⁵, ugrađen taksimetar odobrenog tipa, ovjeren i postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije, cjenik autotaksi usluga postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu, osim u slučaju kada se naknada za obavljeni prijevoz određuje putem elektroničke aplikacije, oznaku „TAXI“ na krovu vozila, najmanje četiri bočna vrata od kojih su vrata u drugom redu sjedala izvedena na desnoj strani vozila, ugrađen i ispravan klima uređaj , ugrađeno treće kočiono svjetlo, ugrađen protublokirajući sustav ABS , ugrađeno stražnje svjetlo za maglu , ugrađene zračne jastuke najmanje za vozača i suvozača , ugrađen uređaj za istodobno uključivanje svih pokazivača smjera - imati na vanjskim bočnim strana istaknutu najmanje riječ TAXI te ime i prezime i prebivalište fizičke osobe – obrtnika, odnosno naziv i sjedište trgovačkog društva, a visina slova ne smije biti manja od 30 mm - imati ugrađene sigurnosne pojaseve sa svim sjedalima - imati ugrađene naslone za glavu na svim sjedalima.³⁶

³⁴ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, čl. 47.

³⁵ Pravilnik o izmjenama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe NN 71/2022, čl. 1.

³⁶ Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe NN 55/2018

U elektroničkom obliku se od strane autotaksi prijevoznika vodi evidencija vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Podaci koje evidencija vozila mora sadržavati su: ime, prezime i prebivalište fizičke osobe – obrtnika autotaksi prijevoznika, odnosno naziv tvrtke i sjedište pravne osobe taksi prijevoznika, OIB autotaksi prijevoznika, registarsku i VIN oznaku³⁷ aktivnog vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, modelsku godinu vozila prema VIN oznaci vozila, naziv proizvođača i modela vozila. U roku od tri dana od postavljenog pisanog zahtjeva inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor, autotaksi prijevoznik je dužan dati evidenciju na uvid.³⁸

Potvrdom o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja javni prijevoz putnika se dokazuje ispunjavanje pisanih uvjeta iz ovog Pravilnika. Stanica za tehnički pregled vozila izdaje potvrdu prilikom svakog redovnog tehničkog pregleda vozila, a na osnovi izvršenog pregleda vozila u kojemu se utvrđuje je li vozilo ispunilo posebne uvjete iz ovog Pravilnika. Za nova vozila se potvrda izdaje pri prvom periodičkom tehničkom pregledu ili prilikom prvog dolaska vozila na stanicu za tehnički pregled. Stanica za tehnički pregled za izdavanje potvrde naplaćuje naknadu čija je visina utvrđena od strane ovlaštene stručne organizacije zadužene za nadzor i upravljanje poslovanjem stanica za tehnički pregled temeljem posebnih propisa i javnih ovlasti. Ministar nadležan za poslove prometa daje suglasnost za visinu naknade.³⁹

Stanica za tehnički pregled vozila također vodi evidenciju izdanih potvrda i dostavlja ju ministarstvu nadležnom za poslove prometa. Potvrda o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo izdaje se prijevozniku, odnosno pravnoj ili fizičkoj osobi – obrtniku koja obavlja prijevoz na temelju važeće prometne dozvole. Osobni automobil kategorije M1 kojima se u trenutku stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obavljao autotaksi prijevoz odnosno osobni automobil koji je imao važeći izvod iz licencije za obavljanje autotaksi prijevoza, pet godina od dana stupanja na snagu novog pravilnika ne mora zadovoljavati posebne uvjete. Autotaksi prijevoznik može nastaviti koristiti vozilo isključivo za obavljanje

³⁷ "Akronim VIN izveden je iz engleskih riječi Vehicle Identification Number (identifikacijska oznaka vozila). Ovaj broj vozilu dodjeljuje proizvođač. Treba znati da se u svakoj zemlji primjenjuju različiti standardi, ali svima je zajedničko to što se on sastoji od 17 znakova. Važno je također imati na umu da prije 1981. godine nije postojao univerzalni standard, što da su proizvođači koristili različite VIN formate, što je provjeru povijesti vozila pomoću VIN broja u velikoj mjeri otežavalo, a često i sasvim onemogućavalo." -

<https://www.automoli.com/sr/sta-je-vin-broj> posjećeno 12.9.2022. u 13:25h

³⁸ Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe NN 55/2018

³⁹ Ibidem

autotaksi prijevozna i ne smije ga prodati, iznajmiti ili ustupiti drugom prijevozniku odnosno fizičkoj osobi – obrtniku ili pravnoj osobi u svrhu obavljanja autotaksi prijevoza od strane onog tko je vozilo kupio ili unajmio ili mu je vozilo ustupljeno.⁴⁰

⁴⁰ Ibidem

3. IZAZOVI LIBERALIZACIJE AUTOTAKSI TRŽIŠTA

U nastavku će se analizirati neke 'kontroverze', odnosno otvorena pitanja vezana za liberalizaciju tržišta autotaksi prijevoza. Svi dionici tog procesa su suočeni s određenim izazovima, počev od izvršne i zakonodavne vlasti pa sve do pružatelja i korisnika usluge.

3.1. Otvorena pitanja

Što se tiče otvorenih pitanja posebna pažnja je usmjerena na to je li Uberov poslovni model, kao i modeli srodnih poduzetnika, predstavlja istinsko narušavanje klasičnih vidova prijevoza putnika u općenitom smislu, odnosno predstavlja li narušavanje u smislu kršenja zakona. Također bismo mogli postaviti pitanje je li Uber (i srodni poduzetnici) autotaksi prijevoznik? Pitanje je vezano uz pojam "Uberifikacije" – taj pojam obuhvaća kako neke pozitivne pojave na tržištu prijevoza tako i nosi konotacije vezane uz negativne pojavnosti u praksi vezane uz pokušaje monopoliziranja tržišta, uređenje radnog prava, zakonodavni okvir, infrastrukturu i sigurnost.⁴¹

3.1.1. Negativne strane

Ulazak mnogih inovativnih pružatelja usluga na tržišta imao je izuzetno značajne posljedice, i to ne samo na način na koji ta tržišta funkcioniraju, već i za poštivanje radnih i sigurnosnih standarda i, općenito, za postojeće regulatorne strukture koje utječu na pružanje taksi usluga unutar svoje jurisdikcije. Ulazak Ubera i srodnih poduzetnika na brojna taksi tržišta može se smatrati velikim šokom za način na koji su vozači pružali autotaksi usluge, a u skladu s mnoštvom nacionalnih i lokalnih pravila ih regulirala nadležna tijela.

Nadalje, kao jedan od kontroverznijih modela ekonomije dijeljenja smatra se Uber⁴². Promjenjiva stopa naplate je jedna od glavnih točaka prijepora. Ovisno o prilici Uber povećava cijenu. Koristi se automatiziranim pametnim sustavom naplaćivanja za povećanje cijena temeljeći to na načelima potražnje i ponude na određenom području. Na primjer, iznos cijene

⁴¹ Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfair competition, Springer, Cham, 2020., str. 1.

⁴² "Jedan od načina definiranja ekonomije dijeljenja je metoda organiziranja gospodarskih aktivnosti na temelju dijeljenja različitih resursa. Drugi aspekt koji bi se mogao klasificirati kao element ekonomije dijeljenja je razmjena vrijednosti, pružanje usluge u zamjenu za naknadu u obliku prodaje usluge ili posudbe imovine" - Julia Kozik, Regulating Uber in the Light of the Emerging Sharing Economy, Master Thesis, Tallinn 2017, str. 8.

vožnje na Novu Godinu ili u vrijeme nekih sličnih prigoda je i po dva do tri puta veća od uobičajene cijene. Blystone u svom članku "The Story of Uber" iznosi primjer iz New Yorka od 2014. godine. Toga dana se zbililo par snježnih mećava, a Uber je uvećao cijenu vožnje sedam puta u odnosu na standardnu stopu naplate. Ovakva je strategija ozlojedila korisnike što je rezultiralo negativnim povratnim informacijama.⁴³ Takav model naplate dovodi do ekonomske pa i pravne neizvjesnosti. Naime, gotovo je nemoguće planirati trošak prijevoza unaprijed jer se eventualna cijena prijevoza može provjeriti samo u trenutku naručivanja.

Nadalje, za razliku od ostalih vozača taksija, osobe koje pružaju usluge vožnje koristeći se mobilnom aplikacijom Uber u početku, u nekim zemljama, nisu morali posjedovati licencu za vožnju taksija. Činjenica je kako vozači s licencom snose veće troškova od vozača koji koriste samo aplikaciju Uber. Takva disproporcija ograničava njihovu mogućnost natjecanja na tržištu, a nepošteni sudionici na tržištu na taj način mogu izbjegavati pravila i poreze te time stvoriti nelojalnu konkurenciju.⁴⁴

Kako bi Uber i drugi poduzetnici u ekonomiji dijeljenja poslovali s uspjehom, mnogobrojni pružatelji usluga i vozači trebaju udovoljiti zahtjevima milijunima potrošača i putnika kojima je svakodnevno vožnja potrebna. U svrhu osiguranja dovoljnog broja pružatelja usluga koji bi zadovoljili navedene zahtjeve, poduzetnici poput Ubera minimaliziraju uvjete za ulazak na tržište. Kao što je gore spomenuto, budući da Uberovi minimalni zahtjevi dopuštaju da, pogotovo u nekim državama, širok broj ljudi vozi koristeći mobilnu platformu poduzeća, Uber zamučuje uspostavljene regulatorne granice i na taj način je ulazio u sivo područje poslovanja.⁴⁵ Uzevši u obzir kako nacionalna zakonodavstva nisu išla ukorak s porastom ekonomije dijeljenja, moramo se zapitati je li se zakoni trebaju prilagođavati novim oblicima poslovanja ili se poduzetnici kao što je Uber trebaju podvrgavati postojećim pravilima.⁴⁶

Navala autotaksi prijevoznika na obalne turističke destinacije istaknula se među vodećim problemima liberalizacije autotaksi tržišta Republike Hrvatske i to posebice u gradovima poput

⁴³ <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp> posjećeno 15.9.2022 u 17:56h

⁴⁴ Malhotra, Arvind; Van Alstyne, Marshall, The Dark Side of the Sharing Economy . . . and How to Lighten It, Communications of the ACM, Vol. 57 No. 11, 2014, str. 24.-27.

⁴⁵ Bales, Richard. Woo, Christian The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors. 68 Mercer L. Rev. 461 (2016-2017); citirano prema Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2., str. 132.

⁴⁶ Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2., str. 132.

Splita i Dubrovnika. Ogromna zagušenost autotaksi vozilima poglavito u razdoblju turističke sezone je u vezi s tim da jedinica lokalne samouprave mora izdavati dozvolu za obavljanje autotaksi usluge na svom području svakoj osobi koja ima licencu, a ne isključivo vlasniku licence koji prebiva na području te jedinice lokalne samouprave.⁴⁷ Prema podacima objavljenima od strane nadležnog ureda, sveukupno 637 dozvola je izdano u Gradu Dubrovniku, a u gradu Splitu je sveukupno 759 dozvola izdano (zaključno s datumom 31.10.2019. godine). Krucijalan je problem i Splita i Dubrovnika što nemaju uvid koliko pojedini autotaksi poduzetnik, kojem je izdana ta dozvola za autotaksi usluge posjeduje vozila koja će biti korištena u poslovanju stoga ne mogu ni znati sveukupan broj autotaksi vozila koja će pružati usluge na određenom području.⁴⁸

Prometni kaos i nered, uz porast konkurencije su problematika koji se naslanja na navalu autotaksista u turističkim destinacijama.⁴⁹ Naime, sve veći broj autotaksi vozila dovodi do zatrpanosti prometnica zbog nedostatne infrastrukture što posljedično dovodi do narušavanja kvalitete života žitelja u pogođenim gradskim i prigradskim teritorijima. Osobno sam svjedočio gužvama na ulicama Dubrovnika tijekom ljetnih mjeseci. Ne jednom su prometnice u cijelom gradskom i prigradskom području naprosto bile blokirane. Posljedica takvih gužvi je da stanovnici nekih kvartova u Dubrovniku tijekom sezone koriste automobile kao sredstvo prijevoza samo u rijetkim situacijama, te sve više pribjegavaju vožnji moto skutera. Paradoksalno, upravo oni zbog kojih je i došlo do povećanja usluga autotaksi prijevoza, a to su turisti, se sve više žale na nesnosne gužve i zakrčenost prometnica. No, valja istaknuti kako nisu samo autotaksi vozila uzročnici ovih problema. U ukupnom prometu značajan udio imaju kako osobna vozila tako i vozila javnog gradskog prijevoza. U svrhu rješavanja problema prometne gužve, nužno je donekle izregulirati prometnu potražnju i ponudu što bi za posljedicu imalo održiviji prometni sustav.⁵⁰

Došlo je do pada korištenja usluga vozila javnog gradskog prijevoza. Ipak, moram naglasiti da se javni prijevoz putnika i autotaksi prijevoz putnika trebaju nadopunjavati i skupa graditi

⁴⁷ Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021. str. 23.

⁴⁸ Brčić, Davor; Šimunović, Ljupko; Slavulj, Marko; Čosić, Mario; Mahović, Dubravko; Jurak, Julijan; Radulović, Božo; Sikirić, Matija. Studijska analiza gradskog prometa u gradovima Splitu i Dubrovniku s osvrtom na taksi prijevoz, Zagreb, 2019.

⁴⁹ Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021. str. 23.

⁵⁰ ibidem

efikasniji prometni sustav, a ne biti izravna konkurencija. Treba uložiti u obje vrste prijevoza putnika i na taj način unaprijediti čitav prometni sustav unutar Republike Hrvatske.

Došlo je i do strahovitog otpora dosadašnjih nositelja monopola koji su uživali u tržišnoj moći na tržištu autotaksi usluga. U svim gradovima dolazilo je čak do eskalacije nasilja i fizičkog obračuna te prijetnji između konkurentskih autotaksi prijevoznika. Takvo obrasci ponašanja uzrokovani su dijelom činjenicom postojanja određenog broja prijevoznika na tržištu taksi usluga koji ispravan način nisu prijavljivali svoja djelovanja te su na taj način ostvarivali veće zarade od prijevoznika koji su poslovali usklađeni sa svim regulacijama⁵¹, ali i prostom činjenicom da određen broj "starijih" prijevoznika je izgubio ogromnu zaradu. U Hrvatskoj, kao i u većini europskih zemalja, nezadovoljstvo su iskazivali subjekti tradicionalnih poslovnih modela tvrdeći da kolaborativne platforme predstavljaju nelojalnu konkurenciju. Čak je i Hrvatska Obrtnička komora podnijela tužbu protiv Ubera navodeći kako se Uber koristi nezakonitim poslovnim praksama. Određen broj zagrebačkih autotaksi prijevoznika je prosvjedovao protiv Ubera nuđenjem besplatnih vožnji čitavog dana, a nažalost dolazilo je i do eskalacije sukoba i korištenja fizičkog nasilja prema vozačima Ubera.⁵² U začecima poslovanja u Republici Hrvatskoj Uber se odlučio osloniti na postojeće zakonodavstvo koje izjednačuje najam automobila s uslugom prijevoza. Posebni zakoni koji bi regulirali kolaborativnu ekonomiju nisu postojali u Republici Hrvatskoj. Stajalište Ubera je bilo kako njihovi poslovni partneri nude usluge definirane u članku starog Zakona o cestovnom prometu kao najam automobila zajedno sa vozačem, zbog čega propisi o autotaksi službama nisu vrijedili za njih. Uber je u tom smislu služio samo kao platforma za povezivanje vozača i potrošača.⁵³ Sličnu argumentaciju je Uber koristio u drugim zemljama tvrdeći da samo pruža uslugu posredovanja elektroničkim putem pa se ne mora podvrgavati regulatornim okvirima namijenjenim pružateljima usluga prijevoza. U tom pogledu su nam važne odluke Suda Europske Unije. Na temelju njih možemo pružiti i odgovor na pitanje iz uvoda ovog poglavlja je li primjerice Uber autotaksi prijevoznik. Dana 29. listopada 2014. pred Trgovačkim sudom u Barceloni u Španjolskoj udruženje taksista pod imenom "Elite Taxi" podnijelo je tužbu protiv

⁵¹ Ibidem

⁵² <https://net.hr/danas/hrvatska/tucnjava-taksista-i-uberovaca-prilikom-povlacenja-s-magistrale-vozaci-se-sukobili-jednome-je-navodno-slomljena-noga-eaee9418-b1c1-11eb-8547-0242ac13002f> posjećeno 19.10.2022. u 21:49 h

⁵³ Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2, str. 133.

tuženika "Uber Systems Spain" sa zahtjevom da taj sud utvrdi da djelatnost Ubera krši propise na snazi i predstavlja zavaravajuću praksu te nepošteno tržišno natjecanje. Španjolski Trgovački sud je prekinuo postupak i uputio prethodna pitanja Sudu Europske Unije. Naime, kako bi Španjolski Sud provjerio je li praksa Uber Systemsa Spain i s njim povezanih društava nepoštena nužno je provjeriti treba li Uber raspolagati prethodnim upravnim ovlaštenjem. U tu svrhu valja utvrditi trebaju li se usluge koje to društvo pruža smatrati uslugama prijevoza. Naime, o danoj kvalifikaciji ovisi mogućnost da mu se naloži obveza raspolaganja prethodnim upravnim ovlaštenjem. Sud Europske Unije (veliko vijeće) donosi odluku koja će imati ogroman utjecaj na regulaciju autotaksi poduzetništva. Sud je odlučio kako uslugu posredovanja koja se sastoji od povezivanja uz naknadu putem aplikacije za pametni telefon vozača koji se prijevozom ne bave profesionalno i koji se koriste vlastitim vozilom i osoba koje traže gradski prijevoz – treba smatrati neodvojivo povezanom s uslugom prijevoza i stoga obuhvaćenom kvalifikacijom "usluga u području prometa" u smislu članka 58. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije.⁵⁴ Na tom tragu je i odluka Suda Europske Unije povodom prethodnog pitanja postavljenog od strane francuskog višeg Suda u Lilleu koje se ticalo primjene kaznenopravnih sankcija. Sud Europske Unije je u izreci kazao kako nacionalni propis kojim se kaznenopravno sankcionira organiziranje sustava povezivanja klijenata i osoba koje bez ovlaštenja pružaju usluge cestovnog prijevoza osoba uz naknadu pomoću vozila s manje od deset mjesta – odnosi na "uslugu u području prijevoza" jer se primjenjuje na uslugu posredovanja koja se pruža putem aplikacije za pametni telefon i koja je sastavni dio sveobuhvatne usluge čiji je glavni element usluga prijevoza.⁵⁵

U ovom odjeljku bih se osvrnuo i na to kako osobni dojam može zavarati. Naime, tijekom čitave ljetne sezone 2019. sam i sam vozio za obrtnika prijevoznika koji je bio Uberov partner. Bivajući svaki dan na cestama Dubrovnika i susjednih općina, svakog dana sam svjedočio bar jednoj prometnoj nesreći (!). Bio sam uvjeren da je to posljedica povećanja prometa i gužvi koje postojeća prometna infrastruktura nije mogla apsorbirati. Tu pojavnost sam htio navesti kao jednu od negativnih strana liberalizacije tržišta. Nemalo sam se iznenadio kad sam odlučio svoja opažanja i zaključke potkrijepiti službenom statistikom. Različito od mojih predviđanja

⁵⁴ Presuda Suda Europske Unije od 20. prosinca 2017. u predmetu C-434/15

⁵⁵ Presuda Suda Europske Unije od 10. travnja 2018. u predmetu C-320/16

službena statistika ministarstva unutarnjih poslova je za godinu 2019. zabilježila pad u svim kategorijama prometnih nesreća, čak i na području Dubrovačko – neretvanske županije.⁵⁶

3.1.2. Pozitivne strane

Od prednosti u prvom redu treba spomenuti znatno sniženje cijene i dostupnost autotaksi usluge širem broju korisnika. Još je veliki ekonomski otac Adam Smith u 19. stoljeću iznio teoriju po kojoj tržišni mehanizmi reguliraju zakon ponude i potražnje i "nevidljivom rukom" stvaraju ekvilibrij između želja i mogućnosti kako vozača tako i stranaka, a konačni produkt je i poboljšanje usluge u mnogim segmentima jer konkurencija iziskuje izvrsnost.

Povećanje konkurencije odnosno porast broja poduzetnika koji nude autotaksi usluge zasigurno je jedna od značajnijih pojavnosti koje je donijela liberalizacija autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj. Naime, kako je rasla konkurencija, tako je porasla i ponuda autotaksi usluga na tržištu pa su na taj način takve usluge postale dostupnije i proširenom krugu ljudi.⁵⁷ Široku dostupnost autotaksi usluga može potvrditi i činjenica prema kojoj je poduzeće Uber imalo preko tri tisuće partnera vozača na području cijele Republike Hrvatske tijekom 2018. godine dočim su ostali klasični pružatelji usluga autotaksi prijevoza imali vozača u broju od oko dvije tisuće. Primjerice jedan Eko taksi unutar svoje flote ima oko 150 vozila u mnogim gradovima Republike Hrvatske. Autotaksi poduzetnik Cammeo pruža usluge u skoro 30 gradova u Republici Hrvatskoj. Značajan porast konkurencije unutar tržišta autotaksi usluga razvidan je u 2019. godine kada se i ostvarila najveća brojka poduzetnika unutar ove djelatnosti od 1343 poduzetnika i brojka od 1859 ljudi koji su novo zaposleni. Posljedica rasta konkurencije odnosno porasta u broju vozila s ponudom autotaksi usluge i njihova međusobna konkurencija dovela je do padanja cijene autotaksi usluga.⁵⁸

Iako cijena ne mora određivati kvalitetu autotaksi prijevoza, cijena je krajnjim korisnicima prvenstveno najbitnije od obilježja autotaksi prijevoza iz ankete u kojoj je ispitana preferenca prilikom odabira autotaksi prijevoznika, u kojoj 31 % ispitanika upravo cijenu navodi kao

⁵⁶ MUP RH, Glavno tajništvo ministarstva, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2019. godini, Zagreb, 2020.

⁵⁷ Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021. str. 22.

⁵⁸ Brčić, Davor; Šimunović, Ljupko; Slavulj, Marko; Čosić, Mario; Mahović, Dubravko; Jurak, Julijan; Radulović, Božo; Sikirić, Matija. Studijska analiza gradskog prometa u gradovima Splitu i Dubrovniku s osvrtom na taksi prijevoz, Zagreb, 2019.

najbitnije obilježje. Drugo obilježje koje je bitno pri odabiru autotaksi prijevoza krajnjim korisnicima je vezano uz brzinu prijevoza od polazišta do krajnjeg odredišta. Takav rezultat je očekivan obzirom da korisnici služe autotaksi prijevozom u većini slučajeva kao zamjenom za sporiji, a sve češće i nepouzdaniji javni prijevoz. Po istraživanju najmanje bitna obilježje za korisnike je udobnost vožnje.⁵⁹

Ako uzmemo u obzir činjenicu kako se u mrežu javnog gradskog prijevoza u većini hrvatskih gradova i mjesta nedovoljno ulaže te da infrastruktura javnih gradskih prijevoza postaje sve lošija, a cijena tog istog prijevoza sve viša građani počinju preferirati autotaksi usluge za dolazak do željenog odredišta. Kao adekvatna supstitucija za javni prijevoz autotaksi usluge postaju cjenovno pristupačnije korisnicima te povoljnije. Hektičan život ljudi, napose na području urbanih sredina, djeluje na povećanje potražnje za autotaksi uslugom. U svrhu stizanja na vrijeme na željenu lokaciju bez dugog i mukotrpnog traženja parkirnog mjesta, mnogima je jednostavnije naručiti autotaksi vožnju.⁶⁰

Također, jednostavniji načini plaćanja autotaksi usluga su pozitivna strana liberalizacije tržišta autotaksi usluga. Za plaćanje vožnje nije nužna pretpostavka posjedovanje gotovine ili kartice sa sobom jer se novčane transakcije odvijaju putem same aplikacije.

Tablica 2. Usporedba tradicionalnog i digitalnog poslovnog modela autotaksi poslovanja u pogledu toga kako organizacija stvara, isporučuje, naplaćuje i štiti vrijednost (prema Osterwalderu modelu⁶¹)

	stvara	isporučuje	naplaćuje	štiti
tradicionalni	Prijevoz ljudi	Usluga prijevoza	Cijena prijevoza	povjerenje
digitalni	Modernost, sigurnost, preglednost, praćenje korištenja, transparentnost	usluga prijevoza, trajno zabilježena vožnja i ostali podatci u aplikaciji korisnika i vozača	cijena prijevoza, aplikacija, reklame	kvaliteta usluge, inovativnost, dodatne opcije

⁵⁹Jagić, Krno. Kvaliteta usluge taksi prijevoza u gradovima, završni rad, Repozitorij Prometnog fakulteta u Zagrebu, 2019, str. 13.-14.

⁶⁰Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021. str. 18.

⁶¹Osterwalder A. Business Model Generation. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2009.

U usporedbi s klasičnim autotaksi poduzećem Uber može omogućiti veći prihod partneru vozaču. Unatoč tome što Uber uzima 20% provizije mnogi partneri vozači zarade više nego radeći samostalno.⁶²

Iskorištavajući pametne telefone, korištenjem satelitskog navigacijskog sustava, ugovaranjem vožnje automatski unutar aplikacije time umanjujući potrebu korisnika za rezervacijom vožnje unaprijed telefonskim pozivima, Uber i srodni poduzetnici su se odlučili fokusirati na potrebe kupaca izravno, oslobađajući ih frustrirajućih praksi koje su postojale u tradicionalnom modelu autotaksi prijevoza. Primjerice, više nema poteškoća prilikom traženja autotaksija na cesti ili u ulici. Vozač putuje izravno prema kupcu i aplikacija u realnom vremenu pruža detaljne informacije o vozaču. Aplikacija pruža procjenu cijene unaprijed, a cijena se temelji na udaljenosti destinacije, tipu automobila i vremenu potražnje. Nadalje, način na koji Uber i slični poduzetnici pokušavaju osigurati kvalitetu se ogleda putem njihovog sustava ocjenjivanja koji omogućuje i partnerima vozačima i korisnicima pružanja anonimne povratne informacije, to jest recenzije u vezi njihova iskustva.⁶³

Svakako bih spomenuo mogućnost rada i novih zaposlenja. To je također jedna od posljedica liberalizacije autotaksi tržišta. Pojednostavljenije uvjeta za ishoditi licencu uz ukinutu obvezu pohađanja tri godine školovanja za postati KV vozačem se mogu navesti kao samo neki od razloga zbog kojih je došlo do osnivanja novih autotaksi poduzeća koja omogućuju i otvaranje novih radna mjesta. Primarna prednost u otvaranju novih radnih mjesta u okviru djelatnosti autotaksi usluga je činjenica da su zaposlenja unutar te djelatnosti lako dostupna kako mlađem tako i starijem sloju stanovništva koji je voljan raditi.⁶⁴ Doduše to otvara i neka nova pitanja u pogledu radnog prava. Pitanje je jesu li Uberovi vozači partneri ujedno i zaposlenici Ubera.⁶⁵

⁶² Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2, str. 131.

⁶³ Ibidem

⁶⁴ Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021. str. 23.

⁶⁵ Vidi više: Bjelinski Radić, I. Novi oblici rada kao suvremeni izazov za radno pravo – Slučaj Uber, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 38 No. 2, 2017. str. 881-905

3.2. Odluke agencije za tržišno natjecanje

Agencija za tržišno natjecanje (dalje u tekstu: AZTN) je jedno od općih nacionalnih regulatornih tijela u čijoj je nadležnosti zaštita tržišnog natjecanja na svakom tržištu u okvirima utvrđenim Zakonom o zaštiti tržišnog natjecanja⁶⁶ te podzakonskim aktima neophodnima za njegovu provedbu.

Cilj zbog kojeg se štiti tržišno natjecanje u prvom redu je stvaranje koristi za potrošača i jednaki uvjeti za svakog poduzetnika na tržištu. AZTN u okviru svojih nadležnosti ocjenjuje postupanja i kažnjava prekršitelje.⁶⁷

Uloga AZTN-a u liberalizaciji autotaksi tržišta se iščitava iz njenih odluka. Tako je Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, temeljem članka 31., članka 38. stavaka 5. i 9. te članka 58. stavka 1. točke 15. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja⁶⁸ postupajući po inicijativi Udruženja obrtnika autotaksi prijevoznika Grada Dubrovnika, sa sjedištem u Dubrovniku koje je pokrenulo postupak protiv poduzetnika Uber Croatia d.o.o. donijela rješenje kojim inicijativa se odbacuje jer po njezinoj ocjeni nisu postojali uvjeti kojima bi se pokrenuo postupak po službenoj dužnosti. Naime, u odluci Agencije se navelo kako ona nije nadležna za utvrđivanje usklađenosti prijevoznika sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu. Što se tiče utvrđivanja činjenice koje su u nadležnosti Agencije, iz istih po Agenciji ne proizlazi da Uber svojim načinom poslovanja, ustrojstvom društva, određivanjem cijena etc. narušava tržišno natjecanje.⁶⁹

Uloga AZTN-a u liberalizaciji tržišta se istaknula i u Zagrebu kada je AZTN donio mišljenje u kojem je zaključio kako je sa stajališta tržišnog natjecanja odluka koju je donijela zagrebačka Gradska skupština vezano za autotaksi prijevoz, kojom se onemogućavala vožnja bez naknade i ograničavao broj poduzetnika koji se bave s tom djelatnošću, nepoželjna.⁷⁰

⁶⁶ Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja NN 79/09, 80/13, 41/21

⁶⁷ <https://www.aztn.hr/o-nama/> posjećeno 12.9.2022. u 15:43h

⁶⁸ Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja NN 79/09 i 80/13

⁶⁹ Rješenje AZTN, KLASA: UP/I 034-03/18-01/004, URBROJ: 580-10/70-2018-008 Zagreb, 24. srpnja 2018.

⁷⁰ <https://www.vecernji.hr/zagreb/grad-zagreb-demantira-aztn-nasom-odlukom-o-autotaksi-prijevozu-omoguceno-je-trzisno-natjecanje-1052289> posjećeno 17.9.2022. u 16:23h

Prilikom ocjene članka 5. Odluke, AZTN je također navodi da se samo iznimno mogu propisivati takva ograničenja i to u pravilu ako postoji neki jasno definirani javni interes kojim bi se opravdalo ograničavanje tržišnog natjecanja.⁷¹

Nadalje, imamo i slučaj iz Splita gdje je AZTN otvorila vrata posjedovanju flote vozila. Povod je bio podnesak koji su podnijeli suvlasnici zajedničkog obrta „K.N.B. Mobile“ Split. Naime, Grad Split je Odlukom o autotaksi prijevozu odlučio propisati da se po jednom autotaksi prijevozniku izda samo jedna dozvola za jedno vozilo, dok je prije toga jedan prijevoznik imao mogućnost koristiti deset dozvola.⁷²

AZTN nije ulazio u ovlasti Grada Splita, ali je u mišljenju kazao kako odredbe u Odluci ne bi smjele posebice štiti jednu kategoriju poduzetništva odnosno autotaksi prijevoznika koristeći kriterij njihovih pravnih statusa. Također, AZTN je ukazao kako bi se smanjenjem brojke dozvola s deset na jednu utjecalo na smanjeni stupanj tržišnog natjecanja.⁷³

Iz tih razloga je AZTN uputila prijedlog na Grad Split da razmotri opciju dodjeljivanja većeg broja dozvola u većem broju pojedinim autotaksi prijevoznicima u svrhu osiguranja tržišnog natjecanja među njima, kako bi građanima, koji su i krajnji korisnici te usluge, stigli benefiti u obliku nižih cijena, povećanog izbora i kvalitetnije usluge.⁷⁴

Iz ovog odjeljka možemo izvući zaključak kako su odluke regulatorne agencije smirile pokušaje lokalnih vlasti u kreiranju i ograničavanju tržišta autotaksi prijevoza.

3.3. Izabrana sudska praksa

Sudsku praksu u Republici Hrvatskoj vezanu za liberalizaciju autotaksi tržišta možemo promatrati kroz tri različite grane sudstva. Kroz prizmu upravnog sudovanja, prekršajnog sudovanja i, u nekim slučajevima djelatnost Ustavnog suda RH.

Što se tiče slučajeva koji su dolazili pred Upravni sud tu govorimo o rješavanju pitanja vezanih za privremeno isključenje vozila iz prometa iz razloga što je pri obavljanju prijevoza

⁷¹ Ibidem

⁷² <https://www.aztn.hr/odluka-grada-splita-o-taksi-prijevozu-smanjuje-trzisno-natjecanje/> posjećeno 17.9.2022. u 18:01h

⁷³ Ibidem

⁷⁴ Ibidem

učinjen prekršaj iz članka 14. stavka 1. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu prije novog zakona iz 2018. Vozači su tužili inspekcije, ali Upravni sud je odbijao njihove tužbe, a Visoki upravni sud je po žalbama zauzeo sljedeći stav⁷⁵ : "...Naime, i prema ocjeni ovoga suda način prijevoza koji je za račun tužitelja obavljao naprijed imenovani vozač ima sva obilježja autotaksi prijevoza (prijevoz po pozivu, dolazak vozila na lokaciju i primanje putnika, naplata i sl.)

Tužitelj tijekom postupka, pa i u žalbi, pokušava pojasniti da prijevoz putem mobilne, internetske aplikacije nije javni prijevoz jer nije dostupan svima pod istim uvjetima. Međutim, takve navode ovaj Sud ne nalazi osnovanima. Činjenica da se mobilnim aplikacijama mogu koristiti samo osobe koje imaju pametne telefone ne upućuje na zaključak da prijevoz putem te aplikacije nije dostupan svima pod jednakim uvjetima. Naime, svaka osoba ima jednaku mogućnost instalirati i koristiti aplikaciju te su uvjeti korištenja isti za sve, a o pojedincu ovisi hoće li te uvjete moći ispuniti. S obzirom da se putem predmetne aplikacije naručuje i plaća usluga prijevoza, prijevoz organiziran putem mobilne aplikacije smatra se javnim prijevozom u smislu odredbe članka 4. stavka 1. točke 15. ZPCP-a.

Iz navedenih razloga ovaj Sud ne može prihvatiti tužiteljevo tumačenje mjerodavnih zakonskih odredbi prema kojem se usluga koju je on pružao ne bi mogla smatrati javnim prijevozom..⁷⁶

U pogledu sporova koji su se vodili pred prekršajnim sudom, vozači su kažnjeni jer su vozili bez licence i kršili odredbe iz Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe o tome kako bi auto koje obavlja autotaksi prijevoz trebalo izgledati. Sud je potvrdio navode iz inspekcijskog nadzora kako je vožnja preko Uber aplikacije vožnja koja predstavlja autotaksi prijevoz.⁷⁷

"Tvrdnja žalitelja kako im za obavljanje tog prijevoza nije bila potrebna licencija jer da bi obavljali poseban oblik prijevoza iz članka 60. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nije osnovana, budući bi se u tom slučaju radilo, kako to i sam naziv predviđa o posebnom (specifičnom) obliku prijevoza, čiju potrebu i način obavljanja propisuje jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, nakon pokazanog interesa za takvim prijevozom, koji nije iskazan niti je kao takav propisan, pa se samoinicijativno ne može niti obavljati."

"Konkretan prijevoz, kako to pravilno zaključuje i prvostupanjski sud, ima sva obilježja autotaksi prijevoza definiranog odredbom članka 4. točke 1. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, koja glasi:

1. »autotaksi prijevoz« je djelatnost prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom ako se putnik ili skupina putnika uzima na jednom mjestu, a prijevoz obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje naknade za obavljeni prijevoz."

"Na temelju rezultata provedenog postupka nesporno je utvrđenje svih značajki autotaksi prijevoza, budući iz svjedočenja inspektora o obavljenom nadzoru (i njemu suglasnog Zapisnika) jasno proizlazi kako je konkretan prijevoz putnika obavljan osobnim automobilom reg. oznake DU ***-XY u ime i za račun okrivljene pravne osobe, putnik je preuzet na jednom mjestu na temelju jedne narudžbe putem aplikacije Uber, uz plaćanje naknade za obavljeni prijevoz, kako to proizlazi iz iskaza

⁷⁵ Visoki upravni sud Republike Hrvatske Sudska odluka - Usž 822/2019-3

⁷⁶ Ibidem

⁷⁷ Visoki prekršajni sud Republike Hrvatske, Zagreb, presuda broj: Pž-2704/2018

svjedoka S. D. i Đ. T. Naplatnost se ne utvrđuje isključivo računom, već u konkretnom, temeljem iskaza svjedoka, od kojih je jedan i vozač pravne osobe."

Neosnovano žalitelji dovode u pitanje ima li konkretan prijevoz karakter javnog prijevoza smatrajući da nije pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoza, budući je narudžba takvog prijevoza dostupna svim potencijalnim korisnicima putem Internet - Uber aplikacije, pod istim uvjetima."

U tom kontekstu pravilno su okrivljenici proglašeni krivima i za neispunjavanje uvjeta koji se odnose na izgled, uređenje i opremu vozila (članak 13.) za obavljanje autotaksi prijevoza u smislu članka 3. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, koje utvrđenje proizlazi iz iskaza svjedoka o neposredno uočenom vozilu reg. oznake xxxx u obavljanju konkretnog prijevoza a na krovu vozila nije se nalazila ugrađena oznaka „TAXI“ i u vozilu nije bio istaknut ovjereni izvadak iz cjenika taksi usluga, koje uvjete žalitelji osporavaju samo u pogledu vrste prijevoza koji su obavljali."⁷⁸

Također, zanimljivo je kako je u praksi dolazilo do problema i neusklađenosti između upravnih tijela. Naime, novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu je stupio na snagu 12.05.2018., a Pravilnik o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača⁷⁹ 01.06.2018.. Člankom 26. st. 7. Pravilnika fizičkim osobama – obrtnicima i pravnim osobama koje obavljaju djelatnost autotaksi prijevoza i iznajmljivanja vozila sa vozačima te vozačima tih vozila, ostavljen je rok od 3 mjeseca za usklađivanje sa čl. 8 Zakona tj. za stjecanje početne kvalifikacije. Svejedno, unutar tog roka prilagodbe inspektori su izlazili na teren i pisali kazne vozačima i prijevozničkim poduzetnicima zbog toga što ne posjeduju uvjerenje o završenoj izobrazbi. Sudovi su u takvim slučajevima okrivljenike oslobađali svih optužbi.⁸⁰

Što se tiče Ustavnog suda neke od jedinica lokalne samouprave su se borile protiv odredbe koja ih ograničava u slobodnom odlučivanju o dodjeljivanju odobrenja za taksi prijevoz.⁸¹

Primjerice u odluci Ustavnog suda U-I/220/2022 Sud je donio rješenje kojim se ne prihvaća prijedlog za pokretanje postupka za ocjenu suglasnosti s Ustavom članka 47. stavka 14. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" broj 41/18., 98/19. i 30/21.)

⁷⁸ Ibidem

⁷⁹ Pravilnik o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača NN 50/18

⁸⁰ Općinski sud u Zadru – Stalna služba u Pagu, Prekršajni odjel presuda broj: Pp G-125/2019

⁸¹ "Grad Novalja (u daljnjem tekstu: predlagatelj), kojeg zastupa Ante Dabo, (u odnosno vrijeme) gradonačelnik, podnio je 6. lipnja 2018. podnesak, zaprimljen pod brojem U-I-2218/2018, nazvan "Zahtjev za ocjenu suglasnosti odredaba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) s Ustavom Republike Hrvatske". Predlagatelj se poziva na Zaključak Gradskog vijeća Grada Novalje od 4. lipnja 2018., kojim je to tijelo ovlastilo gradonačelnika Grada Novalje na podnošenje naznačenog zahtjeva. Njime se osporava suglasnost s Ustavom članka 47. stavaka 5., 7. i 12. te članka 118. stavka 5. ZoPCP-a." Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka - U-I/2218/2018

U prijedlogu predlagateljica navodi kako se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu u članku 47., stavcima 13. i 14. koji govore o postupku izdavanja dozvole ograničava pravo dano jedinicama lokalne samouprave i da je pravni izričaj u tim člancima presedan unutar hrvatske zakonodavne prakse jer se njegovom širokom i općom primjenom može dogoditi derogiranje upravnog nadzora..Smatra kako je taj članak u suprotnosti sa odredbom članka 130. Ustava Republike Hrvatske te traži da se ukine stavak 14. tog istog članka.⁸²

U obrazloženju odluke kojom ne prihvaća prijedlog US navodi:

"..činjenica da su tijela lokalne samouprave ovlaštena donositi podzakonske propise za provedbu zakona i njima normirati područje autotaksi prijevoza na svojem području (u ranijim razdobljima relativno široko, a danas vrlo usko - samo u odnosu na lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja i visinu naknade za izdavanje dozvola), te zatim operativno primjenjivati zakon i podzakonske propise putem svojih službi, ne utječe na činjenicu da je riječ o poslovima središnjeg tijela državne uprave koji su, radi provedbe zakona i nadzora nad provedbom zakona, preneseni na tijela lokalne odnosno područne samouprave..."⁸³

U kontekstu teme ovog rada zanimljiva je i odluka Ustavnog suda U-I/1899/2019 u kojoj se problematiziralo pitanje starosti vozila namijenjenih za autotaksi prijevoz. U toj odluci je Ustavni sud donio rješenje kojim ne prihvaća prijedlog za pokretanje postupka za ocjenu suglasnosti s Ustavom članka 13. stavaka 1., 2. i 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" broj 41/18.).

Predlagatelj je naveo kako osporava odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu:

"kojima se uređuje ograničenje po pitanju starosti vozila kojima se smije obavljati prijevoz putnika u cestovnom prometu i to javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe i to isključivo za vozila kategorije M1 namijenjena za obavljanje autotaksi prijevoza, djelatnosti iznajmljivanja vozila sa vozačem kao posebnim oblikom prijevoza kao i M1 vozilima kapaciteta sedam + jedno ili osam + 1 putničko mjesto koji su u kategoriji osobnog automobila".⁸⁴

Ističe kako:

"smatra da starosti vozila, za kategoriju M1 kao i za ostale kategorije vozila u cestovnom prometu, ne smije biti uvjet za obavljanje prijevoza putnika u cestovnom prijevozu te da su navedene odredbe Zakon (odgovarajući dio stavaka 1., 2. i 7. članka 13. ZoPCP-a - op. Ustavnog suda) u suprotnosti sa Ustavom Republike Hrvatske odnosno s člankom 3. i člankom 49. Ustava RH kojima je zajamčena jednakost te poduzetnička i tržišna sloboda kao i jednak pravni položaj poduzetnika na tržištu".⁸⁵

Na te tvrdnje predlagatelja se očitovalo i resorno ministarstvo kako slijedi:

"Starost vozila jedan je od bitnih faktora sigurnosti i kvalitete prijevoza te doprinosi manjem zagađivanju okoliša. Ujedno je u Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe ('Narodne novine', broj 50/18., 56/19. i 107/20.) uvedeno prijelazno razdoblje kojim je odgođena primjena uvjeta starosti vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz."⁸⁶

Na tragu argumentacije iz odgovora ministarstva je i Ustavni sud donio svoju ocjenu.

⁸² Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-I/220/2022

⁸³ Ibidem

⁸⁴ Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-I/1899/2019

⁸⁵ Ibidem

⁸⁶ Ibidem

Na koncu ipak dolazi do obrata te Ustavni sud Republike Hrvatske u svojoj odluci⁸⁷ od 16. studenoga 2021. donosi odluku kojom ukida odredbe Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe a koje se tiču ograničenja starosti vozila namijenjenih za autotaksi prijevoz. Tako Ustavni sud u obrazloženju svoje odluke navodi slijedeće:

"I pored nedvojbene legitimnosti cilja kao što je sigurnost sudionika u cestovnom prometu, u konkretnom je slučaju predlagateljima ustavnosudske ocjene sporna, s jedne strane, činjenica da su specifični, izričiti i (prema predlagateljima) drastični, nerazmjerni zahtjevi u pogledu starosti vozila propisani samo za dvije kategorije vozila u javnom cestovnom prijevozu - za autotaksi prijevoz i za posebni oblik prijevoza iznajmljivanjem vozila s vozačem. Smatraju da je riječ o uvjetima koji značajno nadilaze samorazumljiv zahtjev za tehničkom ispravnošću vozila, uključujući i nadzor tehničke ispravnosti pojačane učestalosti i intenziteta u usporedbi s nadzorom koji se redovito provodi nad vozilima kojima se cestovni prijevoz ne obavlja kao djelatnost.

Pored toga, predlagatelji smatraju i da osporene odredbe Pravilnika/18 unutar same skupine subjekata koji obavljaju spomenuta dva oblika prijevoza te su, za razliku od ostalih oblika cestovnog prijevoza, podvrgnuti oštrim ograničenjima u pogledu starosti vozila, rezultiraju i njihovom međusobnom nejednakošću te postepenim stvaranjem monopola samo nekih od prijevoznika.

Ovo stoga što pri donošenju Pravilnika/18 i nametanju ograničenja u pogledu starosti vozila nisu sagledane objektivne, realne, životne okolnosti i specifičnosti koje odlučno utječu na tržišni položaj pojedinog prijevoznika (kao što su, primjerice, geografska, demografska i gospodarska obilježja područja na kojem obavlja prijevoz - kako ona postojeća tako i buduća, ako pojedina područja ostanu bez javnog prijevoza, stupanj potražnje za uslugama prijevoza, rokovi amortizacije vozila, isplativost poslovanja, konkurentnost, nejednake financijske mogućnosti "manjih" i "većih" poduzetnika."⁸⁸

Iz svega navedenog u ovom poglavlju s izabranom sudskom praksom bih zaključio da naši sudovi iako reaktivno i naizgled zakašnjelo djeluju po pitanju problematika vezane uz autotaksi prijevoz ipak pokušavaju ići u korak s vremenom i društvenim gibanjima i zahtjevima. U tom smislu bih istaknuo djelovanje Ustavnog suda kao onog koji se odlučio štititi poduzetničke slobode.

⁸⁷ Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-II/1900/2019

⁸⁸ Ibidem

4. POREDBENO-PРАВNA ANALIZA

U ovom poglavlju izložit ću posebnosti uređenja u određenom broju zemalja i gradova Europske Unije u odnosu na u ovom radu već opisano uređenje u Republici Hrvatskoj.

O svakoj državi ću iznijeti osnovne podatke koji se tiču relevantnog zakonodavstva i prakse.

Ključ po kojem sam birao te određene zemlje i gradove je dvostran. S jedne strane istaknuo sam primjere uređenja iz "zapadnih" zemalja s dugom tradicijom liberalnog tržišta. To su zemlje čijem se uređenju stremi.

S druge strane izabrane su zemlje koje su kulturološki, socioekonomski i infrastrukturno bliske Hrvatskoj. Shodno tome, zemlje koje sam odabrao u prvoj kategoriji su Švicarska i Njemačka. Zemlje odabrane u drugoj kategoriji su Italija i Španjolska.

4.1. Švicarska⁸⁹

Zanimljivo je kako Savezna uredba o vremenu rada i odmora profesionalnih vozača automobila od 6. svibnja 1981⁹⁰ definira termin 'profesionalne usluge vožnje' kao uslugu u kojoj se prijevoz vrši bar dva puta unutar 16 dana i to za određenu cijenu – s ciljem profita. Ukoliko bi sporni prijevoz potpadao pod tu definiciju, za obavljanje takvog prijevoza potrebno je zadovoljavanje određenih uvjeta. Naime, nije dovoljno samo posjedovati vozačku dozvolu B kategorije već se treba instalirati takozvani tahograf – specijalni snimač putovanja. Nadalje, vozači moraju imati periode mirovanja između duljih vožnji.

Pored vozačke dozvole B kategorije za poduzimanje 'profesionalne usluge vožnje' potrebno je i polaganje stručnog ispita uz zadovoljavanje određenih kriterija⁹¹.

Ipak, Švicarska je Kantonalno uređena federalna zemlja u kojoj svaki kanton ima određenu autonomiju pri kontroli i primjeni zakona.⁹² Stoga u praksi i dolazi do teškoća u kontroli taksi

⁸⁹ Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfair competition, Springer, Cham, 2020.str. 139.-144.

⁹⁰ Verordnung über die Arbeits – und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981

⁹¹ "godinu dana vožnje s vozačkom B kategorije (ii) medicinski zahtjevi (iii) sistematski (iv) stručni ispit"

⁹² Primjerice kanton Ženeva i kanton Zurich nemaju isto uređenje taksi prijevoza. Prvi uređuje pitanje kantonalnim zakonom, dok potonji pitanje spušta na administrativnu razinu niže pa tako svaka općina ima svoj

prijevoza koji se nude u okviru mobilnih aplikacija kao što je primjerice Uber jer kod njih je teško nadležnima ustanoviti je li došlo do prekoračenja u prijevozu koje bi prijevoz svrstale u 'profesionalne usluge prijevoza'.

Unatoč tome, razvoj i liberalizaciju taksi prijevoza omogućilo je i stajalište Švicarskog Federalnog Vijeća temeljeno na tumačenju Švicarskog federalnog zakona o nelojalnoj konkurenciji od 19. prosinca 1986⁹³. Svrha tog zakona je osigurati pravedno tržišno natjecanje u interesu svih aktera. Mora se poštovati prirodan tijek konkurencije. Netko tko izumi novi model poslovanja ne krši samim time pravedno tržišno natjecanje jer švicarsko zakonodavstvo svakako cilja na rast učinkovite konkurencije. Švicarsko Federalno Vijeće u svom izvješću iz 2017. godine nedvojbeno ističe zaključak kako nema potrebe ništa mijenjati u švicarskom zakonodavstvu vezano za usluge putem mobilnih platformi.

Iz navedenog možemo zaključiti kako je Švicarska u startu zauzela liberalan pristup.

4.2. Njemačka

Primarno zakonsko uređenje prijevoza putnika općenito, pa tako i taksijem u njemačkoj se crpi iz "Personenbeförderungsgesetz"⁹⁴ (dalje: PbefG) iz 1961. koji je noveliran 1990.

Mjerodavno njemačko pravo (kako je materijalizirano s PbefG već 1961., a preinačeno 1990. i od tada neprekidno dopunjivano) služi dvjema glavnim svrhama:⁹⁵

Prvo, zakon je osmišljen tako da se osigura sigurno i sveobuhvatno pružanje usluge prijevoza putnika. Drugo, zakon nastoji zaštititi postojanje i funkcionalnu održivost unutarnjeg tržišta pružatelja usluga prijevoza putnika (što izričito uključuje privatne taksi usluge, ali s javnim ovlaštenjem).

Iz ovog razloga, njemačko pravo slijedi beskompromisno strog pristup koji dopušta samo dvije mogućnosti (tzv. „Typenzwang“⁹⁶): Ili bi sve Uber-usluge bile potpuno izvan opsega primjene

uredbeni propis – Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfair competition, Springer, Cham, 2020. str. 134. – 135.

⁹³ Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb vom 19. Dezember 1986

⁹⁴ "Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist"

⁹⁵ Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, ANNEX III – Country Reports Study contract no. MOVE/D3/SER/2015-564/SI2.715085, str. 326.-375.

⁹⁶ U prijevodu "ograničenje tipa"

postojećeg prava te bi stoga, u nedostatku bilo kojeg drugog primjenjivog pravnog akta bile neregulirane; ili, alternativno, sve Uber- usluge u cijelosti podliježu proširenom sustavu PbefG-a što pravno svrstava Uber u pružatelje usluge prijevoza putnika i zahtijeva ovlaštenje prema primjenjivim pravilima kako bi sve Uber usluge mogle djelovati zakonito. Uzimajući u obzir opću zabranu zaobilaženja pravila (§ 6 PbefG), njemački sudovi su se strogo opredijelili za potonji pristup kako bi se izbjegla situacija pravnog limba. Kao pravna posljedica, prema §46 PbefG, povremeni prijevoz putnika u komercijalne svrhe je zakonit u samo tri taksativno navedena oblika od kojih su dva relevantna za Uber-usluge (taksi i unajmljena motorna vozila).

Trenutna verzija PbefG može biti kritizirana kao djelomično zastarjela. Na primjer, ključne odredbe zakona (§ 47 PbefG, o taksijima i §49 PbefG, o unajmljenim motornim vozilima) još uvijek se odnose na zahtjeve za uslugu prijevoza koje klijenti upućuju pružatelju usluga prijevoza putnika (koji koristi unajmljena motorna vozila) isključivo „telefonskim pozivom“ („fernmündlich“). Osim toga, ti zahtjevi moraju biti evidentirani i arhivirani u skladu s računovodstvenim standardima – što se u osnovi još odnosi na fizički pristup (na temelju knjige).

Ipak, sve buduće tehničke izmjene zakona najvjerojatnije neće rezultirati nikakvim promjenama u odnosu na svoj opći stav, tj. na glavni *ratio* i opravdanje odredaba PbefG-a: Da bi se uspostavili i održali najviši standardi sigurnosti putnika i - inter alia - izričito zaštitilo funkcioniranje privatnog tržišta usluga prijevoza putnika.

Zamjetljivo je kako se na njemačkom tragu i u hrvatskoj krenulo na regulaciju Ubera pod istim okriljem kao i sve taksi prijevoznike.

4.3. Španjolska

U okviru španjolskog uređenja temeljni je Zakon br 16/1987, od 30. srpnja, o administrativnom uređenju cestovnog prijevoza.⁹⁷ Kada je taj zakon stupio na snagu zahtijevalo se posjedovanje posebne licence za pružanje većine usluga u polju cestovnog prijevoza.

Situacija se počela mijenjati 1996. kada je Ustavni sud odlučio da kompetencija za uređenje usluga prijevoza na teritoriju jedne jedinici lokalne samouprave leži, ne na državnoj razini već

⁹⁷ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenacion de los Transportes Terrestres

na razini same jedinice lokalne samouprave, odnosno autonomne pokrajine kojih u Španjolskoj ima 17 s visokim stupnjem samoupravljanja.⁹⁸

Stoga bi teško bilo dati sumarnu analizu svih 17 uređenja, ali možemo zaključiti da se takav sistem reguliranja u bitnome razlikuje od hrvatskog. Zaista bi bilo teško zamisliti da u RH primjerice svih 20 županija ima svoj potpuno autonomni sustav regulacije taksi prijevoza.

4.4. Italija

Primarni zakon koji uređuje pitanje taksi prijevoza i Italiji je Zakon od 15. siječnja 1992, br. 21 – okvirni zakon o javnom cestovnom prijevozu putnika bez voznog reda⁹⁹

Zakon od 15. Siječnja, 1992., br. 21 regulira samo uslugu prijevoza provođenu od strane taksija i uslugu iznajmljivanja automobila s vozačem (tzv. NCC).

Režim pristupa tržištu ovih dviju usluga, taksija i NCC (najam automobila s vozačem), je različit - iznajmljivanje automobila s uslugom vozača nije predmet obvezne javne usluge dok taksi usluga spada u uslugu lokalnog javnog prijevoza, ali bez voznog reda.

Neke od stvari koje taksi usluga mora osigurati je - javno određivanje tarifa i načina pružanja usluge; taksi stajalište na javnom mjestu i preuzimanje putnika ili početak pružanja usluge unutar općinskog ili relevantnog područja.

Prema zakonu br. 21/1992, pružatelj taksi usluga ne smije imati pravni oblik poduzeća, za razliku od NCC (automobil s vozačem), i taksi vozač može imati samo jednu licencu.

Isto tako, zakon daje mnoga ovlaštenja uređenja na području jedinica lokalne samouprave upravo tim jedinicama.

Ipak, zakon je doživio mnoge izmjene i pokušaje izmjena te još uvijek nije u potpunosti usklađen s potrebama tržišta.

Napomenuo bih kako su sudovi u Milanu, Genovi i Torinu postupajući po tužbama podnjetima od strane udruženja profesionalnih taksi prijevoznika tih istih gradova dosta rezolutno zauzeli stav i donosili presude u kojima su ocijenili kako Uber predstavlja nelojalnu konkurenciju i

⁹⁸Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfaircompetition, Springer, Cham, 2020. str 124. – 130.

⁹⁹ Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea

narušava obavljanje taksi prijevoza. Uberovi vozači nisu imali nikakvo administrativno odobrenje ni licencu, stoga im je sud zabranio djelovanje.

Ipak sud u Rimu je 2017. predmet promotrio iz drugačije pravne perspektive i povukao je svoju prijašnju odluku koja je bila u skladu s onima iz Milana. Naime, pitanje je koliko prijevoz putem mobilnih aplikacija se može uopće promatrati kroz prizmu postojećih zakonskih rješenja, te treba pričekati sveobuhvatnu zakonsku reformu.¹⁰⁰

Možemo zaključiti kako je stanje po pitanju uređenja autotaksi prijevoza u okviru liberalizacije tržišta u Italiji pomalo konfuzno i nesređeno. Usudio bih se reći kako u ovom pogledu Republika Hrvatska mnogo bolje stoji te je uspjela uspješno preslikati neke inozemne prakse.

¹⁰⁰ Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfaircompetition, Springer, Cham, 2020., str. 116. – 123.

5. ZAKLJUČAK

Liberalizacija autotaksi tržišta je složen i izazovan proces. Autotaksi kao prijevozno sredstvo postoji niz godina, i iako su se on kao prijevozno sredstvo i njegovo tržište uvijek razvijali u zadnjem desetljeću se dogodio neslućen razvoj i promjena. To je proces koji zahtjeva određen i siguran zakonodavan okvir kao putokaz daljnjeg razvoja. Naslonjen je na opće težnje u globalnim i europskim okvirima koje teže uspostavljanju sloboda u pružanju usluga. To se ogleda i u sociološkim i ekonomskim fenomenima kroz brzorastuću "ekonomiju dijeljenja".

Svjedoci smo toga da budućnost nosi i neke nezamislive izume kao što su robotaxi – autotaksiji bez vozača na autopilotu, koje i naš izumitelj Mate Rimac razvija, no to je tema o kojoj bi se dalo napisati još jedan rad.

Ono što nas na neki način može utješiti je da Hrvatska nije usamljena u suočavanju s poteškoćama liberalizacije tržišta. I one uvjetno rečeno razvijenije zemlje, kao i one bliže nama su savladavale izazove iskrsele uslijed rapidnog napretka uslužnih djelatnosti.

Možemo zaključiti da su neke od pozitivnih posljedica liberalizacije tržišta zasigurno široka dostupnost usluge, kao i pad cijena prijevoza. Također pružila se prilika za dodatnu zaradu (ili jedinu zaradu!) širem broju građana, kao i ekonomsko iskorištavanje vozila koja bi u suprotnom bila 'mrtvi kapital'.

Nasuprot gore navedenim pozitivnim stranama ipak stoje i neke negativne strane. Neosporna je činjenica da je ulaz novih igrača na tržište i konfuzna i/ili zakašnjela reakcija nadležnih tijela uzrokovalo nemire pa i nasilje. Infrastrukture mnogih naših gradova, s naglaskom na obalne gradove u sezoni (pa i Zagreb za vrijeme adventa) jednostavno ne mogu progutati priljev ogromnog broja vozila što u konačnici rezultira i time da se gubi svrha autotaksi prijevoza kao onog koji je efikasniji i brži.

Regulatorni okviri trebaju omogućiti kompletno iskorištavanje benefita digitalizacije i ostalih inovativnih tehnologija, što će dovesti do povećanja efikasnosti, boljeg iskorištavanja vozila, kraćeg vremena čekanja i smanjen broj prijeđenih kilometara bez prijevoza putnika. Niz država

članica Europske Unije već je revidirao svoje sustave i iz njihovih se iskustava može mnogo naučiti.¹⁰¹

Treba istaknuti kako ne postoji unificirani regulatorni okvir koji se podjednako primjenjuje u cijeloj Europskoj uniji.

Hrvatska je uz određene poteškoće naslanjajući se na europsku pravnu stečevinu i neke inozemne strane prakse donošenjem novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i pravilnicima proizašlim iz istog Zakona iznašla za većinu dionika ipak zadovoljavajući model zakonskog uređenja.

Možemo reći da su i hrvatski sudovi, poglavito Ustavni sud, svojim sudovanjem doprinijeli implementaciji novela Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i posljedično liberalizaciji tržišta autotaksi prijevoza.

Na koncu bih se slijedom svega navedenog osobno ipak priklonio struji koja zagovara liberalizaciju tržišta jer sam na svojoj koži i kao korisnik, ali i kao Uberov partner-vozač osjetio sve blagodati novih tehnologija. Iako je tehnologija počesto ispred prava i pravo samo reaktivno može djelovati na njene posljedice, to ne smijemo shvatiti kao nepremostivu prepreku ili poticaj za vraćanje na staro nego kao izazov koji će nas učiniti boljima i kao pravnicima i kao društvom. *The end of law is not to abolish or restrain, but to preserve and enlarge freedom.*¹⁰²

¹⁰¹ Obavijest Komisije o funkcionalnom i održivom lokalnom putničkom prijevozu na zahtjev (SL EU 2022/C 62/01)

¹⁰² Prijevod "Cilj prava nije poništiti ili zauzdati, nego sačuvati i uvećati slobodu" citat čuvenog engleskog filozofa Johna Lockeja

POPIS LITERATURE

Pravna književnost (knjige, stručni i znanstveni članci):

Aleksić, Dejan. Analiza taksi tržišta u Gradu Zagrebu, završni rad, Repozitorij Prometnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, 2020.

Arhaug, Jorgen. Taxis as urban transport, Oslo, 2014.

Bales, Richard. Woo, Christian The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors. 68 Mercer L. Rev. 461 (2016-2017)

Bjelinski Radić, I. Novi oblici rada kao suvremeni izazov za radno pravo – Slučaj Uber, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 38 No. 2, 2017

Bodiroga-Vukovrat, Nada; Pošćić, Ana; Martinović, Adrijana. Izazovi liberalizacije tržišta usluga - Pet godina članstva u Europskoj Uniji, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, volx, 1/2019.

Činčurak Erceg, Biljana; Vasilj, Aleksandra; Vudrić Samir. Legal (non)compliance of taxi transport in the Republic of Croatia with modern international and european solutions, Perspectives of Law and Public Administration, Volume 10, Issue 2, 2021

Jagić, Kruno. Kvaliteta usluge taksi prijevoza u gradovima, završni rad, Repozitorij Prometnog fakulteta u Zagrebu, 2019.

Kozik Julia, Regulating Uber in the Light of the Emerging Sharing Economy, Master Thesis, Tallinn 2017

Malhotra, Arvind; Van Alstyne, Marshall, The Dark Side of the Sharing Economy . . . and How to Lighten It, Communications of the ACM, Vol. 57 No. 11, 2014

Marin, Jasenko; Petrović, Siniša; Mudrić, Mišo; Lisičar, Hrvoje. Uber-Brave new service or unfaircompetition, Springer, Cham, 2020.

Osterwalder A. Business Model Generation. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2009.

Radionov, N., Čapeta T., Marin, J., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I. Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu Pravni fakultet, Zagreb 2011.

Radman Peša A., Prohaska Z., Smokrović A, A critical approach to the sharing economy theory Poslovna izvrsnost, Zagreb, god. XIV (2020) br. 2.

Radović, Lea. Analiza tržišta taksi usluga u Republici Hrvatskoj, završni rad, Repozitorij Ekonomskog fakulteta u Splitu, Split, 2021.

Propisi:

Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu

Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb vom 19. Dezember 1986

Legge 1992 quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenacion de los Transportes Terrestres

Verordnung über die Arbeits – und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981

Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21

Zakon o uslugama NN 80/11

Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe NN 55/2018

Pravilnik o licencijama u cestovnom prijevozu NN 50/18

Sudska praksa:

Presuda Suda Europske Unije od 20. prosinca 2017. u predmetu C-434/15

Presuda Suda Europske Unije od 10. travnja 2018. u predmetu C-320/16

Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka - U-I/2218/2018

Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-I/1899/2019

Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-II/1900/2019

Ustavni sud Republike Hrvatske Sudska odluka U-I/220/2022

Visoki prekršajni sud Republike Hrvatske, Zagreb, presuda broj: PŽ-2704/2018

Visoki upravni sud Republike Hrvatske Sudska odluka - Usž 822/2019-3

Općinski sud u Zadru – Stalna služba u Pagu, Prekršajni odjel presuda broj: Pp G-125/2019

Ostalo:

Ugovor o funkcioniranju Europske unije SL C 202, 7.6. 2016.

Ugovor o Europskoj uniji SL C 202 7.6.2016.

Obavijest Komisije o funkcionalnom i održivom lokalnom putničkom prijevozu na zahtjev od 4.2.2022. HR Službeni list Europske unije C 62/5

Brčić, Davor; Šimunović, Ljupko; Slavulj, Marko; Čosić, Mario; Mahović, Dubravko; Jurak, Julijan; Radulović, Božo; Sikirić, Matija. Studijska analiza gradskog prometa u gradovima Splitu i Dubrovniku s osvrtom na taksi prijevoz, Zagreb, 2019.

<https://blog.bolt.eu/hr/kako-postati-bolt-vozac-u-zagrebu/> posjećeno 14.9.2022. u 15:46h

<https://cammeo.hr/hr/vozi-za-cammeo> posjećeno 14.9.2022. u 15:30h

<https://radiotaxizagreb.com/hr/> posjećeno 14.9.2022. u 16:01h

<https://www.automoli.com/sr/sta-je-vin-broj> posjećeno 12.9.2022. u 13:25h

<https://www.aztn.hr/odluka-grada-splita-o-taksi-prijevozu-smanjuje-trzisno-natjecanje/> posjećeno 17.9.2022. u 18:01h

<https://www.aztn.hr/o-nama/> posjećeno 12.9.2022. u 15:43h

<https://www.ekotaxi.hr/partneri> posjećeno 14.9.2022. u 15:34h

<https://www.uber.com/hr/hr/drive/requirements/> posjećeno 14.9.2022. u 14:46h

<https://www.upravitelj-prijevoza.hr/najvaznije.html>, pristupljeno 27.8.2019.

<https://www.vecernji.hr/zagreb/grad-zagreb-demantira-aztn-nasom-odlukom-o-autotaksi-prijevozu-omoguceno-je-trzisno-natjecanje-1052289> posjećeno 17.9.2022. u 16:23h

<https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/eu-programi-i-projekti-138/vasa-europa-22506/vasa-europa/taksi-prijevoz-vasa-europa/22505> posjećeno 19.10.2022. u 8:15 h

<https://net.hr/danas/hrvatska/tucnjava-taksista-i-uberovaca-prilikom-povlacenja-s-magistrale-vozaci-se-sukobili-jednome-je-navodno-slomljena-noga-eaee9418-b1c1-11eb-8547-0242ac13002f> posjećeno 19.10.2022. u 21:49 h

MUP RH, Glavno tajništvo ministarstva, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2019. godini, Zagreb, 2020.

radiotaxizagreb.com/hr/kada-je-doslo-do-pojave-prvih-taksija posjećeno 28.8.2022. u 12:43h

Rješenje AZTN, KLASA: UP/I 034-03/18-01/004, URBROJ: 580-10/70-2018-008 Zagreb, 24. srpnja 2018

Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, ANNEX III – Country Reports Study contract no. MOVE/D3/SER/2015-564/SI2.715085, str. 326.-375.

[Tehnika.lzmk.hr/taksi/](https://tehnika.lzmk.hr/taksi/), portal hrvatska tehnička enciklopedija, posjećeno 28.8.2022. u 13:14h