

KVALITET USLUGE LEGALNIH I NELEGALNIH TAKSI PRIJEVOZNIKA I NELOJALNA KONKURENCIJA

QUALITY OF SERVICES OF LEGAL AND ILEGAL TAXI TRANSPORT AND INFRINGEMENT COMPETITION

Agić Dragana, dr. sc.
Institut za privredni inženjering, d.o.o., Zenica
Zenica

REZIME

Posljedica ekonomskog stanja u Bosni i Hercegovini, kao i u zemljama u okruženju, je pojava nelegalnih taksi prijevoznika. Ovo je jedan od najteže dokazivih oblika nelojalne konkurencije. Novi problem se javlja, odnosno legalni taksisti počinju raditi nelegalno, kako bi se održali na tržištu, čime se ionako neuređeno stanje u ovoj oblasti još više usložnjava.

Ključne riječi: Taksi prijevoz, konkurencija, nelojalna konkurencija

ABSTRACT

The consequence of the economic situation in Bosnia and Herzegovina, as well as in the surrounding countries, is the emergence of illegal taxi drivers. This is one of the most challenging forms of unfair competition. The new problem arises, that is, legal taxi drivers begin to work illegally, in order to maintain their presence on the market, making the already unregulated situation in this area even more complicated.

Keywords: Taxi transportation, competition, unfair competition

1. UVOD

Taksi prijevoz je javni prijevoz putnika u vanlinijskom cestovnom prijevozu za koji je cijena prijevoza za pređeni put unaprijed određena i utvrđuje se taksimetrom, po cjenovniku usluga. U Federaciji Bosne i Hercegovine cjenovnik mora biti ovjeren od strane kantonalnog ministarstva nadležnog za poslove cestovnog prometa i istaknut na vidnom mjestu. Na relacijama dužim od 25 kilometara prijevoznik, odnosno fizičko lice koje vrši taksi prijevoz, može sa korisnikom prijevoza ugovoriti cijenu prijevoza bez uključivanja taksimetra, s tim da cijena ne može biti veća od one koja bi se utvrdila taksimetrom. Pri vršenju taksi prijevoza, bez saglasnosti putnika koji je prvi počeo koristiti taj prijevoz, ne mogu se primati na prijevoz drugi putnici. U toku utvrđivanja ukupnog broja taksi vozila na svom području Skupština kantona koristi se odnosom jedno taksi vozilo na 500 -1.000 stanovnika. [1]

Nakon agresije na Bosnu i Hercegovinu, u periodu 1992. - 1995. godina, ekonomska situacija je bila toliko nepovoljna da su ljudi počeli da se bave ilegalnim taksi prijevozom, odnosno prevozili su putnike uz naplatu a da pri tom nisu imali registrovanu firmu, niti plaćali poreze. Slična situacija je bila i u susjednim zemljama. Ta praksa se nastavila do danas. Iako inspekcije pokušavaju da riješe ovaj problem, loša zakonska regulativa, neuređeno stanje u pogledu

izdavanja dozvola od strane kantonalnih ministarstava za saobraćaj, blaga kaznena politika sudova, kao i loša ekonomska situacija su neki od razloga što ovaj problem poprima sve veće razmjere. [2]

2. LEGALNI TAKSI PRIJEVOZNICI- KARAKTERISTIKE

Legalni taksi prijevoznici su fizička lica koja, uz odgovarajuću naknadu, vrše prijevoz putnika u putničkom vozilu sa pet sjedišta i četvora vrata. Naravno, za svoj rad treba da budu prijavljeni u poreznoj upravi i da imaju odgovarajuće dozvole i dokumentaciju, te da uredno plaćaju poreze i doprinose. Većina legalnih taksi prijevoznika ima svoja taksi stajališta koja su tačno određena od strane ovlaštenih organa (Slika 1.). Oni vrše prijevoz na relaciji koju odredi korisnik usluge prijevoza.



Slika 1. Taksi stajalište

Taksi prijevoznici su obavezni da, u zavisnosti od starosti vozila, svakih 3-6 mjeseci, odnosno određenog broja pređenih kilometara vozilo voze na periodični/preventivni tehnički pregled. [4] Takođe, potrebno je da obavljaju tehničko-eksploatacioni pregled, čija učestalost se određuje na osnovu starosti vozila. [3]

Vršenjem ova dva dodatna tehnička pregleda, pored redovnog, taksi vozila su izložena detaljnijoj provjeri čime se sigurnost putnika stavlja na jedan veći nivo, a taksi prijevoznici se izlažu dodatnim troškovima, čime još jedanput dolaze u nepovoljniji položaj u odnosu na nelegalne taksiste.

Takođe, taksi vozila moraju da budu opremljena taksimetrom, koji je plombiran i baždaren, uređajem za ispis računa koji je povezan sa taksimetrom, ABS-om, zračnim jastucima, barem za prednja sjedišta, klima uređajem, ispravnim uređajima za provjetravanje, zagrijavanje i osvijetljavanje unutrašnjosti vozila, prostorom za prtljag, sjedištima presvučenim navlakama, priključcima za vezivanje sigurnosnih pojaseva, ispravnom audio opremom, vanjskom stranom karoserije bez oštećenja, priborom za čišćenje vozila, najmanje 5 higijenskih vodonepropusnih

vrećica i papirnim ubrusom, te uređajima koji ispunjavaju važeće standarde u pogledu emisije izduvnih gasova i buke. [3]

Taksi vozila su obavezna da imaju oznaku „TAXI“ ili „TAKSI“, na krovu vozila, i ova oznaka noću mora biti osvijetljena ukoliko je vozilo slobodno za vožnju. Ako je u vozilu ugrađena mobilna radio stanica umjesto oznake „TAXI“ ili „TAKSI“ treba da stoji „RADIO TAXI“ ili „RADIO TAKSI“ sa evidencionim brojem vozila. Naravno u oba slučaja oznaka mora biti obostrana. [5]

3. NELEGALNI TAKSI PRIJEVOZNICI- KARAKTERISTIKE PRIJEVOZA

Za razliku od legalnih taksi prijevoznika, nelegalni taksi prijevoznici za svoj rad ne plaćuju ni doprinose niti poreze. Koriste automobile koji ne odgovaraju uslovima koji su propisani i naravno, u isto vrijeme prevoze više različitih putnika, bez njihove prethodne saglasnosti. Često su njihova vozila i tehnički neispravna i neregistrovana. Naravno, ne ispunjavaju ni zahtjeve koje nameću Pravilnici o tehničko-eksploatacionim i preventivnim tehničkim pregledima, a naročito Pravilnik o posebnim uslovima za motorna vozila kojima se obavlja prijevoz. Obično se ovakva vrsta prijevoza koristi u prigradskim područjima. Takođe, nelegalni taksisti prave „divlja“ taksi stajališta, obično po nekim malim ulicama, blizu autobuskih stanica, u blizini parkova koje ujedno uništavaju svojim automobilima, oštećujući zelene površine (Slika 2.a i Slika 2.b).



Slika 2.a i Slika 2.b. Nelegalno taksi stajalište

3.1. Nelojalna konkurencija

Svaka zdrava konkurencija je poželjna pa tako i u taksi prijevozu, jer zdrava konkurencija osigurava krajnjim korisnicima bolje uslove. „Boreći“ se sa svojim konkurentima svaki prijevoznik će ulagati u svoje prijevozno sredstvo i u unapređenje same usluge, čime će se

kvalitet iste znatno poboljšati. Međutim, često se dešava da se pojavi nelojalna konkurencija, koja one koji rade po pravilima dovodi u nepovoljan položaj.

Nelojalna konkurencija ugrožava poslovanje legalnih prijevoznika i finansijski šteti državi. Takav slučaj je i sa nelegalnim taksi prijevozom, koji ne samo da šteti legalnim taksi prijevoznicima nego i autobuskim prijevoznicima, jer je cijena njihovih usluga jako niska. [2]

4. REAKCIJA LEGALNH TAKSISTA I „BORBA“ S NELOJALNOM KONKURENCIJOM

Legalni taksisti nastojeći da se održe na tržištu i sami počinju da mijenjaju način svog rada te većina njih vrši prijevoz više zasebnih putnika odjednom bez da putnike pita za saglasnost, kao i da li im odgovara relacija. Naravno, ovakva situacija odgovara i korisnicima koji ne bi svom budžetu mogli da priušte redovne cijene taksi prijevoza, a usluga javnog prijevoza autobusom im ne odgovara.

Legalni taksisti pokušavaju da se protiv nelegalnih taksista bore uz pomoć svojih udruženja, međutim rezultati su jako loši. Tome doprinosi i činjenica da legalni taksisti nakon odlaska u penziju i sami postaju nelegalni taksisti jer počinju i sami da rade „na crno“, zbog jako niskih penzija.

5. DOKAZIVOST NELEGALNOG TAKSI PRIJEVOZA

Jedan od najteže dokazivih oblika nelojalne konkurencije je nelegalni taksi prijevoz ili popularnije „divlji taksi“. On kao takav ne samo što šteti legalnim taksi prijevoznicima, nego šteti i budžetu općine, kantona ali i doprinosi stvaranju jednog opšteg haosa koji je poslije rata zavladao u nekim područjima. Ovaj oblik nelegalnog prijevoza ne može se dokazati bez svjedoka, odnosno bez osobe koja je koristila takvu vrstu prijevoza. Kako se često radi o komšijama, poznanicima ili osobama kojima zbog ekonomske situacije odgovara ovakvo stanje, korisnici ne žele da svjedoče da im je pružena usluga nelegalnog prijevoza. Naravno, kako nije izdat račun za ovu uslugu, usluga se ne može ni na taj način dokazati. Problem nelegalnog taksi prijevoza je prisutan duži vremenski period. To je društveni problem s kojim se suočava šira društvena zajednica. Loša zakonska regulativa, neuređeno stanje u pogledu izdavanja dozvola od strane kantonalnih ministarstava za saobraćaj, kao i blaga kaznena politika su neki od razloga [2].

6. POSLJEDICE NELEGALNOG PRIJEVOZA I KVALITET USLUGE

Pojava nelegalnih taksi prijevoznika je proizvela lavinu koju je jako teško zaustaviti. Ne samo što izbjegavaju plaćanje obaveza i dobivanje dozvole za rad nego u ambis problema povlače i onaj dio koji je već bio uređen, te su i legalni taksisti počeli da se služe raznim modusima kako bi opstali. U konačnici sve to je utjecalo na kvalitet usluge taksi prijevoza i na činjenicu da krajnji korisnik usluge trpi. Često korisnici nisu ni svjesni posljedica kojima se izlažu korištenjem ovakve vrste prijevoza. Ovdje ne treba zaboraviti ni jednu indirektnu posljedicu a to je zagađenje zraka. Logično, korištenjem više putničkih automobila veće su količine štetnih materija koje se ispuštaju u zrak i čime se smanjuje njegov kvalitet. Pravljenjem „divljih“ taksi stajališta narušava se izgled gradova, uništavaju se zelene površine i pravi se ružan izgled grada.

7. ZAKLJUČAK

Ekonomska situacija zahtijeva da joj se i tržište prilagodi. Međutim, potrebno je sistematski početi rješavati nagomilane probleme, među kojima je i problem taksi prijevoza. S ciljem poboljšavanja prije svega kvaliteta usluge taksi prijevoza potrebno bi bilo pojačati inspekcijski nadzor i povećati kazne za nelegalni taksi prijevoz. Ujedno bi s druge strane trebalo povećati i kontrolu legalnih taksista kako i oni ne bi pod okriljem taksi firme vršili nelegalne radnje. Takođe, uslugu linijskog autobusnog prijevoza bi trebalo učiniti kvalitetnijom i prihvatljivijom, uvođenjem češćih linija i nabavkom novih autobusa. Naravno, uz podršku države, entiteta i kantona i davanje određenih subvencija za socijalno ugrožene kategorije. Međutim, ovdje ne treba zaboraviti ni drugu stranu, odnosno korisnike usluge jer su upravo oni ti zbog kojih nelegalni prijevoz opstaje. Ukoliko bi se počeli kažnjavati i sami korisnici, kao saučesnici i saizvršioци nelegalne radnje, možda bi se stanje malo brže počelo mijenjati i popravljati. Socijalno ugrožene kategorije, bez obzira na svoje materijalno stanje, ne mogu doprinositi narušavanju propisa i pravila. Problem nelegalnih taksi prijevoznika i nelegalnih taksi stajališta postoji i treba ga što prije riješiti u cilju zaštite korisnika usluga a i podizanja kvaliteta usluga na viši nivo.

8. REFERENCE

- [1] Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 28/06, 2/10),
- [2] Agić, D.: Efikasnost egzekutive u pravno-normativnom regulisanju javnog cestovnog prijevoza u Federaciji Bosne i Hercegovine, Doktorska disertacija, Pravni fakultet Mostar, Mostar, april 2017. godine,
- [3] Pravilnik o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 51/06, 79/06, 11/09, 56/10, 79/11, 49/13),
- [4] Pravilnik o preventivnim tehničkim pregledima motornih i priključnih vozila (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 51/06, 79/06, 11/09, 56/10),
- [5] Pravilnik o posebnim uslovima za motorna vozila kojima se obavlja prijevoz (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 7/07 i 86/07).

