

ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ О НАЦРТУ ЗАКОНА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

У складу са Законом о министарствима („Службени гласник РС”, бр. 128/20, 116/22 и 92/23 – др. закон) и утврђеним делокругом рада, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре припремило је Нацрт закона о превозу путника у друмском саобраћају.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре припремило је Нацрт закона о превозу путника у друмском саобраћају ради успостављања савременог, функционалног и са правним тековинама Европске уније усклађеног нормативног оквира за обављање јавног превоза путника у друмском саобраћају. Услед промењеног пословног окружења и животних околности, примена појединих законских решења у пракси постала је отежана. Истовремено, развој тржишта превоза путника, појава нових модела пословања заснованих на електронским платформама, потреба за већом дигитализацијом поступака, као и обавеза усклађивања националног законодавства са прописима Европске уније, условили су доношење новог закона којим ће се ова област уредити на целовит начин.

Нацртом закона уређују се услови за обављање домаћег и међународног превоза путника, поступак издавања лиценци, права и обавезе превозника, услови које морају испуњавати лица одговорна за превоз, правила за обављање линијског, ванлинијског, посебног линијског и такси превоза и лимо сервиса, као и питања од значаја за организацију јавног превоза путника као услуге од општег економског интереса. Посебна пажња посвећена је уређењу рада електронских платформи за посредовање у превозу, како би се обезбедило да се посредовање обавља искључиво између корисника услуге и превозника који испуњавају законом прописане услове, чиме се доприноси сузбијању нелегалног превоза, заштити путника и обезбеђивању равноправних услова пословања за све учеснике на тржишту.

Јавна расправа о Нацрту закона о превозу путника у друмском саобраћају спроведена је у складу са Закључком Владе Републике Србије 05 Број: 011-7910/2026-1 од 13. августа 2026. године и усвојеним Програмом јавне расправе, у периоду од 14. августа до 2. септембра 2026. године.

Текст Нацрта закона, Програм јавне расправе и Јавни позив за учешће у јавној расправи били су објављени на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре – www.mgsi.gov.rs и на Порталу „е-Консултације”, чиме је свим заинтересованим државним органима, организацијама, привредним субјектима, стручној јавности, представницима међународних организација и другим заинтересованим лицима омогућено да се упознају са текстом Нацрта закона и узму активно учешће у поступку јавне расправе.

Свим заинтересованим лицима остављена је могућност да током трајања јавне расправе своје примедбе, предлоге и сугестије доставе путем Портала „е-Консултације”, електронском поштом или писаним путем Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Презентација Нацрта закона у оквиру Јавне расправе одржана је у просторијама Привредне коморе Србије по тематским областима, и то:

– 18. августа 2026. године – јавна расправа о одредбама Нацрта закона које се односе на такси превоз и лимо сервис;

– 19. августа 2026. године – јавна расправа о одредбама Нацрта закона које се односе на аутобуски превоз путника.

Поред непосредног учешћа у јавној расправи, било је омогућено и учешће путем видео-линка.

Поред представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, јавној расправи присуствовали су:

18. августа 2026. године:

- Марко Стојадиновић, представник Секретаријата за јавни превоз Града Београда;
- Дарко Дујовић, представник Комуналне милиције;
- Весна Ђорђевић, представник Привредне коморе Србије;
- Милица Дубљевић, представник Привредне коморе Србије;
- Ђорђе Вучинић, представник Привредне коморе Србије
- Саша Кнежевић, представник удружења Уговорна привредна такси комора Србије;
- Бошко Вукојевић, представник удружења Уговорна привредна такси комора Србије;
- Александар Бјелић, представник Савеза такси удружења Србије;
- Александар Голубовић, представник Уније привредних друштава Србије;
- Немања Туфегџић, представник удружења превозника Лимо сервиса;
- Радоје Момчиловић, представник Пинк таксија;
- Љубиша Кличковић, представник Пинк таксија;
- Лука Гаћеша, представник Пинк таксија;
- Мадеина Темирова, представник Yandex Go;
- Марко Бурзан, представник Yandex Go.

19. августа 2026. године:

- Весна Ђорђевић, представник Привредне коморе Србије;
- Милица Дубљевић, представник Привредне коморе Србије;
- Амир Баша, представник домаћег превозника SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD;
- Мухамед Баша, представник домаћег превозника SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD;
- Александар Ивановић, представник домаћег превозника Ниш-експрес доо Ниш;
- Горан Стојановић, представник домаћег превозника Кавим-јединство доо Врање;
- Зоран Тодорчевић, представник домаћег превозника Еуропа бус доо Ваљево;

- Татјана Ивановић, представник пр Консултантске активности у вези с пословањем и осталим управљањем Канцеларија Ивановић;
- Драгиша Ивановић, представник привредног друштва BG BUS PREVOZ DOO BEOGRAD;
- Биљана Савковић, представник привредног друштва БАС – Београдска аутобуска станица ад Београд;
- Дарко Петровић, представник ЈКП Управљање јавним превозом Београд;
- Томислав Кнежевић, представник домаћих превозника АСП Стрела доо Обреновац и СП Ласта ад Београд.

Поред наведених лица, у јавној расправи учествовала су и лица која су расправу пратила путем видео-линка.

На јавној расправи одржаној 18. августа 2026. године, на којој се расправљало о одредбама Нацрта закона које се односе на такси превоз и лимо сервис, након уводне речи презентацију наведених одредаба Нацрта закона одржао је представник Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Владимир Стефановић. Након одржане презентације, учесницима је дата могућност да изнесу своје предлоге, примедбе и сугестије.

Бошко Вукојевић, представник удружења Уговорна привредна такси комора Србије, изнео је примедбе на одредбе Нацрта закона које се односе на лимо сервис, сматрајући да би, уколико предложена решења остану непромењена, лимо сервис могао да поприми елементе такси превоза, односно да се кроз лимо сервис у пракси симулира обављање такси превоза.

Посебно је указао да би укидањем услова да возња у лимо сервису траје најмање три сата, осим за возила 7+1 и 8+1, нестала једна од битних разлика између лимо сервиса и такси превоза, што би, по његовом мишљењу, отворило простор за злоупотребе.

Такође је предложио да се законом предвиди да свака врста превоза има посебну електронску платформу, односно да се једна платформа не може користити за више врста превоза, јер би у супротном било отежано контролисати којој врсти превоза платформа додељује возњу.

Предложио је и повећање минималне вредности возила као услова за обављање лимо сервиса, како би се јасније разграничили превозници који стварно намеравају да се баве лимо сервисом од субјеката који би овај вид превоза користили за остваривање брзе добити.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

По питању укидања услова да возња у лимо сервису траје најмање три сата, осим за возила 7+1 и 8+1 став Радне групе је да се решење пронашло кроз прихватање повећања вредности возила на начин да је минимална вредност возила, као услов за обављање лимо сервиса, повећа на 60.000 евра у тренутку добијања решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, као и да возило не буде старије од четири године, односно да се након истека тог периода тим возилом више не може обављати лимо сервис. Са тим у вези је одредба за возила стара седам година тако да је вредност возила је уклоњена.

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Александар Бјелић, представник Савеза такси удружења Србије, изнео је став да не треба укидати услов да возња у лимо сервису траје најмање три сата, као ни услов да се уговор о лимо сервису закључује у пословним просторијама превозника, те је изразио противљење могућности да се возња лимо сервиса наручује путем електронске платформе, јер би, по његовом мишљењу, таква решења могла да угрозе такси делатност.

Предложио је да минимална вредност возила, као услов за обављање лимо сервиса, износи најмање 70.000 евра у тренутку добијања решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, као и да возило не буде старије од три године, односно да се након истека тог периода тим возилом више не може обављати лимо сервис. Истакао је да би Нацрт закона требало изменити у том смислу.

У делу који се односи на такси превоз указао је на нејасноће одредаба о привременом прекиду обављања делатности. Конкретно, поставио је питање шта се дешава у случају када предузетник на кога гласи такси дозвола оде на боловање чије трајање није унапред познато, односно да ли возач запослен код тог предузетника може да настави да обавља такси превоз.

Такође је указао да из текста Нацрта закона није јасно да ли предузетник који је на боловању може своје возило дати у закуп другом превознику, као ни шта се подразумева под „озбиљним здравственим разлозима“ и на који начин се њихово постојање утврђује.

Поставио је и питање да ли су предвиђене санкције за електронске платформе које не послују у складу са законом, посебно у случају када такси превозник своје возило да лицу које нема одобрење за обављање такси превоза. С тим у вези, предложио је да се пропише обавеза електронске платформе да проверава да ли лице које управља возилом има одговарајуће одобрење, као и да се предвиди технолошко решење којим би се могло утврдити да превоз обавља лице које испуњава законом прописане услове.

На крају је поновио предлог да се једна електронска платформа не може користити за посредовање у више различитих врста превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

По питању укидања услова да возња у лимо сервису траје најмање три сата, осим за возила 7+1 и 8+1 став Радне групе је да се решење пронашло кроз прихватање повећања вредности возила на начин да је минимална вредност возила, као услов за обављање лимо сервиса, повећа на 60.000 евра у тренутку добијања решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, као и да возило не буде старије од четири године, односно да се након истека тог периода тим возилом више не може обављати лимо сервис. Са тим у вези је одредба за возила стара седам година тако да је вредност возила је уклоњена.

По питању нејасноће одредаба о привременом прекиду обављања делатности предлог и предлога да предузетник који је на боловању може своје возило дати у закуп другом

превознику се не прихвата, јер Нацрт закона регулише питање и предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Такође је обавеза електронске платформе да проверава да ли лице које управља возилом има одговарајуће одобрење већ предвиђена одредбама закона као и казнене одредбе у случају да електронска платформа омогућава да оваква лица обављају јавни превоз путника у друмском саобраћају.

Немања Туфегџић, представник удружења превозника Лимо сервиса, изнео је сугестију да је чланом 168. став 1. Нацрта закона, између осталог, прописано да се уговор закључује путем платформе, док је у дефиницијама закона дефинисана електронска платформа, те би, ради уједначавања терминологије, требало у целом закону користити термин „електронска платформа“, како је предвиђено дефиницијама закона.

Истакао је да у Републици Србији постоји велики број субјеката који се представљају као лимо превозници, а заправо немају решење надлежног органа којим се одобрава обављање лимо сервиса, нити испуњавају прописане услове за обављање ове делатности у погледу возила и возача, већ на тај начин само симулирају обављање лимо сервиса. Управо је један од циљева увођења електронске платформе спречавање оваквих субјеката да обављају ову врсту делатности. Потврда коју би генерисала електронска платформа садржала би број решења, регистарску ознаку возила, име и презиме возача и друге податке неопходне за обављање лимо сервиса.

Остаје при становишту да би платформе требало раздвојити за сваку врсту превоза, како се код корисника услуга не би стварала забуна.

Надаље, указао је да је важећа одредба Закона, која се односи на обавезу закључења уговора у седишту привредног субјекта, потпуно застарела. Уобичајена је пракса да се уговори закључују електронским путем у свим сферама пословања, на начин уређен одредбама Закона о електронској трговини, те је непотребно да корпоративни клијенти сваки пут када имају намеру да закључе уговор долазе у седиште лимо превозника.

Сматра да између такси превоза и лимо сервиса постоје јасне разлике, као што су вредност возила, цена услуге, одржавање возила, циљна група клијената и сл., те да не постоји опасност од преклапања са такси превозом.

Истакао је да су спремни да размотре додатно повећање прописане вредности возила, иако је она већ повећана за 15.000 евра, као и смањење дозвољене старости возила, али нису спремни да прихвате задржавање одредбе којом је прописано да возња мора трајати најмање три сата, јер се на тај начин обесмишљава делатност лимо сервиса.

Задржавање ове одредбе значило би да се лимо сервис практично своди на међуградски и међународни превоз, будући да у Србији постоји мали број релација на којима би једна возња

трајала три сата. То би, на пример, значило да клијент из једне компаније са седиштем у Београду, који има потребу за превозом до друге компаније или институције која се такође налази у Београду, не би могао да наручи другу возњу док не протекну три сата.

Такође, наредне године одржава се ЕХРО, када се очекује велики број посетилаца, од којих ће многи имати потребу за лимо сервисом, односно превозом од хотела или другог места смештаја до ЕХРО-а, а такве возње свакако не могу трајати три сата.

Указао је и на проблем који се последњих година јавља у вези са рент а кар компанијама које нелегално нуде возила као лимо сервис, уз могућност додатне наплате услуге возача, односно уз „гратис“ возача, што представља изигравање одредаба Закона.

Као могући додатни услов за обављање лимо сервиса предложио је прописивање минималног броја од три возила за добијање решења којим се одобрава обављање лимо сервиса. Према његовом мишљењу, овакав услов могао би значајно да утиче на уређење тржишта, јер би на њему остали превозници који стварно имају намеру да се баве лимо сервисом.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се у целом закону користити термин „електронска платформа“ није прихваћен јер је у члану 114. став 1. Нацрта закона предвиђено да се у даљем тексту користи термин „платформа“ што је у складу са Јединственим методолошким правилима за израду прописа.

Предлог издавања одговарајуће потврде је делимично прихваћен на начин да је предвиђено доношење појединачног решења за свако путничко возило које може да обавља лимо сервис. Такође је кроз евиденцију коју води локална самоуправа могуће проверити да ли путничко возило има право да обавља ову врсту превоза путника у друмском саобраћају.

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Коментар да обавеза закључења уговора у седишту привредног субјекта је уређена чланом 168. став 9. Нацрта закона на начин да се након извршења превоза возило се мора без одлагања вратити у седиште, осим ако се отпочиње превоз по новом уговору о превозу, који је закључен и евидентиран пре отпочињања новог уговореног превоза.

Предлог да се пропише минимални број од три возила за добијање решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, се не прихвата, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Марко Стојадиновић, представник Секретаријата за јавни превоз Града Београда, сагласио се са представницима такси превозника и лимо сервиса у погледу потребе раздвајања електронских платформи према врсти превоза, односно да свака врста превоза има своју платформу и да се путем једне платформе не може пружати услуга за више врста превоза.

Истакао је да, уколико није могуће законом посебно дефинисати платформу за сваку врсту превоза, треба јасно прописати да једна електронска платформа не може посредовати у различитим видовима превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Дарко Дујовић, представник Комуналне милиције, изнео је предлог који се односи на време трајања вожње лимо сервиса. Предложио је да се, приликом закључења уговора путем електронске платформе, пропише одређени временски интервал у којем вожња не може да започне, односно да вожња не може да започне непосредно након закључења уговора, већ тек након истека законом прописаног временског периода.

Према његовом мишљењу, на тај начин би се могле спречити злоупотребе, односно ситуације у којима се током једне вожње прихватају нове вожње.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Обавеза закључења уговора у седишту привредног субјекта је уређена чланом 168. став 9. Нацрта закона на начин да се након извршења превоза возило се мора без одлагања вратити у седиште, осим ако се отпочиње превоз по новом уговору о превозу, који је закључен и евидентиран пре отпочињања новог уговореног превоза.

Александар Голубовић, представник Уније привредних друштава Србије, изнео је примедбу на одредбе Нацрта закона којима је предвиђено утврђивање динамичке цене такси услуге путем електронске платформе у распону од -20% до +30% у односу на прописану тарифу.

Сматра да би било добро пронаћи техничко и правно решење којим би промена динамичке цене била истовремено и аутоматски синхронизована на свим платформама које послују на истом тржишту.

Указао је да би, са појавом већег броја платформи, могло доћи до ситуације да у истом тренутку једна платформа примењује цену умањену за 20%, друга редовну тарифу, а трећа цену увећану за 30%, што би могло створити забуну код путника, неравноправне услове на тржишту и проблеме међу превозницима и возачима.

Сматра да би ово питање требало додатно размотрити и покушати пронаћи модел јединствене и синхронизоване промене динамичке тарифе за све платформе које послују на истом тржишту, како би се искористиле предности дигитализације, уз истовремено задржавање јасних правила и равноправних услова за све учеснике.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се пронађе модел јединствене и синхронизоване промене динамичке тарифе за све платформе које послују на истом тржишту се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Милош Моравчић, саобраћајни инспектор из Краљева, изнео је примедбу да члан 14. Нацрта закона није довољно јасно дефинисан, посебно став 2. тог члана.

Указао је на формулацију „Јавним превозом из става 1. овог члана сматраће се нарочито и:“ и предложио да се јасно утврди да ли је за постојање јавног превоза потребно да буду испуњени услови из става 1, услови из става 2. или услови из оба става.

Такође је предложио да се законом предвиди одузимање такси дозволе у случају када се такси возилом обавља нелегални јавни превоз, сматрајући да постојећа мера одузимања возила на 30 или 90 дана није довољна ако исти превозник након истека те мере може да настави да обавља такси превоз.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Одредба из члана 14. Нацрта закона одредницом „или“ јасно указује да нису у питању кумулативни услови.

Предлог одузимања такси дозволе се не прихвата, јер би предложена измена произвела будући да су друге одговарајуће мере већ предвиђене за такси превознике.

На јавној расправи одржаној 19. августа 2026. године, на којој се расправљало о одредбама Нацрта закона које се односе на аутобуски превоз путника, након уводне речи презентацију наведених одредаба Нацрта закона одржали су представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александар Рајић, Александра Лазич и Андреја Станковић. Након одржане презентације, учесницима је дата могућност да изнесу своје предлоге, примедбе и сугестије.

Амир Баша, представник домаћег превозника SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD, изнео је став да се противи предложеним изменама закона и навео да има већи број примедба на текст Нацрта закона и да ће се писаним путем обратити.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Радна група је размотрила предложено у оквиру дела овог извештаја који се односи на примедбе које су пристигле писаним путем, преко портала е Консултације, као и на мејл предвиђен за доставу примедби у склопу процедуре предвиђене програмом Јавне расправе.

Мухамед Баша, представник домаћег превозника SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO БЕОГРАД, изнео је став да одредбе Нацрта закона, у односу на важећи закон, иду у прилог иностраном кооперанту, док домаћег превозника стављају у неповољнији положај.

Навео је да су све примедбе и предлоге које су имали на текст Нацрта закона доставили на званичну адресу електронске поште Министарства 19. августа 2026. године.

Као општи утисак истакао је да се Нацртом закона превелика пажња посвећује електронским платформама, имајући у виду да су платформе, по његовом мишљењу, само посредници у продаји карата, док су превозници ти који непосредно обављају превоз путника.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Радна група је размотрила предложено у оквиру дела овог извештаја који се односи на примедбе које су пристигле писаним путем, преко портала е Консултације, као и на мејл предвиђен за доставу примедби у склопу процедуре предвиђене програмом Јавне расправе.

Зоран Тодорчевић, представник домаћег превозника Еуропа бус доо Ваљево, изнео је примедбу на члан 11. став 3. Нацрта закона, којим се превоз дели на градски, приградски и међумесни, указујући да није јасно због чега се превоз који организују две јединице локалне самоуправе наводи као изузетак од наведених врста превоза, када, по његовом мишљењу, такав превоз представља класичан међумесни превоз који финансирају две јединице локалне самоуправе.

Сматра да, уколико се ова врста превоза усаглашава као и сваки други међумесни превоз, не би требало користити термин „изузетно“. Такође је предложио да се законом остави могућност да, поред јединица локалне самоуправе, међумесни превоз финансирају и Република Србија или аутономна покрајина.

Истакао је да је свестан да у овом тренутку држава нема средстава за финансирање међумесног превоза, али да је, имајући у виду пад обима међумесног превоза и проблеме са којима се ова делатност суочава, потребно оставити законску могућност да се Република Србија или аутономна покрајина у будућности укључе у његово финансирање.

У погледу поступка усаглашавања оваквих редова вожње, предложио је да се у члану 11. став 5. Нацрта закона, пре дела одредбе којим је предвиђено да Министарство доноси одлуку о спровођењу ванредног усаглашавања након увида у регистар оверених редова вожње у међумесном превозу, дода израз „евентуално“, имајући у виду да, уколико на предложеној релацији нема регистрованих редова вожње, по његовом мишљењу није потребно спроводити поступак усаглашавања.

Даље је предложио да се у одредбама којима се уређује подношење реда вожње на оверу прецизира да захтев за оверу може поднети само превозник који је изабран у одговарајућем поступку, а не сви превозници који су учествовали у поступку доделе таквих редова вожње.

Указао је и на неусклађеност одредаба којима је предвиђено да лиценца и извод лиценце могу бити у електронском облику са казним одредбама у којима је остала обавеза да се у аутобусу током вожње налази оригинал извода лиценце. Поставио је питање шта се у том случају мора налазити у аутобусу ако је извод лиценце издат у електронском облику.

Сличну примедбу изнео је и у погледу члана 88. став 1. тачка 1) Нацрта закона, којим је прописано да се у аутобусу којим се обавља линијски превоз мора налазити, између осталог, фотокопија регистрованог реда вожње. Сматра да, ако се већина докумената дигитализује и ако инспекција има приступ тим подацима пре вршења контроле, није јасно због чега се задржава обавеза поседовања фотокопије реда вожње у аутобусу.

Посебно је указао на то да је истовремено у тачки 2) предвиђено да се у аутобусу налази важећи ценовник у дигиталном облику, оверен од стране превозника, док се за ред вожње који издаје Министарство и даље захтева копија.

Такође, је предложио да се на линијама које транзитирају насеље или насељено место, а имају у реду вожње аутобуску станицу прве категорије и још једно стајалиште на територији тог места, омогући избор односно додавање још једног стајалишта.

На крају је предложио да се на међународним поласцима не могу продавати карте за међумесни превоз, како би се домаћи превозници заштитили приликом приступања Републике Србије Европској унији.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Прихваћен је предлог да се у нацрт закона унесе одредба којом се додатно разрађује процедура одобравања предлога локалне самоуправе о прихватању или одбијању предлога да две или више јединица локалних самоуправа које се налазе на територији истог управног округа могу на основу међусобног споразума као услугу од општег интереса ради повећања мобилности становништва са територија ових локалних самоуправа заједнички организовати превоз као међумесни превоз.

Предлог да се уреди подношење реда вожње на оверу тако што се прецизира да захтев за оверу може поднети само превозник који је изабран у одговарајућем поступку је прихваћен на начин да је члан 63. допуњен новим ставом који предвиђа да јединица локалне самоуправе којој је прихваћен предлог из члана 11. става 4. овог закона спроводи поступак из става 1. овог члана и обавештава министарство ради регистрације и овере реда вожње изабраном превознику.

Предлог да се неусклађеност одредаба којима је предвиђено да лиценца и извод лиценце могу бити у електронском облику и уподобити са казним одредбама у којима је остала обавеза да се у аутобусу током вожње налази оригинал извода лиценце промени

није прихваћен из разлога што је чланом 33. став 1. предвиђено да се извод лиценце издаје у папирном или електронском облику, те се исти могу сматрати оригиналним документом.

Предлог да се фотокопија регистрованог реда вожње прихвати у електронском облику је прихваћена.

Примедба на члан 11. став 3. Нацрта закона и употребу термина „изузетно“ није прихваћена јер се изразом „изузетно“ указује на посебан начин организовања и финансирања међумесног превоза од стране две или више јединица локалне самоуправе, а не представља посебну врсту превоза. Такође, предлог финансирања међумесног превоза и од стране Република Србија или аутономна покрајина није прихваћен јер начин финансирања треба везати за ниво на којем се конкретна услуга утврђује и обезбеђује.

Предлог да се на линијама које транзитирају насеље или насељено место, а имају у реду вожње аутобуску станицу прве категорије и још једно стајалиште на територији тог места, омогући избор односно додавање још једног стајалишта није прихваћен, јер је на предметним линијама већ обезбеђена могућност укрцавања и искрцавања путника и увођење још једног стајалишта није оправдано са аспекта организације линијског превоза и предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Горан Стојановић, представник домаћег превозника Кавим-јединство доо Врање, изнео је примедбу на члан 28. став 4. Нацрта закона, којим је предвиђено да превозник у свом возном парку мора имати више возила са изводом лиценце у власништву него возила у закупу, односно возила за која је у саобраћајној дозволи евидентиран као корисник возила.

Указао је да се у ставу 1. истог члана изједначавају власништво и лизинг, док је у ставу 4. предвиђено да превозник мора имати више возила у власништву него у закупу, при чему је лизинг изостављен.

Такође је указао да је у другом делу реченице употребљена формулација „односно возила за која је у саобраћајној дозволи евидентиран као корисник возила“, а да се и код закупа и код лизинга домаћи превозник у саобраћајној дозволи уписује као корисник возила.

Сматра да би због тога превозници који користе возила по основу лизинга могли бити доведени у неповољнији положај.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се одредба из члана 28. став 4. Нацрта закона обрише је прихваћена.

Владимир Илић изнео је примедбу на члан 14. Нацрта закона, у делу одредбе којим је предвиђено да ће се јавним превозом сматрати и нуђење услуге која се наплаћује.

Указао је да постоје различита тумачења шта се сматра наплаћивањем услуге, те је предложио да се уместо тог израза употреби шири појам који би обухватио било који облик директне или посредне новчане накнаде. На тај начин би се, по његовом мишљењу, обухватили и партиципација у трошковима, чланарина у апликацији и слични облици накнаде.

Надаље, указао је да је чланом 15. Нацрта закона предвиђено да оператор платформе пружа услуге на територији Републике Србије, али да би требало прецизирати да ли се то односи само на међумесни или и на међународни превоз, јер то из текста одредбе није довољно јасно.

Такође је предложио да се у чл. 15. и 62. израз „посредовање у превозу“ замени прецизнијим изразом „посредовање у закључењу уговора о превозу“.

На крају је предложио да се, уколико већ није предвиђена, пропише казнена одредба за повреду обавезе из члана 15. Нацрта закона, према којој оператор платформе мора да нуди услугу превоза у складу са ценовником превозника, истичући да је реч о значајној одредби којом се превозници штите у односу на операторе платформи.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог за измену члана 14. није довољно прецизан и није могуће прихватити јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

По питању казних одредби у вези са чланом 15 Нацрта закона, овим нацртом се предвиђа да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе.

Александар Ивановић, представник домаћег превозника Ниш-експрес доо Ниш, изнео је предлог да се у члану 207. Нацрта закона, којим је предвиђена казна за прекршај одговорног лица у органу јединице локалне самоуправе ако два пута годишње не достави Министарству извештај о привредним субјектима који имају право да обављају лимо сервис, предвиди и одговарајућа казна за одговорно лице у јединици локалне самоуправе уколико не испуни обавезу из члана 72. став 1. Нацрта закона, која се односи на одређивање стајалишта која се могу користити за одређену врсту линијског превоза.

Указао је да у пракси постоји значајан број јединица локалне самоуправе које нису испуниле обавезу одређивања стајалишта на својој територији.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог за измену члана 207. Нацрта закона је прихваћен.

Примедбе исте или суштински истоветне садржине путем електронске поште као и писменим путем на адресу Министарства доставили су: Струковно удружење такси превозника СИТАБ, Удружење будућих такси предузетника -у оснивању-, Драган Стефановић, Милош Благојевић, Владо Булатовић, Зоран Маринковић, Сенад Сулејмани, Сретен Перић, Стеван Маричић, Бранко Божиловић, Јовица Грбић, Жељко Полимац, Мирко Шимшић, Срђан Јовановић, Марко Јанковић, Предраг Сарић, Јован Ђатовић, Данило Ковачевић, Марко Антић, Мирко Трифуновић, Ненад Кљаић, Горан Срдановић, Енес Бајрами, Александар Благојевић, Александар Николајевић, Владимир Јоловић, Милан Јелисавац, Слободан

Јанковић, Горан Рајковић, Дејан Младеновић, Дејан Јовчић, Ивица Сакић, Драган Павичевић, Владан Јокић.

Наведена лица предложила су да се одустане од појединих решења предложених Нацртом закона која се односе на такси превоз, односно да се задрже одређена решења која се примењују према важећим прописима.

Конкретно, предложили су да се одустане од предложеног решења којим се омогућава примена динамичке цене такси превоза приликом коришћења електронске платформе, те да се цена такси превоза и даље утврђује искључиво према таксиметру и прописаној такси тарифи.

Такође, предложили су да се задрже, односно поново пропишу услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, на начин како је то било уређено важећим прописима и како су те услове морали да испуне постојећи такси превозници и возачи.

У погледу броја такси возила, предложили су да се задржи ограничење броја такси возила, уз примену принципа „једно возило – један возач“, као и да се потребан број такси возила утврђује на основу студије о такси превозу која би се израђивала сваких пет година.

На крају, предложили су да се јасно пропише да такси превоз могу да обављају искључиво такси предузетници, односно лица која имају одговарајуће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе за обављање такси превоза.

Имајући у виду да су наведена лица путем адресе електронске поште Министарства доставила примедбе које су по својој садржини исте или суштински истоветне, оне су у овом извештају приказане обједињено.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се одустане од предложеног решења којим се омогућава примена динамичке цене такси превоза приликом коришћења електронске платформе, те да се цена такси превоза и даље утврђује искључиво према таксиметру и прописаној такси тарифи се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог да се потребан број такси возила утврђује на основу студије о такси превозу која би се израђивала сваких пет година, се не прихвата јер је наведена одредба садржана у члану 119. став 3. Нацрта закона.

На крају, предлог да се јасно пропише да такси превоз могу да обављају искључиво такси предузетници, односно лица која имају одговарајуће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе за обављање такси превоза је прихваћен.

Струковно удружење такси предузетника СИТАБ из Београда, преко Управног одбора, доставило је путем електронске поште као и писаним путем преко кабинета председника Владе примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на начин формирања цене такси превоза, услове за такси возаче, број такси возила и возача, електронске платформе, наслеђивање такси предузетничке радње, казнене одредбе, положај страних држављана и учешће струковних удружења у поступку доношења прописа.

СИТАБ је начелно изнео став да предложена решења у делу који се односи на такси превоз могу довести до јачања положаја такси асоцијација и оператора електронских платформи у односу на самосталне такси предузетнике. Према њиховом мишљењу, приликом припреме Нацрта закона није у довољној мери узет у обзир положај корисника такси услуга, јавни интерес и положај непосредних носилаца такси превоза, односно такси предузетника који непосредно обављају превоз.

Посебно су изнели примедбе на увођење могућности динамичког формирања цене код превоза уговореног путем електронске платформе, измену постојећих услова за обављање послова такси возача и, према њиховом мишљењу, недовољно уређену прекршајну одговорност оператора електронских платформи и такси асоцијација у случајевима када омогућавају обављање такси превоза супротно закону.

У погледу начина формирања цене, предложили су да се не прихвати систем динамичког формирања цене код возњи уговорених посредством електронских платформи, већ да се задржи прописана цена такси превоза и да се цена превоза утврђује и наплаћује искључиво посредством таксиметра.

Надаље, предложили су задржавање услова у погледу квалификација такси возача који су постојали у досадашњем законском режиму. Сматрају да јавни превоз путника треба да обављају професионални возачи који поседују одговарајућу стручну спрему и професионалне квалификације и да не би требало ублажавати услове за приступ професији у односу на услове које су постојећи такси возачи морали да испуне.

Такође су предложили задржавање прописаног броја такси возила, уз примену принципа „једно возило – један возач“, при чему би оптималан број такси возила требало утврђивати на основу студије о такси превозу која би се израђивала сваких пет година. Као разлог за овакав

предлог навели су да је, према њиховој оцени, постојеће тржиште преоптерећено бројем такси возача, што негативно утиче на економску одрживост пословања самосталних такси предузетника.

Предложили су и да такси превоз могу обављати искључиво такси предузетници, односно лица која имају дозволу надлежног органа јединице локалне самоуправе, и то возилима која су регистрована за обављање такси превоза.

У погледу рада електронских платформи, предложили су да се забрани операторима платформи да приликом расподеле возњи дају предност одређеним такси превозницима на основу истицања реклама платформи на возилу или по било ком другом основу. Према њиховом предлогу, истицање рекламе на возилу требало би да представља посебну услугу која се плаћа власнику возила, а не услов за остваривање повољнијег положаја приликом доделе возњи.

Такође, предложили су да се електронским платформама забрани да на било који начин привилегују поједине такси предузетнике или партнере, већ да свим такси превозницима који испуњавају прописане услове буде обезбеђен једнак приступ платформи и равноправан положај приликом расподеле возњи.

У погледу накнаде коју оператори електронских платформи наплаћују такси превозницима, предложили су да максимална провизија за возње износи 5%, односно да се, као алтернативни модел, максимална накнада за коришћење платформи утврди у износу од 5.000 динара по смени.

Надаље, предложили су да максимална цена естетског прегледа такси возила буде ограничена на износ који одговара цени три сата чекања према важећој такси тарифи, док би максимална цена овере таксиметра била ограничена на износ који одговара цени два сата чекања по таксиметру.

У погледу члана 106. Нацрта закона, СИТАБ је указао да, према њиховом мишљењу, није довољно јасно уређено ко може и под којим условима да наследи такси предузетничку радњу. Предложили су да се ова одредба прецизира и да се изричито искључи могућност да правно лице наследи такси предузетничку радњу.

Такође су предложили значајно строжије казне за кршење прописа којима се уређује такси превоз. Према њиховом предлогу, у случају кршења закона требало би укинути одобрење такси предузетнику, а такси асоцијацији и оператору електронске платформе одузети одговарајућу сагласност, односно право за обављање делатности, без могућности поновног стицања тог права.

У погледу страних држављана, предложили су да страна лица морају да испуњавају све прописане услове за обављање такси превоза, али и да им се не омогући обављање такси превоза уколико постоје заинтересовани држављани Републике Србије који испуњавају прописане услове.

Надаље, предложили су да се приликом измена закона којима се уређује такси превоз обезбеди учешће струковних удружења у радним групама. Такође сматрају да приликом

припреме и измене одлука јединица локалне самоуправе којима се уређује такси превоз треба обезбедити учешће релевантних представника такси превоза, односно кровних струковних удружења, како би се приликом уређивања ове области узели у обзир практични аспекти обављања делатности и интерес корисника такси услуга.

Закључно, СИТАБ је изнео став да су решења важећег Закона о превозу путника у друмском саобраћају у делу који се односи на такси превоз у основи одговарајућа, а да основни проблем представља њихова недоследна примена и недостатак ефикасног надзора. Као позитивно решење у Нацрту закона посебно су издвојили могућност да комунална милиција врши контролу над обављањем такси превоза.

Према њиховом мишљењу, у пракси постоје случајеви непоштовања важећих прописа, због чега су указали на потребу за ефикаснијим и континуираним надзором над применом закона, укључујући и надзор од стране Министарства.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се не прихвати систем динамичког формирања цене код возњи уговорених посредством електронских платформи, већ да се задржи прописана цена такси превоза и да се цена превоза утврђује и наплаћује искључиво посредством таксиметра се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог да се јасно пропише да такси превоз могу да обављају искључиво такси предузетници, односно лица која имају одговарајуће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе за обављање такси превоза је прихваћен.

Предлог да се забрани операторима платформи да приликом расподеле возњи дају предност одређеним такси превозницима на основу истицања реклама платформе на возилу или по било ком другом основу, као и да се електронским платформама забрани да на било који начин привилегују поједине такси предузетнике или partnere се не прихвата из разлога што наведено питање није предмет уређивања овог нацрта закона.

У погледу накнаде коју оператори електронских платформи наплаћују такси превозницима, предложили су да максимална провизија за возње износи 5%, односно да се, као алтернативни модел, максимална накнада за коришћење платформе утврди у износу од 5.000 динара по смени није прихваћен јер не представља област уређивања овог нацрта закона.

Предлог да максимална цена естетског прегледа такси возила буде ограничена на износ који одговара цени три сата чекања према важећој такси тарифи и да максимална цена овере таксиметра буде ограничена на износ који одговара цени два сата чекања по таксиметру се не прихвата из разлога што наведено питање није предмет уређивања овог нацрта закона.

Предлог да се јасније уреди ко може и под којим условима да наследи такси предузетничку радњу се не прихвата јер је чланом 106. став 15. Нацрта закона ово питање јасно и недвосмислено уређено.

Предлог да се за кршење прописа којима се уређује такси превоз значајно строжије казне такси предузетници, такси асоцијације и оператори електронских платформи се не прихвата јер су прописане казне сразмерне тежини учињених прекршаја.

Предлог у погледу страних држављана се не прихвата јер је запошљавање странаца у Републици Србији уређено Законом о запошљавању странаца.

Предлог да се приликом измена закона којима се уређује такси превоз обезбеди учешће струковних удружења у радним групама се не прихвата јер наведено питање није предмет уређивања овог нацрта закона.

Владан Вујовић је путем адресе електронске поште Министарства и поштанским путем доставио примедбе, предлоге и сугестије на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз и електронске платформе. Истакао је да подржава доношење новог закона и прилагођавање правног оквира савременим начинима организовања и наручивања такси превоза, укључујући коришћење електронских платформи, али сматра да предложена решења не обезбеђују у довољној мери равноправан положај свих учесника на тржишту, нити одговарајући ниво заштите корисника такси услуге.

Указао је да такси превозник непосредно пружа услугу превоза, обезбеђује и одржава возило, сноси трошкове горива, регистрације, осигурања, таксиметра и друге опреме, испуњава законом прописане услове и сноси одговорност за возило, возача и извршење превоза, док електронска платформа учествује у организацији услуге, додели возњи, приказивању и формирању цене и наплати услуге и по том основу остварује приход. Због тога сматра да права, обавезе и одговорности електронских платформи треба детаљније уредити и успоставити равноправнији однос између платформи и такси превозника.

Посебну примедбу изнео је на члан 119. став 8. Нацрта закона, којим је за вожње наручене путем електронске платформе предвиђена могућност одступања од цене утврђене одлуком јединице локалне самоуправе, тако да уговорена цена може бити нижа до 20%, односно виша до 30%, уз могућност да јединица локалне самоуправе пропише и шири распон. Сматра да начин наручивања такси услуге не би требало да буде основ за примену различитог режима формирања цене за исту услугу, будући да такси превозник, без обзира на то да ли је вожња наручена непосредно, телефоном или путем електронске платформе, користи исто возило, сноси исте трошкове и ризике и има исте обавезе према кориснику.

С тим у вези, предложио је да цена такси превоза, без обзира на начин наручивања услуге, буде усклађена са ценом утврђеном одлуком јединице локалне самоуправе и важећом такси тарифом, као и да електронска платформа може да посредује у наручивању и плаћању такси превоза, али да не може самостално, мимо прописане тарифе и таксиметра, формирати коначну цену такси услуге. Уколико се, ипак, задржи могућност динамичког формирања цене путем електронских платформи, предложио је да се пропишу јасни и транспарентни критеријуми за њено формирање, обезбеде једнаки услови за све такси превознике и заштита корисника, као и обавезна електронска повезаност платформе и таксиметра ради размене података и контроле наплаћене цене.

Такође је указао на потребу усклађивања члана 117. и члана 119. став 8. Нацрта закона, јер се чланом 117. забрањује пружање услуге информационих технологија са циљем да се кориснику понуди такси услуга по цени која није у складу са одлуком јединице локалне самоуправе, док се чланом 119. став 8. истовремено дозвољава одступање од цене утврђене том одлуком код вожњи наручених путем електронске платформе. Предложио је да се ове одредбе међусобно ускладе и прецизно утврди шта представља дозвољено одступање од тарифе.

Предложио је и да се законом јасно раздвоје цена такси превоза и накнада коју електронска платформа наплаћује за услугу посредовања, односно да се пропише да накнада платформе представља засебну накнаду и да се не може поистовећивати са ценом такси превоза. Кориснику би, пре прихватања вожње, требало учинити доступним податке о такси превознику, возачу и возилу, цени превоза, евентуалној накнади платформе, лицу одговорном за извршење превоза и начину подношења приговора.

У погледу контроле обављања превоза, предложио је да електронска платформа буде повезана са таксиметром и да води и чува електронску евиденцију сваке вожње, која би садржала податке о времену наручивања, прихватања, почетка и завршетка вожње, месту поласка и одредишту, возачу и возилу, уговореној и коначно наплаћеној цени, евентуалним изменама цене и начину плаћања, као и да надлежним органима буде омогућен приступ тим подацима ради вршења контроле.

Надаље, предложио је да се законом пропишу минимални услови пословања електронских платформи и механизми заштите такси превозника од једностраног мењања провизије и других услова пословања, произвољног привременог или трајног искључења са платформе, нејасног начина обрачуна и наплате провизије и задржавања средстава без јасног правног основа. Сматра да такси превознику треба обезбедити право на претходно обавештење о промени услова пословања, увид у обрачун и образложење одлуке платформе која непосредно утиче на његову могућност обављања делатности и остваривања прихода.

Такође је предложио прописивање минималних стандарда транспарентности алгоритамског одлучивања електронских платформи у делу у којем алгоритам утиче на цену, доделу возњи или приступ превозника платформи, као и јасно уређивање одговорности платформе и такси превозника према кориснику. Сматра да кориснику мора бити познато ко је уговорна страна, ко одговара за безбедност превоза и исправност возила, ко одговара за исправност обрачуна цене, коме се подноси рекламација и ко сноси одговорност за повраћај погрешно наплаћеног износа.

Као општи принцип предложио је да закон полази од тога да постоји једна такси услуга, која се може наручити на различите начине – непосредним уласком у возило, са такси стајалишта, телефонским путем или путем електронске платформе – али да начин наручивања не треба да утиче на основне стандарде услуге у погледу безбедности, одговорности, транспарентности и заштите корисника.

Закључно, истакао је да примедбе нису усмерене против дигитализације и коришћења електронских платформи, већ да је потребно успоставити систем у којем ће такси превозници и електронске платформе имати јасно утврђена права, обавезе и одговорности, уз једнаке услове конкуренције, транспарентно формирање цена и одговарајућу заштиту корисника и такси превозника.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се не прихвати систем динамичког формирања цене код возњи уговорених посредством електронских платформи, већ да се задржи прописана цена такси превоза и да се цена превоза утврђује и наплаћује искључиво посредством таксиметра се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Усклађивање члана 117. и члана 119. став 8. Нацрта закона није потребно имајући у виду да се чланом 119. даје надлежност локалној самоуправи да уреди питање цене превоза па и у делу динамичке цене када су у питању уговорене возње које су наручене путем платформе.

Предлог у вези са електронским платформама се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона.

Дарио Буковица доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе, предлоге и сугестије на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз и електронске платформе.

Истакао је да подржава доношење новог закона и прилагођавање правног оквира савременим начинима организовања и наручивања такси превоза, укључујући коришћење електронских платформи, али сматра да предложена решења не обезбеђују у довољној мери равноправан положај свих учесника на тржишту, нити одговарајући ниво заштите корисника такси услуге.

Указао је да такси превозник непосредно пружа услугу превоза, обезбеђује и одржава возило, сноси трошкове горива, регистрације, осигурања, таксиметра и друге опреме, испуњава законом прописане услове и сноси одговорност за возило, возача и извршење превоза, док електронска платформа учествује у организацији услуге, додели возњи, приказивању и формирању цене и наплати услуге и по том основу остварује приход. Због тога сматра да права, обавезе и одговорности електронских платформи треба детаљније уредити и успоставити равноправнији однос између платформи и такси превозника.

Посебну примедбу изнео је на члан 119. став 8. Нацрта закона, којим је за вожње наручене путем електронске платформе предвиђена могућност одступања од цене утврђене одлуком јединице локалне самоуправе, тако да уговорена цена може бити нижа до 20%, односно виша до 30%, уз могућност да јединица локалне самоуправе пропише и шири распон. Сматра да начин наручивања такси услуге не би требало да буде основ за примену различитог режима формирања цене за исту услугу, будући да такси превозник, без обзира на начин наручивања вожње, користи исто возило, сноси исте трошкове и ризике и има исте обавезе према кориснику.

С тим у вези, предложио је да цена такси превоза, без обзира на начин наручивања услуге, буде усклађена са ценом утврђеном одлуком јединице локалне самоуправе и важећом такси тарифом, као и да електронска платформа може да посредује у наручивању и плаћању такси превоза, али да не може самостално, мимо прописане тарифе и таксиметра, формирати коначну цену такси услуге. Уколико се, ипак, задржи могућност динамичког формирања цене путем електронских платформи, предложио је да се пропишу јасни и транспарентни критеријуми за њено формирање, обезбеде једнаки услови за све такси превознике и заштита корисника, као и обавезна електронска повезаност платформе и таксиметра ради размене података и контроле наплаћене цене.

Такође је указао на потребу усклађивања члана 117. и члана 119. став 8. Нацрта закона, имајући у виду да се чланом 117. забрањује пружање услуге информационих технологија са циљем да се кориснику понуди такси услуга по цени која није у складу са одлуком јединице локалне самоуправе, док се чланом 119. став 8. истовремено дозвољава одступање од цене утврђене том одлуком код вожњи наручених путем електронске платформе. Предложио је да се наведене одредбе међусобно ускладе и прецизно утврди шта представља дозвољено одступање од тарифе.

Предложио је и да се законом јасно раздвоје цена такси превоза и накнада коју електронска платформа наплаћује за услугу посредовања, односно да се пропише да накнада платформе представља засебну накнаду и да се не може поистовећивати са ценом такси

превоза. Кориснику би, пре прихватања вожње, требало учинити доступним податке о такси превознику, возачу и возилу, цени превоза, евентуалној накнади платформе, лицу одговорном за извршење превоза и начину подношења приговора.

У погледу контроле обављања превоза, предложио је да електронска платформа буде повезана са таксиметром и да води и чува електронску евиденцију сваке вожње, која би садржала податке о времену наручивања, прихватања, почетка и завршетка вожње, месту поласка и одредишту, возачу и возилу, уговореној и коначно наплаћеној цени, евентуалним изменама цене и начину плаћања, као и да надлежним органима буде омогућен приступ тим подацима ради вршења контроле.

Надаље, предложио је да се законом пропишу минимални услови пословања електронских платформи и механизми заштите такси превозника од једностраног мењања провизије и других услова пословања, произвољног привременог или трајног искључења са платформе, нејасног начина обрачуна и наплате провизије и задржавања средстава без јасног правног основа. Сматра да такси превознику треба обезбедити право на претходно обавештење о промени услова пословања, увид у обрачун и образложење одлуке платформе која непосредно утиче на његову могућност обављања делатности и остваривања прихода.

Такође је предложио прописивање минималних стандарда транспарентности алгоритамског одлучивања електронских платформи у делу у којем алгоритам утиче на цену, доделу вожњи или приступ превозника платформе, као и јасно уређивање одговорности платформе и такси превозника према кориснику. Сматра да кориснику мора бити познато ко је уговорна страна, ко одговара за безбедност превоза и исправност возила, ко одговара за исправност обрачуна цене, коме се подноси рекламација и ко сноси одговорност за повраћај погрешно наплаћеног износа.

Као општи принцип предложио је да закон полази од тога да постоји једна такси услуга, која се може наручити на различите начине – непосредним уласком у возило, са такси стајалишта, телефонским путем или путем електронске платформе – али да начин наручивања не треба да утиче на основне стандарде услуге у погледу безбедности, одговорности, транспарентности и заштите корисника.

Закључно, истакао је да његове примедбе нису усмерене против дигитализације и коришћења електронских платформи, већ да је потребно успоставити систем у којем ће такси превозници и електронске платформе имати јасно утврђена права, обавезе и одговорности, уз једнаке услове конкуренције, транспарентно формирање цена и одговарајућу заштиту корисника и такси превозника.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се не прихвати систем динамичког формирања цене код вожњи уговорених посредством електронских платформи, већ да се задржи прописана цена такси превоза и да се цена превоза утврђује и наплаћује искључиво посредством таксиметра се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на

њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог у вези са електронским платформама се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона.

Бојан Спасојевић је доставио путем адресе електронске поште Министарства примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз, наводећи да их доставља након упоређивања предложених решења са важећим законским оквиром, са циљем спречавања правне несигурности и заштите такси струке и корисника такси превоза.

Најпре је изнео примедбу на одредбе члана 119. Нацрта закона којима се за вожње наручене путем електронске платформе омогућава одступање од прописане такси тарифе, односно уговарање цене која може бити до 20% нижа или до 30% виша од прописане цене. Сматра да овакво динамичко формирање цене доводи до правне несигурности и смањује транспарентност цене за кориснике, а такси превознике који услугу пружају на традиционалан начин доводи у неравноправан положај у односу на превоз који се наручује посредством електронских платформи. Посебно је указао да такси превоз, као облик јавног превоза, не би требало да буде подложен повећању цена услед повећане потражње, саобраћајних гужви, неповољних временских услова и других околности.

С тим у вези, предложио је брисање одредаба Нацрта закона којима се омогућава одступање од цене утврђене такси тарифом, тако да се цена такси превоза, без обзира на начин наручивања вожње, утврђује искључиво употребом таксиметра, у складу са тарифом коју прописује надлежни орган јединице локалне самоуправе.

Надаље, изнео је примедбу на предложене услове које морају да испуњавају такси возачи, сматрајући да се Нацртом закона постојећи критеријуми за обављање такси превоза ублажавају и да се тиме отвара могућност да такси превоз обављају лица која не испуњавају професионалне услове које су морали да испуне постојећи такси возачи. Указао је да су важећим законом прописани услови који се односе, између осталог, на стручну спрему, возачко искуство, здравствену способност и положен испит о познавању града, те сматра да би снижавање ових критеријума могло негативно да утиче на безбедност и квалитет такси превоза, а истовремено би постојеће такси превознике, који су испунили прописане услове, довело у неравноправан положај. Стога је предложио да се задрже постојећи, строжи квалификациони услови за такси возаче.

У погледу утврђивања дозвољеног броја такси возила, предложио је да се законом прецизније уреди значај студије о такси превозу и пропише обавеза њене израде сваких пет година од стране акредитоване научне, односно стручне установе. Сматра да број такси возила утврђен на основу такве студије треба да представља обавезујуће ограничење приликом

издавања одобрења за обављање такси превоза, односно да укупан број издатих одобрења не може бити већи од броја утврђеног студијом, без обзира на то да ли се превоз наручује непосредно или путем електронске платформе.

У вези са наведеним, предложио је и да се законом пропише принцип „један превозник/возач – једно возило“, како би се, према његовом мишљењу, спречило уступање, односно фактичко изнајмљивање дозвола и стварање великих система са већим бројем возила на штету самосталних такси предузетника.

Такође је предложио да се недвосмислено задржи правило према којем такси превоз могу да обављају искључиво лица која поседују важеће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе. Сматра да право на обављање такси превоза не може проистичати из уговорног односа са оператором електронске платформе, већ искључиво из одговарајућег управног акта надлежног органа. Према његовом мишљењу, електронска платформа може имати улогу посредника у наручивању превоза, али њено коришћење не може представљати правни основ за обављање такси превоза од стране лица које не испуњава законом прописане услове и нема одговарајуће одобрење јединице локалне самоуправе.

Посебну примедбу изнео је у погледу казних одредаба које се односе на нелегално обављање превоза посредством електронских платформи. Сматра да досадашње санкције нису дале одговарајуће резултате и да Нацртом закона треба предвидети знатно строжије мере према привредним друштвима која управљају електронским платформама уколико омогућавају обављање превоза возачима или возилима који немају одговарајуће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе. Предложио је да у таквим случајевима одговорност снесе и оператор електронске платформе и лице које непосредно обавља нелегални превоз.

У том смислу, предложио је прописивање могућности трајног блокирања и забране рада електронске платформе на територији Републике Србије уколико посредује у обављању нерегистрованог превоза, новчане казне у фиксном износу од најмање 1.500.000 динара за правно лице – оператора платформе за сваки утврђени прекршај, као и обавезне мере трајног одузимања возила коришћеног за нелегални превоз посредством електронске платформе, без обзира на то ко је власник тог возила.

На крају, указао је на потребу јачања институционалног и инспекцијског надзора над применом закона. Према његовом мишљењу, проблем важећег система није искључиво у нормативном оквиру, већ и у недовољно ефикасној примени прописа и инспекцијској контроли на терену. Сматра да би Министарство требало да има активнију улогу у надзору над поступањем надлежних локалних инспекцијских органа, како би се спречили њихова пасивност и неуједначена, односно селективна примена прописа.

С тим у вези, предложио је формирање посебног координисаног инспекцијског тима при Министарству, који би био овлашћен да врши ванредне контроле и, у случају непоступања надлежних локалних органа, преузме поступање у контроли примене прописа којима је уређен такси превоз.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се да се одустане од предложеног решења којим се омогућава примена динамичке цене такси превоза приликом коришћења електронске платформе, те да се цена такси превоза и даље утврђује искључиво према таксиметру и прописаној такси тарифи се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог да се потребан број такси возила утврђује на основу студије о такси превозу која би се израђивала сваких пет година, се не прихвата јер је наведена одредба садржана у члану 119. став 3. Нацрта закона.

Предлог да се за кршење прописа којима се уређује такси превоз значајно строжије казне лица које непосредно обављају нелегални превоз као и оператори електронских платформи се не прихвата јер су прописане казне сразмерне тежини учињених прекршаја.

Драган Петровић, такси предузетник, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Истакао је да се дуги низ година бави такси превозом и да сматра да поједина решења предложена Нацртом закона, нарочито она која се односе на електронске платформе и динамичко формирање цене такси услуге, стављају електронске платформе у повољнији положај у односу на такси предузетнике и да могу довести до погоршања положаја такси предузетника и корисника њихових услуга.

Посебно је изнео примедбу на предложену могућност динамичког формирања цене такси превоза. Сматра да овакво решење није у интересу корисника такси услуге и да може довести до неоправданог повећања цене коју плаћа путник. Указао је и да би непосредну наплату тако формиране цене вршио такси возач, иако од њеног повећања не би нужно имао одговарајућу економску корист, што би, према његовом мишљењу, могло негативно да утиче на однос корисника према такси возачима и углед такси професије.

Такође је изнео примедбу на ублажавање услова које морају да испуњавају лица која обављају послове такси возача. Сматра да поседовање возачке дозволе одговарајуће категорије само по себи не би требало да буде довољан услов за обављање такси превоза, већ да је потребно задржати одговарајуће професионалне услове за такси возаче како би се очували безбедност, квалитет и професионални стандарди у обављању ове делатности. Као пример могућих негативних последица либерализације услова за обављање такси превоза навео је искуства из Загреба.

Закључно, истакао је да би законска решења требало да буду усмерена на очување квалитета такси услуге и заштиту интереса такси предузетника, возача и корисника такси превоза, а не на стварање повољнијег положаја електронских платформи у односу на непосредне пружаоце услуге такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се да се одустане од предложеног решења којим се омогућава примена динамичке цене такси превоза приликом коришћења електронске платформе, те да се цена такси превоза и даље утврђује искључиво према таксиметру и прописаној такси тарифи се не прихвата.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Дарко Томовић доставио је путем адресе електронске поште Министарства и преко портала еКонсултације примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је изнео примедбу на члан 102. Нацрта закона, који се односи на услове које мора да испуњава такси возач. Сматра да је потребно прецизније уредити ове услове, а посебно је указао да се поседовање возачке дозволе Б категорије у трајању од пет година не може изједначити са стварним возачким искуством и професионалном оспособљеношћу за превоз путника. Навео је да лице може поседовати возачку дозволу пет година, а да је у том периоду

веома мало или уопште није управљало моторним возилом, те да протек времена од издавања возачке дозволе сам по себи не представља доказ о стварном возачком искуству.

Имајући у виду да такси возач свакодневно превози путнике и непосредно учествује у саобраћају, сматра да такси возач мора поседовати одговарајуће знање, искуство и професионалну оспособљеност. С тим у вези, предложио је да се размотри увођење обавезе поседовања одговарајуће професионалне квалификације, односно Кода 95/СРС или другог законом признатог еквивалентног доказа о професионалној оспособљености. Предложио је да се услови из члана 102. Нацрта закона допуне тако да се, поред услова у погледу возачке дозволе и возачког искуства, захтева и доказ о професионалној оспособљености за обављање превоза путника.

Надаље, изнео је примедбу на члан 102. став 7. и члан 103. став 1. тачка 1. Нацрта закона, у делу којим се омогућава да предузетник обавља такси превоз на основу закупа такси возила за које је већ издата такси дозвола другом такси превознику. Предложио је потпуно брисање ове могућности, сматрајући да такси дозвола треба да буде непосредно повезана са такси превозником који испуњава законом прописане услове за обављање такси превоза.

Истакао је да би предузетницима који желе да обављају такси превоз требало омогућити да, под једнаким условима, добију сопствено одобрење и сопствену такси дозволу, уместо да делатност обављају закупом возила са дозволом другог лица. Према његовом мишљењу, смањење почетних трошкова за новог предузетника не представља довољно оправдање за увођење механизма којим се омогућава обављање такси превоза коришћењем возила за које је дозвола издата другом такси превознику.

Указао је да би, у условима ограниченог броја такси возила, такво решење могло да створи различите начине уласка у систем, односно да предузетници који чекају издавање сопственог одобрења буду у другачијем положају од лица која могу да обезбеде закуп возила од постојећег носиоца дозволе. Такође сматра да би овакво решење могло довести до концентрације већег броја такси возила и дозвола код одређених привредних друштава, која би их потом давала у закуп различитим предузетницима, чиме би се створило посредно тржиште за приступ такси систему и довео у питање смисао ограничења укупног броја такси возила.

Због наведеног, предложио је потпуно брисање члана 102. став 7. и члана 103. став 1. тачка 1. Нацрта закона у делу којим се омогућава обављање такси превоза на основу закупа возила за које је већ издата такси дозвола другом такси превознику. Уколико је циљ предложеног решења да се новим предузетницима олакша почетак обављања делатности, сматра да тај циљ треба остварити поједностављењем поступка, разумним условима за набавку возила и јасним критеријумима за издавање сопствених одобрења.

Такође је изнео примедбу на одредбе које уређују наставак обављања такси превоза након смрти предузетника. Сматра да је потребно прецизно и недвосмислено одредити круг лица која након смрти предузетника могу наставити обављање такси превоза и преузети право на коришћење одобреног броја такси возила, како би се, са једне стране, заштитила породица преминулог предузетника, а са друге стране спречила трговина такси одобрењима.

Предложио је да право на наставак обављања такси превоза након смрти предузетника може припасти искључиво брачном другу, деци, усвојеницима и родитељима преминулог предузетника, под условом да су пословно способни и да испуњавају све остале законом прописане услове. Сматра да ниједно друго лице не би требало да стекне право на наставак обављања такси превоза по основу смрти предузетника.

Истовремено је предложио да се јасно пропише да се одобрење и право на одобрени број такси возила не могу преносити на трећа лица путем купопродаје, поклона, уступања, уговора или другог правног посла. Према његовом мишљењу, употреба само појма „наследник“ није довољно прецизна, јер наследник може бити и лице које не припада најужем породичном кругу, што би могло створити могућност да се институт наслеђивања користи за фактичко преношење или трговину ограниченим бројем такси одобрења.

С друге стране, сматра да лицу из наведеног породичног круга које испуњава законом прописане услове треба омогућити да настави обављање делатности са истим бројем одобрених такси возила који је имао преминули предузетник, без поновног утврђивања расположивог броја возила, будући да се у том случају не ствара нови такси капацитет, већ се обезбеђује правни континуитет већ постојећег права.

Надаље, изнео је примедбу на међусобни однос одредаба чл. 109, 114. и 117. Нацрта закона, које уређују таксиметар, обрачун и наплату такси услуге и коришћење електронских платформи. Указао је да је чланом 109. прописана обавеза да такси возило има исправан и оверен таксиметар, док се другим одредбама омогућава да се код превоза нарученог путем електронске платформе цена утврђује путем платформе, без обрачуна цене таксиметром, уз могућност одступања од прописане такси тарифе за 20% наниже и 30% навише.

Сматра да се на тај начин уводе два различита система формирања цене исте такси услуге, односно цена коју на основу важеће такси тарифе показује таксиметар и цена коју одређује електронска платформа, што може створити правну и ценовну несигурност и довести у питање сврху таксиметра као овереног мерног инструмента.

Предложио је брисање одредаба којима се омогућава да се код превоза нарученог путем електронске платформе таксиметар не користи за обрачун цене, као и брисање могућности одступања од прописане такси тарифе за 20% наниже и 30% навише. Сматра да електронске платформе треба да служе за посредовање, наручивање, комуникацију, праћење возила и електронско плаћање, али не и за самостално одређивање цене такси услуге.

Према његовом мишљењу, цена такси превоза не треба да зависи од тренутне тражње, броја расположивих возила, временских услова, саобраћајних гужви или алгоритма електронске платформе, већ треба да буде утврђена такси тарифом коју прописује јединица локалне самоуправе, док коначни обрачун треба да буде извршен путем таксиметра. Истакао је да електронска платформа и без динамичког формирања цене може кориснику пре прихватања вожње приказати процењену цену, израчунату на основу прописане цене старта, цене по километру и цене времена проведеног у вожњи.

С тим у вези, предложио је да се одредбе чл. 109, 114. и 117. Нацрта закона међусобно усагласе тако да се цена такси услуге утврђује и наплаћује у складу са важећом такси тарифом и износом који показује таксиметар, без обзира на начин на који је вожња наручена, док би

електронска платформа могла да прикаже процењену цену на основу важеће такси тарифе, али не и да самостално одређује или мења цену супротно тој тарифи.

На крају, изнео је примедбу на члан 119. Нацрта закона у погледу вођења регистра такси превозника, такси возача, такси возила, уговора о закупу возила за која су издате такси дозволе и других података од значаја за функционисање такси система. Сматра да је потребно прецизније прописати да овај регистар представља потпуну, тачну, ажурну и проверљиву службену евиденцију која омогућава да се у сваком тренутку утврди стварно стање такси система.

Предложио је да из регистра буде могуће утврдити ко је и када добио одобрење, број одобрених такси возила и возила на која се одобрење односи, носиоца и важење одобрења, време и правни основ његовог престанка, евентуалну промену носиоца права, наставак права од стране наследника, податке о закупу возила и кориснику возила по основу закупа, као и све друге промене које утичу на број и статус такси возила.

Такође је предложио да регистар садржи податке о свим поднетим захтевима за издавање одобрења, укључујући датум и тачно време њиховог пријема, број предмета, подносиоца захтева, статус поступка, датум решавања и исход поступка. У случају ограниченог броја такси возила, сматра да мора бити обезбеђено решавање захтева према редоследу њиховог пријема, односно према другом јасно прописаном критеријуму који се једнако примењује на све подносиоце. Свака евентуална промена редоследа решавања требало би да има јасан правни основ, буде посебно образложена и остави проверљив траг у службеној евиденцији.

Посебно је указао да систем треба да онемогући накнадно мењање датума и времена пријема захтева, као и брисање или измену података без трајног електронског трага о томе ко је, када и по ком основу извршио измену. Предложио је да свака измена у регистру оставља трајан запис о претходном и новом стању, времену измене и лицу, односно органу који је измену извршио.

Сматра да је потребно обезбедити и трајну историју сваког издатог одобрења, тако да након престанка његовог важења остану сачувани подаци о томе коме је одобрење издато, када је издато, за колико возила, када је престало да важи и по ком правном основу, као и подаци о наследству, промени носиоца, закупу, промени возила и другим променама које су утицале на статус одобрења.

Предложио је да се подаци у регистру ажурирају без одлагања након сваке промене и да регистар буде непрекидно доступан надлежним органима, како би се у сваком тренутку могло утврдити стварно стање броја активних одобрења и такси возила. Сматра да регистар из члана 119. треба да буде меродавна службена евиденција за утврђивање броја и статуса одобрених такси возила.

Закључно, предложио је допуну члана 119. Нацрта закона којом би се изричито прописала обавеза вођења потпуне, тачне, ажурне и електронски проверљиве евиденције, са трајном историјом свих промена и свих поднетих захтева, као и обавеза решавања захтева према јасно утврђеном и проверљивом редоследу. Такође је предложио прописивање одговорности за неажурно, непотпуно или нетачно вођење регистра, сматрајући да се на тај начин обезбеђују

транспарентност, једнак третман подносилаца и правна сигурност и смањује могућност селективног поступања и накнадног мењања података.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се члан 102. допуни у делу који се односи на услове које мора да испуњава такси возач није прихваћен јер је дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Одредбама постојећег закона о превозу путника у друмском саобраћају није омогућено да се такси превоз обавља на основу закупа возила за које је већ издата такси дозвола другом такси превознику што је препознато као ограничење које је отклоњено на начин предложен у Нацрту закона те је предузетницима олакшан почетак обављања делатности.

Предлог да се јасније уреди ко може и под којим условима да наследи такси предузетничку радњу се не прихвата јер је чланом 106. став 15. Нацрта закона ово питање јасно и недвосмислено уређено.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Вођење одговарајућег регистра управо подразумева све наведене предложене измене јер Нацрт закона уређује да локалне самоуправе водећи регистар такси превозника, такси возача, такси возила, уговора о закупу возила за које су издате такси дозволе за возило из члана 103. став 7. Нацрта закона и кровних ознака за свако возило за које је издата такси дозвола. Такође је истим чланом уређено да регистар садржи нарочито пословно име, седиште и матични број такси превозника, број и датум одобрења, име и презиме такси возача, као податке о личности, број такси дозволе за возача, односно возило, број шасије и регистарске таблице такси возила.

Милош Радојевић доставио је путем адресе електронске поште Министарства предлог који се односи на коришћење електронских платформи у такси превозу.

Предложио је да се, по узору на решења која се примењују у Амстердаму, успостави јединствена електронска платформа за такси превоз на нивоу града, како организовање и функционисање такси превоза не би у претежној мери зависило од постојећих приватних електронских платформи. Указао је и на могућност злоупотреба у вези са радом појединих приватних електронских платформи.

Према његовом предлогу, такси превозници би учествовали у финансирању успостављања и рада градске електронске платформе, коју би могли да користе сви такси превозници који испуњавају прописане услове. Трошкови њеног одржавања финансирани би се из накнаде коју би плаћали такси превозници, у висини од 5% до 10% вредности остварених вожњи на месечном нивоу.

Сматра да би се успостављањем оваквог система смањила зависност такси превозника од приватних електронских платформи и допринело очувању самосталног предузетништва у области такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог у вези са електронским платформама се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона.

Богдан Чупић, ауто-такси предузетник из Београда, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

У уводном делу обраћања истакао је да се као самостални такси предузетник дужи низ година бави такси превозом у Београду и да сматра да је важећи законски оквир у основи добар, али да проблем представља његова недоследна примена. Посебно је указао на проблем нелегалног обављања превоза путника и недовољно ефикасног инспекцијског надзора, наводећи да лица која не испуњавају законом прописане услове за обављање такси превоза годинама обављају превоз и оглашавају своје услуге без одговарајуће реакције надлежних органа.

Сматра да би, поред измене нормативног оквира, посебну пажњу требало посветити доследној примени закона и контроли нелегалног превоза, будући да таква пракса, према његовом мишљењу, доводи у неравноправан положај такси предузетнике који испуњавају прописане услове, измирују пореске и друге обавезе и поседују одговарајућа одобрења за обављање такси превоза.

У погледу електронских платформи, предложио је да Република Србија распише јавни позив за израду домаће електронске платформе за такси превоз путника, која би била у власништву или под контролом Републике Србије, односно надлежне јединице локалне самоуправе. Сматра да би такву платформу могли да користе такси превозници који испуњавају законом прописане услове за обављање такси превоза, не само у Београду већ и у другим градовима у Републици Србији, уз плаћање одговарајуће накнаде за њено коришћење.

Према његовом мишљењу, успостављање такве платформе представљало би алтернативу постојећим приватним електронским платформама и омогућило држави, односно јединицама локалне самоуправе, већи степен контроле над функционисањем система електронског посредовања у такси превозу.

Посебну примедбу изнео је на предложено решење којим се омогућава динамичко формирање цене такси превоза код вожњи наручених путем електронске платформе. Предложио је брисање одредаба Нацрта закона које омогућавају примену динамичке цене и

задржавање таксиметра као меродавног инструмента за обрачун и наплату цене такси превоза. Указао је да постојање различите цене приказане путем електронске платформе и цене обрачунате таксиметром може довести до забуне код корисника такси услуге.

Надаље, предложио је да број такси предузетника, односно такси возила остане ограничен у складу са студијом о такси превозу, коју би израђивала одговарајућа стручна установа, при чему је посебно навео Саобраћајни факултет Универзитета у Београду. У вези са тим, предложио је и прописивање принципа „један предузетник – једно возило“.

Такође је предложио да се законом недвосмислено задржи правило према којем такси превоз могу да обављају искључиво лица која поседују одговарајуће одобрење надлежног органа јединице локалне самоуправе за обављање такси превоза.

На крају, изнео је примедбу на измену постојећих услова које морају да испуњавају такси предузетници, односно такси возачи. Сматра да треба задржати постојеће квалификационе услове које су морала да испуне лица која већ обављају такси превоз, односно да ти услови треба да остану прописани и новим законом.

Закључно, истакао је да предложена законска решења треба да обезбеде очување самосталног такси предузетништва, равноправан положај такси превозника који послују у складу са законом, ефикаснију контролу нелегалног превоза и јасна правила у погледу коришћења електронских платформи у такси превозу.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог у вези са електронским платформама се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може

прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Александар Милић, такси предузетник из Београда, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је изнео примедбу на предложено решење којим се омогућава динамичко формирање цене такси превоза, односно могућност да цена буде до 30% виша у периодима повећане потражње, односно до 20% нижа у периодима смањене потражње. Сматра да је таксиметар основно средство за обрачун цене такси услуге и да би све вожње, без обзира на начин њиховог наручивања, требало наплаћивати према износу који покаже таксиметар.

Указао је да би предложени систем динамичког формирања цене могао да створи забуну како код такси превозника, тако и код корисника такси услуге, али и да отвори додатни простор за злоупотребе приликом наплате превоза. Посебно је навео да и у постојећем систему има случајева у којима поједини такси превозници не поступају у складу са прописима и наплаћују увећане цене, те сматра да би могућност одступања од прописане цене могла додатно да отежа контролу таквог поступања.

У погледу образложења да би динамичка цена могла допринети повећању броја расположивих такси возила у периодима повећане потражње, указао је да у време саобраћајних шпицева, одржавања великих догађаја, неповољних временских услова и других сличних околности постоји повећана потражња за такси превозом коју није увек могуће у потпуности задовољити. Сматра да повећање цене у тим периодима не представља одговарајући начин за решавање проблема недостатка расположивих возила.

Такође је поставио питање начина контроле примене динамичких цена и попушта, указујући на могућност злоупотреба од стране различитих учесника у систему. Сматра да би могућност наплате цене увећане за 30% могла додатно да мотивише такси превознике да раде управо у периодима највеће потражње, док истовремено није извесно да би повећани број вожњи у периодима мање потражње могао да надокнади умањење цене до 20%. Због наведеног, сматра да предложено решење треба преиспитати са становишта интереса корисника такси услуге и такси предузетника.

Надаље, изнео је примедбу на предложено поједностављивање услова које морају да испуне будући такси возачи. Истакао је да је посао професионалног возача сложен и одговоран, нарочито имајући у виду вишечасовно свакодневно управљање возилом у условима интензивног градског саобраћаја, саобраћајних гужви и честих застоја. С обзиром на то да такси превоз представља облик јавног превоза путника, сматра да услове за обављање послова такси возача не треба ублажавати, већ да би, посебно са становишта безбедности саобраћаја, требало размотрити и прописивање строжих услова.

Сматра да би либерализација услова за обављање послова такси возача могла довести до повећања броја лица која обављају такси превоз и нарушавања положаја постојећих такси предузетника, нарочито уколико би број лица која обављају ову делатност прешао број такси возила утврђен у складу са прописима.

Посебно је указао да значајан део постојећих проблема у области такси превоза, према његовом мишљењу, не произлази из важећих законских решења, већ из њихове недовољно доследне примене и недовољног инспекцијског надзора. Као примере навео је појаву нелегалног такси превоза и случајеве наплате увећаних цена на локацијама са великим бројем потенцијалних корисника такси услуге, као што су тржни центри, централне градске локације, аеродром, железничка и аутобуска станица.

С тим у вези, сматра да би доследнија примена постојећих прописа и свакодневни, ефикаснији инспекцијски надзор могли значајно да допринесу уређењу тржишта такси превоза, спречавању нелегалног обављања делатности и заштити корисника од неправилне наплате услуге.

Закључно, истакао је да законска решења у области такси превоза треба да буду усмерена пре свега на заштиту интереса грађана као корисника такси услуге, очување професионалних стандарда и положаја такси предузетника који делатност обављају у складу са прописима, као и на ефикасније сузбијање нелегалног такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Предраг Станковић, возач из Београда и корисник услуга такси превоза и електронских платформи, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је изнео предлог који се односи на висину накнаде, односно провизије коју електронске платформе наплаћују возачима за коришћење њихових услуга. Сматра да би, уколико се електронске платформе Нацртом закона изричито препознају као део система такси превоза, законом требало ограничити и максимални износ накнаде коју оне могу наплаћивати такси превозницима, односно возачима. Предложио је да максимална провизија електронске платформе износи 10% од вредности возње, увећано за припадајући порез на додатну вредност, наводећи да би, према његовом мишљењу, било оправдано размотрити и ограничење провизије на 5%.

Овај предлог образложио је чињеницом да такси превозник, односно возач непосредно обавља превоз и сноси највећи део трошкова и пословних ризика у вези са пружањем услуге. Навео је, између осталог, трошкове набавке и периодичне замене возила, регистрације, одржавања и поправке возила, горива, пореза и доприноса, као и трошкове који настају услед саобраћајних прекршаја. Такође је указао да самостални такси предузетник за време боловања, годишњег одмора, квара возила или другог периода у којем не обавља превоз не остварује приход, док одређени фиксни трошкови пословања и даље постоје. Из тих разлога сматра да законом треба обезбедити одговарајућу економску заштиту такси предузетника и спречити да висина провизије електронских платформи угрози економску одрживост њиховог пословања.

Надаље, предложио је да цена такси превоза буде јединствена, без обзира на то да ли је вожња наручена непосредно или путем електронске платформе. Сматра да цена приказана и наплаћена путем електронске платформе треба да буде усклађена са званично прописаном такси тарифом и ценом коју обрачунава таксиметар, односно да не треба дозволити електронским платформама да самостално одређују цену такси услуге.

С тим у вези, предложио је да се пропише обавеза примене јединственог ценовника за све учеснике у систему такси превоза и одговарајућа санкција за непоштовање прописане цене, укључујући и могућност губитка одговарајуће дозволе. Указао је и на могућност да се у коначну цену услуге укључи припадајући порез на додату вредност, али под условом да се тако утврђена цена једнако примењује на све такси превознике и на све начине наручивања вожње.

Посебно је изнео примедбу у погледу броја такси предузетника и начина издавања одобрења за обављање такси превоза. предложио је да се утврди одговарајући број такси предузетника који би омогућио лицима која су на прописан начин положила испит о познавању града Београда и испуњавају остале законом прописане услове да добију одобрење за обављање такси превоза и региструју се као самостални такси предузетници.

Указао је на проблем праксе у којој, према његовим наводима, одређена такси удружења и привредна друштва располажу већим бројем такси возила и дозвола, а затим таква возила са одговарајућим регистарским ознакама уступају на коришћење другим возачима уз високе накнаде, док истовремено поједина лица која испуњавају услове за самостално обављање такси превоза не могу да добију сопствено одобрење због ограниченог броја такси возила. Сматра да таква пракса доводи до економске зависности возача од носилаца већег броја одобрења и отежава самостално предузетништво у области такси превоза, те је предложио да се новим законом онемогуће евентуалне злоупотребе у вези са издавањем и коришћењем такси дозвола.

Као посебан предлог, навео је могућност успостављања званичне електронске платформе за такси превоз Града Београда. предложио је да такву платформу могу користити сви такси предузетници који испуњавају законом прописане услове, без обзира на то да ли су чланови неког такси удружења. Према његовом предлогу, путем градске платформе могла би да се врши и наплата такси услуге према јединственој прописаној цени.

Предложио је и да се друге електронске платформе које послују на тржишту повежу са званичном градском платформом, како би се обезбедили јединствен начин обрачуна цене, боља контрола пружања услуге и спречавање злоупотреба. Сматра да би се на тај начин обезбедила већа контрола система такси превоза и уједначила правила која се примењују на све електронске платформе и такси превознике.

На крају, изнео је предлог да се законом пропише старосно ограничење за обављање послова такси возача. Сматра да би такси возач, након испуњења законом прописаних услова за одлазак у старосну пензију, по правилу требало да престане да обавља такси превоз, имајући у виду природу и одговорност послова професионалног превоза путника.

Као могући изузетак, предложио је да се лицу које је достигло старосну границу за пензионисање омогући ограничено продужење права на обављање такси превоза, најдуже у укупном трајању од две године, уз обавезне појачане лекарске прегледе на сваких шест месеци. Према његовом мишљењу, потребно је успоставити јасно старосно ограничење које би се под једнаким условима примењивало на све такси возаче.

Закључно, истакао је да, поред измене законских решења, посебан значај има доследна примена прописа у пракси. Сматра да основни проблем постојећег система није само у садржини важећег закона, већ и у његовој недовољној примени, те да би новим законом требало обезбедити јаснија правила, ефикаснију контролу и већу заштиту такси предузетника и корисника такси услуга.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

У погледу накнаде коју оператори електронских платформи наплаћују такси превозницима, предложили су да максимална провизија за вожње износи 5%, није прихваћен јер не представља област уређивања овог нацрта закона.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Примедбе на одредбе закона у којима се позива на посебна решења која би Нацрт закона требало да препозна искључиво за Град Београд није могуће прихватити, имајући у виду да је област уређења овог закона се односи на територију целе Републике Србије, а да је за сву специфичност поједине локалне самоуправе дата надлежност локалним самоуправама да уреде област на својој територији.

Предлог у вези са успостављањем јединствене електронске платформе се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона већ уређење питања повезивања овлашћених привредних субјеката за одређену врсту превоза са потенцијаним корисницима услуге.

Предлог да се да се законом пропише старосно ограничење за обављање послова такси возача није прихваћен јер је чланом 102. Нацрта закона дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове чиме се у складу са специфичностима

различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Јован Марковић доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је истакао да сматра да поједина предложена решења могу довести до дерегулације тржишта такси превоза, појаве нелојалне конкуренције, снижавања професионалних стандарда и угрожавања безбедности корисника такси превоза.

Посебну примедбу изнео је на предложено динамичко формирање цене такси превоза. Сматра да такси превоз треба да остане заснован на прописаној такси тарифи и таксиметру, као мерном инструменту који мора бити подешен и оверен у складу са прописима којима се уређује метрологија. Према његовом мишљењу, електронска платформа може служити за наручивање и расподелу вожњи, али не треба да има могућност самосталног одређивања цене на основу понуде и потражње.

Указао је да би модел према којем би цена могла бити до 20% нижа у периодима мање потражње, односно до 30% виша у периодима веће потражње, могао довести до непредвидивости цене за кориснике и додатног незадовољства према такси превозницима. Због наведеног, предложио је да се цена такси превоза утврђује и наплаћује искључиво у складу са прописаном тарифом и износом који покаже таксиметар.

Надаље, предложио је јасније уређивање односа између такси превозника, такси возила и такси возача. Сматра да такси дозвола не треба да буде основ за изнајмљивање возила и дозвола другим лицима, нити за стварање система у којем један носилац располаже великим бројем такси дозвола.

Предложио је да такси предузетник делатност обавља лично, без запошљавања другог возача, осим евентуално ангажовањем члана породице који испуњава све законом прописане услове. У погледу привредних друштава, предложио је да им буде омогућено ангажовање запослених возача, али уз примену правила „једно возило – један пријављени возач“.

Такође је предложио да број такси возила којима једно правно лице може располагати буде ограничен на највише 10% од укупног броја активних такси возила. Као пример је навео да би, уколико укупан број активних такси возила износи 6.410, једно правно лице могло располагати са највише 641 возилом.

С тим у вези, предложио је успостављање јединственог и транспарентног регистра из којег би у сваком тренутку било могуће утврдити ко је носилац такси дозволе, за које возило је дозвола издата и ко је пријављени возач.

Посебно је изнео примедбу на предложено ублажавање професионалних услова за такси возаче. Сматра да поседовање возачке дозволе Б категорије само по себи није довољно за обављање такси превоза, већ да такси возач мора испуњавати и додатне професионалне услове.

Као услове које би требало задржати, односно прецизније контролисати, навео је познавање града, познавање саобраћајних прописа, способност одговарајуће комуникације са

путницима, одговарајуће образовање саобраћајне струке, односно одговарајуће прописане образовне профиле, најмање пет година искуства на пословима возача или поседовање возачке дозволе Ц категорије и Кода 95, као и услов да лице није кривично осуђивано и да се против њега не води кривични поступак.

Посебно је указао на потребу спречавања формалног испуњавања услова путем потврда или друге документације која не одражава стварно радно искуство и професионалну оспособљеност лица.

У погледу лица која долазе из других држава, навео је да, према његовом мишљењу, такси превоз не треба да обављају лица која не познају довољно град, језик и услове локалног саобраћаја. Нагласио је да ову примедбу заснива на потреби очувања безбедности путника, квалитета услуге и могућности адекватне комуникације са корисницима, нарочито имајући у виду превоз деце, старијих лица и других осетљивих категорија путника.

Надаље, предложио је да се на сваких пет година израђује независна студија о такси превозу којом би се утврђивали број стварно активних такси дозвола, потребан број такси дозвола и број лица која испуњавају прописане услове и чекају на добијање дозволе. На основу резултата такве студије требало би утврдити оптималан и максималан број такси возила.

Уколико не постоји могућност издавања нових дозвола због достигнутог максималног броја такси возила, предложио је успостављање јавне и транспарентне листе чекања. Посебно је указао на положај лица која су положила испит о познавању града и испунила друге прописане услове, али због ограниченог броја дозвола не могу да започну обављање делатности.

Такође је изнео примедбу у погледу начина на који поједина такси удружења и правна лица располажу већим бројем такси возила и дозвола и начина на који се таква возила уступају другим лицима на коришћење. Навео је да дневна накнада за коришћење таквог возила у пракси може износити око 6.500 динара.

Сматра да је потребно контролисати да ли су возачи који користе таква возила уредно пријављени и да ли испуњавају све законом прописане услове. Предложио је појачано санкционисање рада без таксиметра, наплате супротно прописаној тарифи, злоупотребе такси дозвола, уступања дозвола лицима која не испуњавају прописане услове и коришћења електронских платформи ради заобилажења законских обавеза.

Као посебан предлог, предложио је успостављање јединствене градске електронске платформе под називом „БЕОГРАД TAXI“, у коју би били укључени сви регистровани такси предузетници и такси удружења чији чланови испуњавају прописане услове и поседују одговарајућу кровну ознаку града.

Према његовом предлогу, ова платформа би служила за наручивање и аутоматску расподелу вожњи, при чему би се вожња додељивала најближем слободном такси возилу, без обзира на то ком такси удружењу припада. Сматра да би се на тај начин обезбедили равноправнији приступ вожњама за све регистроване такси превознике, брже проналажење возила за кориснике и бољи увид града у функционисање целокупног система.

Истакао је да би и код коришћења овакве платформе цена вожње морала да остане искључиво у складу са прописаном такси тарифом и износом који покаже таксиметар, који мора бити усклађен са прописима којима се уређује метрологија.

Надаље, предложио је да такси дозвола буде везана за лице које испуњава законом прописане услове и стварно обавља такси превоз. У случају одласка у пензију или смрти носиоца дозволе, предложио је да се члану његове породице који испуњава све законом прописане услове омогући право првенства за наставак обављања делатности.

Сматра да би се на тај начин заштитио положај породице лица које је дужи низ година обављало такси превоз и плаћало порезе и доприносе, уз обавезу да лице које наставља делатност испуњава све законом прописане услове.

Предложио је и да се размотри прописивање горње старосне границе за активно управљање такси возилом, уз обавезне здравствене и психофизичке прегледе. Као конкретно решење предложио је могућност обављања такси превоза до навршених 70 година живота, под условом редовног испуњавања прописаних здравствених и психофизичких услова. Приликом утврђивања старосне границе предложио је да се узме у обзир и економски положај лица која су остварила право на пензију.

Такође је предложио да такси превоз буде основно професионално занимање лица које поседује такси дозволу, односно да се спречи да ограничене такси дозволе користе лица којима је такси превоз само повремени или допунски посао, док истовремено лица која испуњавају све прописане услове и желе професионално да се баве овом делатношћу не могу да добију дозволу.

На крају, предложио је појачан надзор над применом прописа у области такси превоза, посебно у погледу броја активних дозвола, броја возила којима располажу поједина правна лица, пријављености возача, употребе таксиметра, начина наплате такси услуге, рада посредством електронских платформи, испуњености услова за такси возаче и начина уступања и коришћења такси дозвола.

Закључно, истакао је да модернизација система такси превоза јесте потребна, али да она не треба да доведе до укидања професионалних стандарда и либерализације услова у мери која би омогућила да такси превоз обавља практично свако лице које поседује возачку дозволу Б категорије. Сматра да је потребно обезбедити јасна правила, ефикасну контролу, једнаке услове за све учеснике на тржишту и доследну примену закона.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени,

при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлози да се задрже постојећи услови у погледу квалификација које морају да испуњавају такси возачи, као и да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог по питању услова које мора да испуњава такси возач није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Предлог у вези са успостављањем јединствене електронске платформе се не прихвата јер поменути сегмент пословања електронских платформи није предмет уређења овог нацрта закона већ уређење питања повезивања овлашћених привредних субјеката за одређену врсту превоза са потенцијаним корисницима услуге.

Предлог да у случају одласка у пензију или смрти носиоца дозволе, члану његове породице који испуњава све законом прописане услове омогући право првенства за наставак обављања делатности је садржана у Нацрту закона.

Огњен Митровић, ауто-такси превозник из Сурчина, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз, а нарочито на начин формирања и примене цене такси услуге, коришћење електронских платформи и положај регистрованих такси предузетника.

Најпре је истакао да је, према његовом мишљењу, неопходно јасно прописати да је таксиметар меродаван уређај за обрачун цене такси услуге. Указао је да је у Београду цена такси превоза утврђена као прописана, односно минимална цена, те сматра да није оправдано да се путем електронске платформе омогући њено додатно умањење, на пример за 20%, јер би се на тај начин цена спуштала испод већ утврђеног минималног износа.

С тим у вези, навео је да цена која је прописана као минимална, по својој природи, не би требало да буде предмет даљег умањења путем правила приватне електронске платформе. Сматра да електронска платформа не треба да има могућност да уводи сопствени начин формирања цене који одступа од законом, односно одлуком надлежног органа, прописаног начина обрачуна такси услуге.

Такође је указао на, према његовим наводима, све израженију злоупотребу електронских платформи у области превоза путника. Навео је да одређени број лица обавља превоз путника искључиво посредством апликација, без одговарајуће такси дозволе и без испуњавања законом прописаних услова за обављање такси превоза.

Сматра да би допуштање система у којем електронска платформа фактички замењује таксиметар и одговарајућу дозволу за обављање делатности могло довести до тога да лица која не испуњавају прописане услове започну обављање превоза путника само на основу коришћења апликације, чиме би се, према његовом мишљењу, довели у питање систем лиценцирања, контроле и прописаних услова за обављање такси превоза.

Указао је да такси превоз не подразумева само наручивање вожње посредством електронске платформе и превоз путника од полазишта до одредишта, већ да такси предузетник мора испунити законом прописане услове, поседовати одговарајућу документацију и возило, поступати у складу са прописима, измиривати пореске и друге обавезе и сносити одговорност за законито обављање делатности.

Из тих разлога сматра да такси предузетници који годинама послују у складу са законом, редовно измирују пореске и друге обавезе и улажу у возила и опрему не треба да буду доведени у неповољнији положај у односу на лица која превоз обављају ван прописаног система или посредством електронских платформи на начин који омогућава одступање од правила која важе за регистроване такси превознике.

Посебно је указао на економски аспект предложених решења. Навео је да су трошкови обављања такси превоза у претходном периоду значајно повећани, укључујући трошкове горива, одржавања и амортизације возила, резервних делова, регистрације, осигурања, пореза, доприноса и других трошкова пословања, док је истовремено, услед инфлације, дошло до смањења реалне вредности новца.

Сматра да у таквим околностима додатно умањење цене такси услуге путем електронских платформи није економски оправдано. Према његовом мишљењу, цена такси превоза треба да буде усклађена са реалним трошковима пословања и кретањем инфлације, а не да се путем електронских платформи снижава испод нивоа који омогућава одрживо пословање такси предузетника. Указао је да би супротан приступ могао нарочито негативно да утиче на мале такси предузетнике који послују законито и редовно измирују своје обавезе.

Полазећи од наведеног, предложио је да се Нацртом закона недвосмислено потврди да таксиметар представља основно и меродавно средство за обрачун цене такси услуге и да се онемогући да приватне електронске платформе сопственим правилима мењају прописани начин обрачуна цене.

Такође је предложио да се онемогући да се прописана минимална цена такси услуге додатно умањује посредством попушта које одређује електронска платформа, уколико би се на тај начин цена спустила испод прописаног минималног износа.

Надаље, предложио је јасно разграничење улоге електронске платформе као средства за наручивање превоза од законом прописаних услова за обављање такси делатности, тако да само коришћење електронске платформе не може представљати основ за обављање такси превоза без одговарајуће дозволе и испуњавања свих других прописаних услова.

Предложио је и појачану контролу лица која посредством електронских платформи обављају превоз путника без одговарајуће дозволе и без испуњавања законом прописаних

услова, као и обезбеђивање веће заштите регистрованих такси предузетника који редовно плаћају порезе, доприносе и друге обавезе.

У погледу утврђивања цене такси услуге, предложио је да се приликом њеног одређивања узимају у обзир реални трошкови пословања, укључујући раст цена горива, амортизацију и одржавање возила, регистрацију, порезе, доприносе и друге трошкове, као и кретање инфлације. С тим у вези, предложио је да се размотри повећање, односно усклађивање цене такси услуге са растом стварних трошкова пословања, уместо њеног додатног умањења путем електронских платформи.

Закључно, истакао је да не тражи повлашћен положај за такси предузетнике, већ једнака правила за све учеснике на тржишту, доследну примену закона и фер услове за обављање делатности. Сматра да би систем у којем електронске платформе самостално одређују правила и цене, док регистровани такси предузетници истовремено сnose све законске и финансијске обавезе, могао довести до гашења дела легалних такси предузетника и даљег нарушавања положаја ове делатности.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Нацрт закона предвиђа казнене одредбе за платформе које ангажују лица која обављају превоз путника без одговарајуће такси дозволе и без испуњавања законом прописаних услова за обављање такси превоза.

Ђорђе Ђукић, такси предузетник из Београда, доставио је путем адресе електронске поште Министарства примедбе на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је изнео примедбу на предложено решење којим се омогућава динамичко формирање цене такси превоза код вожњи наручених путем електронске платформе. Сматра да би овакво решење електронским платформама дало превелики утицај на формирање цене такси услуге и довело такси предузетнике у неповољнији положај у односу на операторе електронских платформи.

Указао је да би примена динамичке цене могла негативно да утиче и на однос између такси предузетника и корисника такси услуге. Наиме, сматра да би корисник евентуално увећану цену вожње могао да повеже са такси превозником који непосредно обавља и наплаћује превоз, иако је таква цена одређена посредством електронске платформе. Према његовом мишљењу, то би могло довести до незадовољства корисника и нарушавања угледа

такси предузетника, док би електронска платформа која је учествовала у формирању цене остала у другом плану.

Надаље, изнео је примедбу на предложено ублажавање услова које морају да испуњавају лица која обављају послове такси возача. Сматра да није оправдано да поседовање возачке дозволе Б категорије представља основни услов за обављање такси превоза, већ да је потребно задржати одговарајуће професионалне услове за добијање такси дозволе и обављање ове делатности.

Такође је предложио да број такси возила остане строго ограничен и контролисан у складу са прописаним критеријумима. Истовремено, сматра да лицима која испуњавају све законом прописане услове треба омогућити да добију сопствено одобрење за обављање такси превоза и да делатност обављају као самостални такси предузетници, уместо да буду принуђена да раде као возачи за друге такси превознике.

Посебно је предложио да таксиметар остане једино меродавно средство за обрачун и наплату цене такси превоза. Као један од разлога навео је могућност техничких проблема и привремене недоступности електронских платформи. Указао је на недавни случај у којем, према његовим наводима, електронска платформа Yandex током већег дела дана није правилно функционисала, због чега је било онемогућено обављање вожњи посредством те платформе.

Истакао је да електронска платформа представља само један од могућих начина наручивања такси превоза и да такси предузетник може да прима вожње и на такси стајалишту, заустављањем возила на улици или посредством радио-центра. Из тог разлога сматра да начин обрачуна цене не треба да зависи од начина на који је вожња наручена, већ да таксиметар треба да буде јединствено и меродавно средство за обрачун цене код свих такси вожњи.

Закључно, предложио је да се одустане од динамичког формирања цене посредством електронских платформи, задрже професионални услови за обављање такси превоза, задржи ограничење и контрола броја такси возила, омогући лицима која испуњавају прописане услове да добију сопствено одобрење и самостално обављају делатност и задржи таксиметар као једино меродавно средство за обрачун цене такси услуге.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може

прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Дејан Ристић, такси предузетник из Гроцке, доставио је примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

Најпре је изнео примедбу у погледу ограничења броја такси возила на територији града Београда. Сматра да је неопходно задржати постојећи систем ограничења броја такси возила и противи се могућности укидања, односно повећања максималног броја возила којима се обавља такси превоз на територији града Београда.

Указао је да је, према његовом мишљењу, тржиште такси превоза већ у значајној мери оптерећено постојећим бројем возила, те да би либерализација услова и омогућавање неограниченог повећања броја такси возила могли негативно да утичу на функционисање саобраћаја, приходе регистрованих такси предузетника и економску одрживост обављања такси делатности.

С тим у вези, предложио је да се законом изричито задржи и додатно учврсти овлашћење јединице локалне самоуправе, односно града Београда, да утврђује и ограничава број такси возила на основу одговарајуће стручне студије о оправданости броја возила. Такође је предложио да се пропише да се нова одобрења, односно такси дозволе не могу издавати након достизања максималног броја такси возила утврђеног на основу такве студије.

Надаље, изнео је примедбу у погледу нелегалног обављања превоза путника посредством дигиталних, односно електронских платформи. Указао је да, према његовим наводима, на тржишту постоји велики број нерегистрованих субјеката који посредством различитих електронских платформи обављају превоз путника, иако не поседују одговарајуће такси дозволе и не испуњавају друге законом прописане услове за обављање такси превоза.

Сматра да таква лица представљају нелојалну конкуренцију регистрованим такси предузетницима који испуњавају прописане услове и измирују пореске и друге обавезе у вези са обављањем делатности. Такође је указао да обављање превоза од стране лица која не испуњавају прописане услове може представљати ризик и са становишта безбедности корисника превоза.

Због наведеног, предложио је прописивање строжих казnenих одредаба за правна лица која поседују или управљају електронским платформама посредством којих се за обављање превоза путника ангажују нерегистрована лица, односно лица која не испуњавају законом прописане услове за обављање такси превоза.

Такође је предложио да се операторима електронских платформи пропише обавеза да, пре него што одређеном лицу омогуће приступ платформи и обављање превоза посредством ње, изврше проверу и верификацију испуњености прописаних услова, а нарочито постојања одговарајућих регистарских ознака такси возила и важеће такси дозволе.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Нацрт закона предвиђа казнене одредбе за платформе које ангажују лица која обављају превоз путника без одговарајуће такси дозволе и без испуњавања законом прописаних услова за обављање такси превоза.

Савез такси удружења града Суботица – СТУГС, чији је заступник Андреј Гагић, доставио је примедбе, предлоге и сугестије на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз.

У начелним примедбама СТУГС је истакао да подржава унапређење и модернизацију нормативног оквира којим се уређује такси превоз, укључујући примену савремених технологија и јасније уређивање права и обавеза свих учесника на тржишту. Међутим, указано је да поједина предложена решења, нарочито посматрана кроз њихов међусобни и кумулативни ефекат, могу значајно изменити постојећу структуру такси делатности и довести индивидуалне такси предузетнике у неравноправан положај у односу на привредна друштва, субјекте који располажу већим бројем такси возила и операторе електронских платформи.

Посебно је указано на потребу заједничког сагледавања решења која се односе на закуп такси возила, број такси возача по једном возилу, начин утврђивања дозвољеног броја такси возила, минимални обим ангажовања возила, услове за обављање послова такси возача и уговарање и обрачун цене превоза путем електронских платформи. Према мишљењу СТУГС-а, истовремена примена ових решења може довести до интензивнијег коришћења постојећих возила, промене структуре расположивог превозног капацитета и јачања улоге електронских платформи, нарочито имајући у виду посебан ценовни режим предвиђен за возње уговорене њиховим посредством.

СТУГС не оспорава увођење нових пословних модела и електронских платформи, али сматра да закон мора обезбедити једнаке услове пословања свим легалним такси превозницима, без неоправданог фаворизовања одређеног правног облика, начина организације пословања или начина уговарања превоза. Истовремено, сматра да треба очувати суштинску улогу јединице локалне самоуправе и стручног саобраћајно-техничког програма приликом утврђивања организације и оптималног капацитета такси превоза, у складу са стварним локалним превозним захтевима.

У погледу члана 102. Нацрта закона, СТУГС је изнео примедбу на решење којим се омогућава да возач који испуњава услове за обављање такси превоза, а регистрован је као предузетник са претежном делатношћу „остали превоз путника у копненом саобраћају“,

закључи уговор о закупу такси возила на период од најмање шест месеци са привредним друштвом које има одобрење за обављање такси превоза.

Предложено је да се могућност давања такси возила у закуп, под једнаким условима, омогући како привредном друштву тако и предузетнику који имају одобрење за обављање такси превоза. Конкретно је предложено да одредба гласи: „Предузетник може обављати такси превоз и ако има закључен уговор о закупу такси возила, на период од најмање шест месеци, са привредним друштвом или предузетником који има одобрење за обављање такси превоза.“

Уколико је намера предлагача да такси возило у закуп може дати искључиво привредно друштво, а не и предузетник који поседује одобрење за обављање исте делатности и возило које испуњава прописане услове, предложено је да се у образложењу закона наведу објективни разлози за различито правно третирање ове две категорије такси превозника.

У вези са истим институтом, СТУГС је указао да је потребно потпуније уредити правни статус закупца, закуподавца, такси возила и такси дозволе за време трајања уговора о закупу и након његовог престанка.

Предложено је да се законом недвосмислено пропише ко се за време трајања закупа сматра такси превозником у односу према кориснику превоза, на чије пословно име се превоз обавља и издаје рачун, ко сноси одговорност за законитост и правилно извршење превоза и обавезе према кориснику, какав је статус постојеће такси дозволе за време трајања закупа, да ли и под којим условима закуподавац задржава права која произлазе из одобрења и такси дозволе, на који начин надлежни орган евидентира почетак, трајање и престанак закупа и промену субјекта који конкретним возилом обавља превоз, као и које правне последице престанак уговора о закупу производи у погледу одобрења закупца и такси дозволе за предметно возило.

СТУГС сматра да је ова питања потребно непосредно уредити законом како њихово решавање не би зависило од различитих тумачења и праксе појединих јединица локалне самоуправе. Посебно је указано да нови институт закупа не сме довести до фактичког умножавања броја расположивих такси одобрења или ситуације у којој није јасно који субјект у одређеном тренутку има право да конкретним возилом обавља такси превоз.

Такође је указано и на различите економске последице предложеног модела. Такси предузетник који жели да повећа временски обим коришћења свог возила ангажовањем додатних возача то чини као послодавац, са обавезама и трошковима који произлазе из радног односа. Насупрот томе, привредном друштву се омогућава да возило да у закуп предузетнику који самостално обавља делатност и сноси сопствене пореске, доприносне и друге обавезе и пословни ризик. Према мишљењу СТУГС-а, ову разлику је потребно посебно сагледати са становишта равноправности различитих категорија такси превозника.

Надаље, СТУГС је изнео примедбу у погледу броја такси возача који могу бити ангажовани на једном возилу и утицаја овог решења на утврђивање оптималног броја такси возила. Не оспорава се могућност организовања рада више возача на једном такси возилу, али је предложено да се број возача по возилу и стварни временски обим коришћења возила обавезно узимају у обзир приликом утврђивања саобраћајно-техничких услова и оптималног броја такси возила.

Предложено је да програм организације такси превоза, поред карактеристика превозних захтева и стања техничког регулисања саобраћаја, обавезно анализира број такси возача по возилу, просечно време дневног ангажовања возила, број остварених превоза и друге показатеље стварно расположивог превозног капацитета.

Као разлог је наведено да возило којим управља један возач и које је ангажовано ограничен број часова дневно не представља исти стварни превозни капацитет као возило на којем се смењује више возача и које због тога може бити активно знатно дужи део дана. Уколико се ова разлика не узме у обзир, сам број физички регистрованих такси возила неће представљати поуздан показатељ стварне понуде такси услуга.

Посебну примедбу СТУГС је изнео на члан 119. Нацрта закона, у делу којим је предвиђено да јединица локалне самоуправе на основу програма организације такси превоза утврђује дозвољени број возила, али не мањи од броја који се добија применом законом прописане формуле.

Предложено је да се преиспита решење према којем резултат примене демографске формуле представља обавезну доњу границу броја такси возила чак и када јединица локалне самоуправе има важећи стручни програм заснован на анализи стварних локалних превозних захтева и саобраћајно-техничких услова.

СТУГС предлаже да стручни саобраћајно-технички програм буде примарни инструмент за утврђивање оптималног и дозвољеног броја такси возила, док би законом прописана формула представљала резервни критеријум који би се примењивао када јединица локалне самоуправе није донела одговарајући програм у законом прописаном року.

Уколико се, ипак, задржи решење да број утврђен програмом не може бити мањи од броја добијеног применом законске формуле, предложено је да се прецизно утврди на основу којих стручних и економских показатеља је одређен такав минимални однос и на који начин се узимају у обзир специфичности различитих јединица локалне самоуправе.

Указано је да број становника представља само један од показатеља потребе за такси превозом. На потребан број возила утичу и просторна организација града, развијеност и доступност јавног градског и приградског превоза, туристички и транзитни токови, дневне миграције, постојање железничких и аутобуских терминала, сезонске осцилације потражње, навике корисника и стварни временски обим ангажовања постојећих такси возила.

СТУГС је затим изнео примедбу на члан 108. Нацрта закона, којим се јединица локалне самоуправе омогућава да пропише минимални обим ангажовања такси возила и да, у случају његовог неиспуњавања, укине такси дозволу за возило.

Иако не оспорава оправдан интерес да се расположиви такси капацитети за које су издате дозволе стварно користе, СТУГС сматра да критеријуми од којих зависи укидање такси дозволе морају бити јасно и унапред одређени законом, уз одговарајуће изузетке и процесне гаранције.

Предложено је да се прецизно утврди шта представља „минимални обим ангажовања“ и који се објективни и проверљиви показатељи користе за његово утврђивање и доказивање.

Такође је предложено да се у обрачун минималног обима не укључују периоди у којима такси превозник или возило из оправданих разлога нису могли да обављају делатност, нарочито услед привремене спречености за рад, законом признатих одсустава, квара или дуже поправке возила, саобраћајне незгоде, више силе и других документованих околности на које превозник није могао разумно да утиче.

Пре укидања такси дозволе превознику би, према предлогу СТУГС-а, требало омогућити да буде упознат са подацима на основу којих је утврђена недовољна активност, да се о њима изјасни и достави доказе о оправданим разлозима, као и да му се, када је то могуће, остави примерен рок за поновно успостављање прописаног обима рада. Предложено је и да се преиспита да ли укидање дозволе треба да буде непосредна последица првог утврђеног неиспуњавања прописаног минимума или би, осим у случају очигледне злоупотребе или трајног престанка стварног обављања делатности, најпре требало изрећи упозорење и оставити рок за отклањање неправилности.

Посебно је истакнуто да начин евидентирања и доказивања активности возила мора бити неутралан у односу на начин на који такси превозник прима захтеве за превоз. Предузетник који не користи електронску платформу, већ ради посредством радио-диспечерског система, телефонског позивног центра, такси стајалишта или непосредним пријемом корисника, не сме због тога бити у неповољнијем положају приликом доказивања обима рада.

Надаље, СТУГС се изричито успротивио предложеном решењу из члана 119. којим се за такси превоз уговорен путем електронске платформе омогућава одступање од цене утврђене у оквиру такси тарифе до 20% наниже и до 30% навише, као и могућности да јединица локалне самоуправе пропише још шири распон одступања.

Предложено је брисање овог изузетка и задржавање принципа према којем се такси превоз на територији јединице локалне самоуправе обавља по цени коју та јединица утврђује и усклађује у оквиру такси тарифе, без обзира на начин на који је конкретна возња наручена или уговорена.

СТУГС сматра да не постоји оправдан разлог да иста законом уређена такси услуга, коју исти такси превозник обавља истим возилом и под истим условима, подлеже различитим правилима о цени искључиво у зависности од тога да ли је корисник возњу уговорио путем електронске платформе, радио-диспечерског центра, телефонским путем, на такси стајалишту или непосредним заустављањем возила.

Указано је да снижење цене за 20% представља значајно одступање, имајући у виду трошкове горива, набавке и амортизације возила, одржавања, пнеуматика, осигурања, регистрације, пореза, доприноса и друге трошкове законитог обављања делатности. Код индивидуалног предузетника са једним возилом сви наведени трошкови покривају се приходом оствареним радом тог возила, док већи привредни субјекти имају већу могућност расподеле трошкова и пословног ризика.

Према мишљењу СТУГС-а, постоји ризик да би могућност дуготрајног снижавања цене могла довести у неповољан положај мање превознике који такву ценовну политику економски не могу да прате. Посебно је указано да право на ценовно одступање није доступно свим такси превозницима под једнаким условима, већ је повезано са коришћењем електронске платформе,

чиме платформа престаје да буде само технички начин повезивања путника и превозника и постаје средство за приступ посебном ценовном режиму.

СТУГС подржава развој електронских платформи за лакше наручивање возила, ефикаснију расподелу превозних захтева, информисање корисника и унапређење квалитета услуге, али сматра да платформе треба да конкуришу квалитетом технологије, доступношћу и функционалношћу, а не могућношћу одступања од цене која важи за остале учеснике на истом тржишту.

У погледу члана 102. Нацрта закона, СТУГС је предложио и преиспитивање измене професионалних услова за обављање послова такси возача, нарочито решења према којем се као услов у погледу возачког искуства предвиђа поседовање возачке дозволе Б категорије најмање пет година, уместо досадашњег захтева који је обухватао одговарајуће радно искуство на пословима возача.

Указано је да поседовање возачке дозволе Б категорије у трајању од пет година само по себи не доказује да је лице током тог периода активно управљало моторним возилом нити да поседује професионално искуство у превозу путника. Имајући у виду да такси превоз представља облик јавног превоза путника и да такси возач професионално и свакодневно учествује у саобраћају, СТУГС сматра да услови за приступ овој делатности морају обезбедити одговарајући ниво стручности, практичног искуства и безбедности.

При томе, СТУГС не инсистира на задржавању сваког постојећег услова у непромењеном облику ако се показало да је одређени услов превазиђен или неоправдано рестриктиван. Међутим, уколико се одустане од досадашњег захтева за професионалним возачким искуством, предложено је увођење одговарајућег објективно проверљивог заменског критеријума којим би се утврђивала стварна оспособљеност лица за професионално обављање такси превоза. Уколико се предложено решење задржи, предложено је да се у образложењу закона наведу разлози и анализе на основу којих је утврђено да петогодишње поседовање возачке дозволе Б категорије представља довољан услов са становишта безбедности саобраћаја и професионалног обављања јавног превоза путника.

СТУГС је изнео и посебну примедбу на одредбе о електронским платформама са становишта равноправности различитих начина уговарања и организовања такси превоза. Иако подржава примену савремених информационих технологија, сматра да електронска платформа мора остати један од равноправних начина пријема и уговарања превозних захтева, а не основ за стицање посебних регулаторних или тржишних погодности.

Указано је да традиционални системи организовања такси превоза, укључујући такси удружења, радио-везу, телефонске и диспечерске центре, такси стајалишта и непосредан пријем корисника, морају остати равноправни са електронским платформама. Ниједно право такси превозника, услов за обављање делатности, доказивање обима рада или други елемент од значаја за задржавање одобрења и такси дозволе не би требало да буде условљен приступањем одређеној електронској платформи.

Такође је предложено да се јасно пропише да посредством електронске платформе такси превоз може бити уговорен и обављен искључиво са такси превозником и такси возачем који испуњавају све услове прописане законом и одлуком надлежне јединице локалне самоуправе.

Коришћење платформе не сме представљати основ за заобилажење услова за обављање такси превоза нити за успостављање паралелног режима обављања ове делатности.

На крају, СТУГС је предложио да се пре утврђивања коначног текста Предлога закона изврши детаљна номотехничка контрола и међусобно усклађивање одредаба које се односе на такси превоз, а нарочито одредаба којима се уводи нови институт обављања такси превоза возилом узетим у закуп.

Предложено је да се провере и међусобно ускладе сва унутрашња упућивања на чланове и ставове који уређују закуп такси возила, издавање одобрења и такси дозвола, вођење евиденција и друга права и обавезе која произлазе из новог правног института. Посебно је указано на потребу доследног разликовања појмова такси превозника, предузетника, привредног друштва, закуподавца, закупца, такси возача, такси возила и оператора електронске платформе и права и обавеза сваког од наведених субјеката.

СТУГС сматра да непрецизна упућивања и термилошке недоследности могу довести до различитог поступања јединица локалне самоуправе и правне несигурности такси превозника, због чега је предложено да се након садржинског усаглашавања решења прихваћених током јавне расправе изврши целовита редакцијска и номотехничка контрола одредаба које се односе на такси превоз.

Закључно, СТУГС је указао да наведене примедбе треба разматрати не само појединачно већ и са становишта њиховог кумулативног ефекта. Могућност закупа такси возила, ангажовања више возача на једном возилу, промена услова за приступ професији, прописивање минималног обима ангажовања, измена начина утврђивања дозвољеног броја такси возила и увођење посебног ценовног режима за превоз уговорен путем електронских платформи, када се примене истовремено, могу имати знатно већи утицај на структуру тржишта него када се свако од ових решења посматра засебно.

Посебно је указано да је на територији града Суботице значајно заступљен модел самосталног такси предузетника који непосредно обавља делатност једним возилом и истовремено сноси економски ризик набавке, одржавања и амортизације возила, горива, осигурања, пореских и других трошкова пословања. Због тога решења која подстичу вишесменско коришћење возила, концентрацију већег броја возила код једног субјекта, давање возила у закуп и веће ослањање на електронске платформе могу имати различите економске последице за велике системе и индивидуалног предузетника са једним возилом.

СТУГС не предлаже спречавање развоја нових модела пословања нити заштиту индивидуалних предузетника од легитимне конкуренције, већ сматра да закон мора обезбедити да се конкуренција одвија под равноправним условима и да сама регулатива не ствара неоправдану предност одређеном правном облику, организационом моделу или начину уговарања превоза.

Из наведених разлога предложено је да се приликом утврђивања коначног текста закона посебно преиспитају равноправност привредних друштава и предузетника у погледу давања такси возила у закуп, расподела права, обавеза и пословног ризика у моделу закупа, утицај броја возача по возилу и стварног времена ангажовања возила на расположиви такси капацитет, однос законске формуле и оптималног броја возила утврђеног стручним програмом,

оправданост и сразмерност минималног обима ангажовања као услова за задржавање дозволе, очување професионалних стандарда за такси возаче, равноправност електронских платформи и других законом дозвољених начина пријема превозних захтева и оправданост посебног ценовног режима за вожње уговорене путем електронских платформи.

СТУГС је закључно истакао да подржава модернизацију такси делатности, дигитализацију и унапређење квалитета услуге, али да наведене циљеве треба остварити уз очување равноправних услова пословања, правне сигурности и одрживости различитих облика легалног такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедба да возач који испуњава услове за обављање такси превоза, а регистрован је као предузетник са претежном делатношћу „остали превоз путника у копненом саобраћају“ није усвојена на начин да је прописана претежна делатност „такси превоз“ јер предложеном изменом није решено питање закупа возила када је предузетник са предложеном претежном делатношћу. У АПР није могуће уписати претежну делатност „такси превоз“ без да локална самоуправа изда одговарајуће решење о одобравању обављања такси превоза.

Нацрт закона јасно дефинише ко се за време трајања закупа сматра такси превозником у односу према кориснику превоза, на чије пословно име се превоз обавља и издаје рачун, ко сноси одговорност за законитост и правилно извршење превоза и обавезе према кориснику, какав је статус постојеће такси дозволе за време трајања закупа, да ли и под којим условима закуподавац задржава права која произлазе из одобрења и такси дозволе, на који начин надлежни орган евидентира почетак, трајање и престанак закупа и промену субјекта који конкретним возилом обавља превоз, као и које правне последице престанак уговора о закупу производи у погледу одобрења закупца и такси дозволе за предметно возило. Такође нови институт закупа не доводи до фактичког умножавања броја расположивих такси одобрења или ситуације те се предложено не прихвата.

Предлози да се примени принцип „једно возило – један возач“, се не прихватају, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Такође одредбама Нацрта закона предвиђа се да локална самоуправа може прописати број возача по возилу кроз организовање такси превоза уређеног чланом 119. став 2. овог закона чиме се омогућава да у складу са потребама свака локална самоуправа одговарајуће уреди наведено питање.

Предлог за измену или брисање члана 108. и 119. став 2. није могуће прихватити јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона а наставак функционисања система на постојећи начин не би отклонио препознате негативне околности према корисницима услуге.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу

локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Такође је обавеза електронске платформе да проверава да ли лице које управља возилом има одговарајуће одобрење већ предвиђена одредбама закона као и казнене одредбе у случају да електронска платформа омогућава да оваква лица обављају јавни превоз путника у друмском саобраћају.

Александар Николајевић из Београда доставио је путем електронске поште као и писаним путем на адресу министарства више примедба и предлога на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз, и то у погледу правног следбеништва такси предузетника, права првенства приликом издавања одобрења за обављање такси превоза и услова стручне оспособљености такси возача.

Најпре је изнео примедбу на члан 106. Нацрта закона, у делу којим се уређује наставак обављања такси превоза у случају смрти или губитка пословне способности предузетника. Сматра да је потребно прецизније уредити појам „наследник“, као и услове под којима друго лице може наставити обављање такси делатности и стећи својство правног следбеника предузетника.

Указао је да није довољно прописати да такси делатност може наставити „наследник“, а затим предвидети да то лице ступа у правни положај предузетника у делу који се односи на право обављања такси превоза и коришћење одобреног броја такси возила, већ да је потребно прописати јасне механизме којима би се спречило да се треће лице без одговарајућег правног основа представља као наследник или друго овлашћено лице.

Предложио је да се изричито пропише да се својство наследника доказује правноснажним решењем о наслеђивању, односно другим правноснажним актом надлежног органа којим је утврђено својство наследника.

Посебно је указао на потребу раздвајања случаја смрти предузетника од случаја губитка његове пословне способности. Навео је да у случају смрти долази до наслеђивања и да је наследника могуће утврдити у оставинском поступку, док у случају губитка пословне способности предузетник остаје жив и не долази до отварања наслеђа. Због тога сматра да је у овој другој ситуацији потребно прецизно утврдити које лице може наставити делатност, на основу ког правног основа и у ком временском периоду.

Такође је предложио да се право на обављање такси превоза и коришћење одобреног броја такси возила не може пренети на треће лице које нема својство наследника или друго својство

које је законом изричито признато. Према његовом предлогу, требало би искључити могућност да се уговором, изјавом, пуномоћјем, споразумом чланова домаћинства или другим приватноправним актом лице које није наследник фактички уведе у положај правног следбеника и на тај начин стекне право на коришћење одобреног броја такси возила.

Као разлог за овакво прецизирање навео је да одобрени број такси возила представља ограничено право за обављање такси превоза и има значајну економску вредност, због чега би могућност његовог фактичког преноса на трећа лица могла довести до стварања тржишта такси права и различитих облика злоупотребе.

Конкретно је предложио да се чланом 106. јасно пропише ко се сматра наследником, којим документом се доказује својство наследника, ко може наставити делатност у случају губитка пословне способности предузетника, да лице које није наследник не може стећи својство правног следбеника само на основу изјаве, уговора, споразума или пуномоћја, да се право на коришћење одобреног броја такси возила не може уступити или пренети трећем лицу које не испуњава прописане услове и да је надлежни орган дужан да пре издавања одобрења провери правни основ по којем лице захтева наставак такси делатности.

Истакао је да предложена измена не би ограничила право стварних наследника да наставе обављање такси делатности, већ би обезбедила да се то право остварује искључиво на основу јасног и проверљивог правног основа и спречили фиктивно правно следбеништво и недозвољени преноси права на трећа лица.

Надаље, предложио је да се Нацртом закона посебно уреди положај лица која имају статус борца у складу са прописима Републике Србије и да им се омогући право првенства приликом издавања одобрења за обављање такси превоза, нарочито у ситуацијама када је број такси возила на одређеном подручју ограничен и када постоји већи број заинтересованих лица која испуњавају све законом прописане услове.

Истакао је да овакво право првенства не би подразумевало ослобађање лица са статусом борца од стручних, здравствених, безбедносних или других прописаних услова, већ би статус борца представљао само додатни критеријум првенства између више кандидата који све прописане услове већ испуњавају.

Предложио је да се у Нацрт закона унесе нова одредба којом би било прописано да лице које има статус борца, у складу са законом којим се уређују права бораца, има предност при издавању одобрења за обављање такси превоза под условом да испуњава све друге законом прописане услове, као и да, када постоји већи број кандидата који испуњавају услове, а број такси возила је ограничен, предност имају лица са статусом борца. Предложио је и да ближи начин остваривања овог права и доказивања статуса борца уреди надлежни орган.

Као образложење навео је да би се на тај начин обезбедила конкретна мера подршке лицима која имају статус борца и омогућило им да самосталним радом обезбеђују егзистенцију себи и својој породици, уз пуно испуњавање свих законом прописаних услова за обављање такси превоза.

У овом делу поднеска указао је и на, према његовим наводима, поједине случајеве у пракси у којима су одобрења издавана другим категоријама лица, при чему је навео податак о

четири предузетничка одобрења додељена лицима која је означио као „навијаче“, као и о десет одобрења за привредна друштва повезана са страним држављанима са привременим боравком у Републици Србији. Ове наводе изнео је као додатни аргумент у прилог увођењу јасног критеријума првенства за лица са статусом борца.

Следећа примедба односи се на члан 102. Нацрта закона и услове стручне оспособљености такси возача. Сматра да је неопходно задржати јасно прописане услове стручности из постојећег законског режима, имајући у виду да такси превоз представља професионални јавни превоз путника, а не само управљање моторним возилом Б категорије.

Посебно је изнео примедбу на члан 102. став 1. Нацрта закона, јер се, према његовом мишљењу, као услов за обављање послова такси возача практично предвиђа поседовање возачке дозволе Б категорије најмање пет година, без обавезе поседовања одговарајуће стручне квалификације и без провере стручне оспособљености за обављање јавног превоза путника.

Указао је да такси превоз није истоветан управљању путничким аутомобилом за личне потребе, будући да такси возач професионално обавља јавни превоз путника и мора поседовати одговарајућа знања и способности за безбедно, одговорно и професионално обављање тог посла.

Навео је да је постојећи систем из тог разлога предвиђао одређене услове у погледу обуке, стручне квалификације и провере знања и оспособљености и да је велики број постојећих такси возача и предузетника морао да уложи време и средства како би испунио ове услове. Сматра да није оправдано да се професионални такси возач изједначи са сваким лицем које поседује возачку дозволу Б категорије најмање пет година.

Посебно је нагласио да сама дужина поседовања возачке дозволе не доказује стручну оспособљеност за професионални превоз путника. Према његовом мишљењу, професионални такси возач треба да познаје прописе који се односе на такси превоз, права и обавезе возача и путника, правила безбедности и професионалног понашања, начин поступања у ванредним ситуацијама и друга знања неопходна за квалитетно и безбедно обављање делатности.

Из тих разлога предложио је да се члан 102. измени тако да се, поред одговарајуће возачке дозволе, задрже обавезна стручна квалификација за возаче такси возила, одговарајућа обука и провера знања и оспособљености за професионално обављање такси превоза. Само поседовање возачке дозволе Б категорије најмање пет година, према његовом предлогу, не би требало да буде довољан услов за обављање такси превоза.

Закључно је истакао да услови за приступ професији треба да буду јасни, једнаки и засновани на стручности и безбедности, као и да заштита путника и безбедност саобраћаја представљају јавни интерес због којег се услови за професионалне возаче у јавном превозу не би смели свести искључиво на дужину поседовања возачке дозволе. Предложио је да се члан 102. не усвоји у предложеном облику, већ да се допуни захтевом за одговарајућом стручном квалификацијом, обуком и провером оспособљености возача.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се јасније уреди ко може и под којим условима да наследи такси предузетничку радњу се не прихвата јер је чланом 106. став 15. Нацрта закона ово питање јасно и недвосмислено уређено.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Уговорна привредна такси комора Србије, чији је представник Саша Кнежевић, доставила је више примедба и предлога на одредбе Нацрта закона које се односе на електронске платформе, динамичко формирање цене такси превоза и услове за обављање лимо сервиса.

Најпре је предложено да се после члана 2. тачка 48) дода нова тачка 48а), којом би било прописано да се са једне корисничке апликације може поручити само једна врста превоза.

Као разлог за овакво решење наведена је потреба да се избегну забуне код корисника апликације, односно електронске платформе, као и могуће злоупотребе. Према мишљењу Коморе, неопходно је успоставити јасно разграничење између различитих врста превоза, тако да корисничка апликација не омогућава истовремено наручивање више различитих врста превоза.

Надаље, Уговорна привредна такси комора Србије предложила је брисање члана 119. став 9. Нацрта закона.

У образложењу је наведено да је већ предложеним распоном од 20% испод до 30% изнад цене утврђене у оквиру такси тарифе операторима електронских платформи омогућено динамичко формирање цене. Сматрају да би омогућавање додатног повећања овог распона могло угрозити интересе како корисника такси услуга тако и такси превозника.

Такође је указано да остављање могућности јединицама локалне самоуправе да утврде шири распон одступања доводи у различит положај јединице локалне самоуправе које би евентуално желеле да тај распон ограниче, односно смање, јер им таква могућност није дата. Из тог разлога предложено је да прописани распон од 20% наниже и 30% навише остане јединствен за све јединице локалне самоуправе и све електронске платформе, без могућности његовог додатног проширивања.

У погледу услова за обављање лимо сервиса, Уговорна привредна такси комора Србије предложила је измену члана 164. став 5. Нацрта закона тако да услов у погледу возила испуњава привредно друштво или предузетник ако у власништву или лизингу има најмање пет путничких возила из става 2. тог члана.

Као образложење овог предлога наведено је да је потребно прописати минимални број од пет возила за обављање лимо сервиса, како би се, према њиховом мишљењу, јасније раздвојили привредни субјекти који стварно и организовано обављају лимо сервис од субјеката који би овај облик превоза могли користити за фактичко обављање такси превоза.

Такође је предложена измена члана 164. став 2. тачка 3) Нацрта закона у делу који се односи на вредност и старост возила високе класе, односно луксузног возила, осим возила са 7+1 и 8+1 места за седење.

Према предложеном решењу, ову категорију би чинило возило које није старије од пет година и има вредност већу од 50.000 евра, изражену у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан подношења захтева, односно возило које није старије од седам година и има вредност већу од 60.000 евра, такође изражену у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан подношења захтева. За вредност возила би се, према предлогу, узимала каталошка вредност возила за које је као датум производње узет датум подношења захтева.

Као разлог за повећање прописане вредности возила наведена је потреба да се услови за возила у лимо сервису прилагоде инфлаторним кретањима и расту цена возила на светском тржишту.

Надаље, Уговорна привредна такси комора Србије предложила је измену члана 168. став 4. Нацрта закона. Према предложеном решењу, електронска потврда би, поред осталог, садржала пословно име превозника, број решења надлежне општинске, односно градске управе, регистарску ознаку возила, име и презиме или идентификациони број возача, место преузимања корисника, одредиште ако га је корисник унео, време наруџбине, време отпочињања превоза, цену или начин обрачуна цене и јединствени број вожње.

Истовремено је предложено да се цена превоза обрачунава на основу временског трајања превоза и пређене релације или по унапред приказаној фиксној цени, уз додатне услове у погледу трајања и претходног заказивања вожње.

За возила из члана 164. став 2. тачка 4) предложено је да трајање превоза не може бити краће од три часа. За остала возила предложено је да вожња мора бити заказана најмање један сат пре почетка и да мора трајати најмање један сат.

У образложењу је наведено да је овај предлог заснован на решењима која, према наводима Коморе, постоје у појединим европским градовима, као што су Брисел и Луксембург, где су прописани услови у погледу минималног трајања вожње или њеног претходног заказивања. Комора сматра да би предложено комбиновано решење олакшало обављање делатности лимо сервиса, а истовремено јасније разграничило лимо сервис од такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

По питању укидања услова да вожња у лимо сервису траје најмање три сата, осим за возила 7+1 и 8+1 став Радне групе је да се решење пронашло кроз прихватање повећања вредности возила на начин да је минимална вредност возила, као услов за обављање лимо сервиса, повећа на 60.000 евра у тренутку добијања решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, као и да возило не буде старије од четири године, односно да се након истека тог периода тим возилом више не може обављати лимо сервис. Са тим у вези је одредба за возила стара седам година тако да је вредност возила је уклоњена.

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Предлог да се за возила из члана 164. став 2. тачка 4) промени да трајање превоза не може бити краће од три часа, а за остала возила предложено је да вожња мора бити заказана најмање један сат пре почетка и да мора трајати најмање један сат није прихваћен из разлога што се повећањем вредности возила која обављају лимо сервис обезбеђује јасно разграничење између такси превоза и лимо сервиса.

Алекса Ангеловски, доставио је примедбе и предлоге на одредбе Нацрта закона које се односе на начин формирања цене такси услуге и услове за обављање послова такси

Најпре је указао да предложена решења у овим областима могу имати значајан утицај на стабилност тржишта такси превоза, положај професионалних такси возача, квалитет пружене услуге, као и на безбедност и заштиту интереса путника. Посебно је предложио да се пажљиво сагледају последице ширег распона одступања од утврђене цене такси услуге и евентуалног значајнијег ублажавања услова које лице мора да испуни за обављање послова такси возача.

У погледу начина формирања цене такси услуге, изнео је примедбу на решење према којем цена вожње може бити до 20% нижа, односно до 30% виша од утврђене цене. Сматра да овако широк распон није одговарајуће решење јер може довести до значајних разлика у цени исте или сличне услуге, услед чега би корисницима могло бити отежано да унапред процене стварну цену вожње.

Такође је указао да би овакво решење могло створити простор за нелојалну конкуренцију и нарушавање стабилних и једнаких услова пословања међу такси превозницима. Посебно сматра да је потребно сагледати могућност да већи приватни системи или привредна друштва, захваљујући већим финансијским и тржишним капацитетима, стекну доминантнији положај на тржишту у односу на самосталне и професионалне такси превознике.

Из тих разлога предложио је да се наведено решење преиспита и размотри ужи и прецизније дефинисан распон одступања од утврђене цене, односно друго решење којим би се обезбедили транспарентнији, предвидивији и равноправнији услови како за кориснике такси услуга тако и за такси превознике.

Надаље, изнео је примедбу на предложене услове за обављање послова такси возача. Сматра проблематичним решење по којем би такси возилом могло да управља практично свако лице које поседује возачку дозволу Б категорије, без додатних услова специфичних за професионално обављање такси превоза.

Указао је да такси возач није само возач путничког аутомобила, већ лице које свакодневно професионално превози већи број путника и непосредно је одговорно за њихову безбедност и квалитет услуге. Према његовом мишљењу, професионални такси возач треба да поседује одговарајућа знања и способности које, поред управљања возилом, обухватају познавање прописа који уређују такси превоз, познавање подручја на којем се делатност обавља, правила

професионалног односа према путницима и друге обавезе које произлазе из обављања јавног превоза.

Сматра да би свођење услова за обављање послова такси возача практично само на поседовање возачке дозволе Б категорије умањило професионални карактер ове делатности и могло негативно утицати на квалитет и безбедност такси услуге.

Због тога је предложио да се задрже, односно уведу јасни додатни услови за професионалне такси возаче, као што су посебна дозвола или лиценца, одговарајућа стручна обука, провера познавања прописа и други јасно прописани критеријуми који доприносе безбедном и професионалном обављању такси превоза.

Закључно, истакао је да је циљ достављених примедба успостављање равнотеже између унапређења тржишта и очувања квалитета, безбедности и професионалних стандарда у области такси превоза. Сматра да је потребно обезбедити јасне и транспарентне информације о цени услуге и спречити значајне и неоправдане разлике у ценама истих или сличних вожњи, уз истовремено очување професионалног карактера занимања такси возача.

Такође је истакао да такси превоз представља облик јавног превоза путника, због чега лице које ову делатност обавља треба да испуњава услове који превазилазе само поседовање возачке дозволе Б категорије. Према његовом мишљењу, задржавање одговарајућих професионалних стандарда доприноси већој безбедности путника, квалитетнијој услузи, већем поверењу корисника и равноправнијим условима пословања за лица која се такси делатношћу професионално баве.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог да се задрже исти услови које мора да испуњава такси возач и у Нацрту закона није прихваћен јер је чланом 102. дато овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Синдикат такси возача и аутопревозника „Независност“, чији је представник Михаило Чубрановић, доставио је више примедба и предлога на одредбе Нацрта закона које се односе на такси превоз, лимо сервис, електронске платформе, начин формирања цене, минимални

обим ангажовања такси возила, услове за такси возаче и овлашћења јединице локалне самоуправе.

Најпре је указано на, према мишљењу Синдиката, неравноправан третман такси превоза и лимо сервиса у одредбама чл. 100–119. и чл. 164–168. Нацрта закона. Иако оба облика превоза подразумевају јавни превоз путника путничким возилом са возачем, Синдикат сматра да су за њих прописани различити услови пословања.

У образложењу је наведено да се лимо сервису омогућава уговарање превоза посредством електронске платформе, уз унапред дефинисану цену и могућност обрачуна превоза према релацији или времену, док, за разлику од такси превоза, није везан тарифним системом већ може уговорити комерцијалну цену. Са друге стране, такси превоз остаје регулисан тарифом и таксиметром, а такси превозник, према наводима Синдиката, нема могућност да самостално уговори цену ни када ради посредством електронске платформе.

Синдикат сматра да овакво решење може довести до тога да лимо сервис фактички преузме део функција такси превоза, али под повољнијим условима, чиме би се створио ризик од успостављања паралелног система превоза и неравноправног положаја традиционалних такси превозника.

Као могућа решења предложено је или да се тарифни систем за такси превознике у одређеној мери либерализује и омогући уговарање комерцијалне цене уз прописане минималне стандарде, или да се јасније ограничи услови под којима лимо сервис може обављати превоз, како не би фактички обављао функцију такси превоза.

Надаље, Синдикат је изнео примедбу на члан 119. став 8. Нацрта закона, којим је предвиђена могућност да цена такси превоза уговореног посредством електронске платформе одступа од прописане цене у распону од 20% наниже до 30% навише.

Сматра да овакво решење прави разлику између такси превозника који користе електронске платформе и оних који превоз организују на традиционалан начин. Такси превозници који не користе платформе немају могућност да понуде флексибилнију цену, иако пружају исту врсту услуге, због чега Синдикат сматра да се тиме платформе доводе у повољнији положај.

У том погледу предложена су два алтернативна решења. Прво је да се свим такси превозницима, без обзира на то да ли користе електронску платформу, омогући право на одступање од прописане цене у истом распону од 20% наниже до 30% навише. Друго предложено решење је потпуно укидање могућности флексибилног формирања цене и задржавање јединствене примене такси тарифе за све превознике.

Синдикат је затим изнео примедбу на члан 108. Нацрта закона, којим се јединице локалне самоуправе омогућава да пропише минимални обим ангажовања такси возила и начин прикупљања података о њиховом ангажовању.

Према мишљењу Синдиката, такво решење представља прекомерно мешање у пословну политику такси превозника, будући да је такси превоз тржишна делатност и да обим ангажовања зависи од потражње за услугом. Сматра да би прописивање обавезног минималног

броја возњи или минималног броја сати рада могло довести до правне несигурности, додатног финансијског оптерећења и различитог положаја појединих превозника.

Такође је указано да би прописивање техничких карактеристика начина повезивања и преноса података могло представљати прекомерну регулацију и излазити из оквира питања која би, према мишљењу Синдиката, требало да уређује јединица локалне самоуправе. Из тих разлога предложено је брисање свих одредаба члана 108, односно брисање тог члана у целини.

Надаље, изнета је примедба на члан 102. став 3. Нацрта закона, у делу којим се јединици локалне самоуправе омогућава да прописује додатне услове у погледу стручне спреме такси возача.

Синдикат сматра да је стручна спрема возача већ уређена прописима који се примењују на нивоу Републике Србије, при чему се у поднеску наводе возачка дозвола, професионална оспособљеност, код „95“ и други услови. Према њиховом мишљењу, омогућавање јединицама локалне самоуправе да прописују додатне услове могло би довести до различитих стандарда у појединим деловима Републике Србије, правне несигурности и различитог положаја возача.

Из тог разлога предложено је да се у члану 102. став 3. избрише овлашћење јединице локалне самоуправе за прописивање додатних услова у погледу стручне спреме и да се ова област уређује искључиво прописима који се примењују на нивоу Републике Србије.

Синдикат је изнео и примедбу на члан 100. и члан 119. став 2. Нацрта закона, у делу који се односи на овлашћења јединице локалне самоуправе у погледу уређивања услова за обављање такси превоза.

Сматра да јединица локалне самоуправе може уређивати број такси возила ради регулисања саобраћаја и заштите јавног интереса, али да не би требало да прописује број такси возача. Према мишљењу Синдиката, број возача представља питање унутрашње организације привредног субјекта, радноправних односа и начина организовања пословања, па његово ограничење не треба да буде предмет локалне регулације.

Због тога је предложено да се у члану 100. и члану 119. став 2. изричито нагласи да јединица локалне самоуправе може уређивати број такси возила, али не и број такси возача.

На крају, Синдикат је изнео примедбу на члан 119. став 9. Нацрта закона, којим се јединици локалне самоуправе омогућава да пропише шири дозвољени распон одступања од цене такси превоза од оног који је непосредно утврђен законом.

Синдикат сматра да већ сама могућност одступања од цене у распону од 20% наниже до 30% навише само за превоз уговорен путем електронских платформи ставља такси превознике који не користе платформе у неповољнији положај. Омогућавање јединицама локалне самоуправе да тај распон додатно прошире, према њиховом мишљењу, могло би довести до различитих услова пословања у различитим јединицама локалне самоуправе, правне несигурности и још већих разлика између платформских и других начина организовања такси превоза.

Из тих разлога предложено је да се из члана 119. избрише одредба којом се јединицама локалне самоуправе омогућава прописивање ширег распона одступања од цене. Као алтернативно решење, поново је предложено потпуно укидање могућности флексибилног формирања цене како би се обезбедила једнака примена такси тарифе на све такси превознике.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

По питању укидања услова да возња у лимо сервису траје најмање три сата, осим за возила 7+1 и 8+1 став Радне групе је да се решење пронашло кроз прихватање повећања вредности возила на начин да је минимална вредност возила, као услов за обављање лимо сервиса, повећа на 60.000 евра у тренутку добијања решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, као и да возило не буде старије од четири године, односно да се након истека тог периода тим возилом више не може обављати лимо сервис. Са тим у вези је одредба за возила стара седам година тако да је вредност возила је уклоњена.

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених возњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени, при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Предлог за измену или брисање члана 108. и 119. став 2. није могуће прихватити јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона а наставак функционисања система на постојећи начин не би отклонио препознате негативне околности према корисницима услуге.

Предлог да се јединицама локалне самоуправе онемогући да прописују додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација, у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа, није прихваћен јер управо омогућава да јединица локалне самоуправе на адекватан начин уреди област такси превоза на својој територији.

Владимир Илић из Крагујевца доставио је више примедба и предлога на одредбе Нацрта закона које се односе на електронске платформе за посредовање, појам услуге посредовања, забрањени јавни превоз, територијалну примену обавеза оператора електронске платформе и улогу оператора у формирању цене превоза.

Најпре је указао на термиолошку неусклађеност у одредбама Нацрта закона у којима се користи израз „услуга посредовања у превозу“. Предложио је да се овај израз замени изразом „услуга посредовања у закључењу уговора о превозу“, и то у члану 2. тач. 15) и 62), члану 15. ст. 2–6, 9. и 10, члану 202. тач. 2) и 5) и члану 204. тачка 2).

Као разлог за предложену измену навео је да је у члану 2. тачка 61) Нацрта закона већ прецизирано да уговор о превозу закључен путем електронске платформе за посредовање представља уговор између превозника и корисника услуге, у којем су пре отпочињања вожње дефинисани тачна релација превозне услуге и њена цена. Са друге стране, појам „превоз“ дефинисан је као свака вожња аутобуса или путничког возила са или без путника.

Сматра да је суштинска улога електронске платформе повезивање корисника са пружаоцем услуге превоза ради закључења уговора о превозу, а не посредовање у самом обављању превоза. Према његовом мишљењу, употреба израза „посредовање у превозу“ могла би створити недоумице у погледу правне природе делатности оператора електронске платформе, његових обавеза и одговорности. Посебно је истакао да предложено термилошко разграничење није само редакцијског карактера, већ може бити значајно и приликом правне квалификације делатности оператора у евентуалним судским споровима.

Надаље, Владимир Илић изнео је примедбу на члан 14. став 1. Нацрта закона, у делу у којем се као један од услова за квалификовање одређеног превоза као забрањеног јавног превоза користи формулација „услуга превоза која се наплаћује“.

Сматра да се оваквом формулацијом забрана може тумачити тако да обухвата само случајеве непосредне новчане наплате, док би се оставио простор за њено заобилажење путем других облика непосредне или посредне, новчане или неновчане надокнаде. Као примере навео је поделу трошкова горива и путарине, плаћање претплате електронској платформи од које би део средстава био прослеђен лицу које обавља превоз и друге сличне моделе.

Указао је и на могућност да се у пракси одређени модели превоза представљају као заједничко сношење трошкова путовања, односно као ситуације у којима путник формално не плаћа накнаду за превоз, већ учествује у трошковима пута. Према његовом мишљењу, такви модели би могли остати ван домашаја забране уколико се задржи постојећа формулација.

Због тога је предложио да се у члану 14. став 1. формулација „нуђењем услуге превоза која се наплаћује“ замени широм формулацијом „нуђењем услуге превоза уз било који облик посредне или непосредне, новчане или неновчане надокнаде“. Сматра да би се на овај начин обухватили различити облици накнаде и спречило заобилажење забране обављања јавног превоза од стране лица која немају својство превозника.

Следећа примедба односи се на члан 15. став 1. Нацрта закона, којим је прописана обавеза регистрације оператора електронске платформе који „пружа услуге на територији Републике Србије“. Владимир Илић сматра да није довољно прецизирано када се сматра да оператор пружа услуге на територији Републике Србије, што је, према његовом мишљењу, посебно значајно код електронских платформи са седиштем у иностранству које послују глобално.

Указао је да без јасног критеријума може остати спорно да ли оператор са седиштем у иностранству подлеже обавези регистрације у Републици Србији. Због тога је предложио да се члан 15. став 1. допуни одредбом према којој би се сматрало да оператор електронске платформе пружа услуге на територији Републике Србије нарочито ако има закључене уговоре о пружању услуге посредовања у закључењу уговора о превозу са домаћим превозницима.

Као образложење навео је да би се на тај начин успоставио јасан и практично проверљив критеријум за примену закона на операторе електронских платформи са седиштем у иностранству. Указао је и да члан 15. став 10. Нацрта закона већ забрањује домаћем превознику коришћење услуге посредовања коју пружа субјект који не испуњава услове из тог члана, због чега сматра да постојање уговорног односа са домаћим превозником може представљати одговарајући критеријум за утврђивање да оператор пружа услуге на територији Републике Србије.

На крају, Владимир Илић изнео је примедбу на члан 15. став 8. Нацрта закона, којим је прописана обавеза оператора електронске платформе да кориснику саопшти цену превоза која је у складу са важећим ценовником превозника, односно ценом утврђеном актима јединице локалне самоуправе.

Сматра да из наведене одредбе произлази да цену превоза одређује превозник, односно јединица локалне самоуправе, док оператор електронске платформе кориснику само саопштава тако утврђену цену. Међутим, имајући у виду, према његовим наводима, постојећу праксу појединих електронских платформи у погледу динамичког одређивања цена или утврђивања распона унутар којег се формира коначна цена, предложио је да се улога оператора у овом погледу додатно и изричито ограничи.

Конкретно је предложио да се члан 15. став 8. допуни одредбом којом би било прописано да је оператору електронске платформе забрањено да самостално одређује цену услуге превоза или да на било који други начин, посредно или непосредно, утиче на њено формирање.

Истовремено је предложио да се ова забрана обухвати и казним одредбама, односно да се допуни члан 202. тачка 4) Нацрта закона тако да прекршај постоји и када оператор самостално одређује цену услуге превоза или на други начин, посредно или непосредно, утиче на њено формирање. Сматра да би без одговарајуће прекршајне санкције предложена забрана остала декларативног карактера.

У прилог овом предлогу позвао се и на пресуду Суда правде Европске уније у предмету C-434/15, *Asociación Profesional Élite Taxi против Uber Systems Spain SL*, од 20. децембра 2017. године. Навео је да је у том предмету, приликом квалификовања природе услуге коју пружа електронска платформа, као једна од значајних околности разматран утицај оператора на услове под којима возачи пружају услугу, укључујући његову улогу у одређивању цене вожње. Према његовом мишљењу, наведено представља додатни аргумент да се у домаћем закону јасно разграниче улога превозника и улога оператора електронске платформе у формирању цене.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се израз „услуга посредовања у превозу“ замени изразом „услуга посредовања у закључењу уговора о превозу“ је прихваћен.

Предлог за измену члана 14. став 1. није могуће прихватити јер би предложена измена непотребно усложнила одредбу, а њена примена се у сваком конкретном случају цени према стварној природи услуге, а не према форми плаћања и произвела би негативне последице у примени закона.

Предлог да се члан 15. став 1. допуни одредбом према којој би се сматрало да оператор електронске платформе пружа услуге на територији Републике Србије нарочито ако има закључене уговоре о пружању услуге посредовања у закључењу уговора о превозу са домаћим превозницима се не прихвата јер је нацртом закона утврђено да оператор електронске платформе за посредовање (у даљем тексту: оператор) који пружа услуге на територији Републике Србије дужан је да буде регистрован у Регистру привредних субјеката, у складу са законом којим се уређује регистрација привредних субјеката.

Предлог да се чланом 15. став 8. допуни одредбом којом би било прописано да је оператору електронске платформе забрањено да самостално одређује цену услуге превоза или да на било који други начин, посредно или непосредно, утиче на њено формирање се не прихвата, јер је нацртом закона утврђено да је оператор дужан да кориснику услуге саопшти цену превоза која је у складу са важећим ценовником превозника донетим у складу са овим законом, односно ценом утврђеном актима јединице локалне самоуправе. Прихватање понуђене цене од стране корисника услуге путем електронске платформе за посредовање сматра се закључењем уговора о превозу у смислу закона којим се уређују облигациони односи, без обзира на тренутак отпочињања вожње.

Немања Туфегџић, адвокат и изабрани представник привредних друштава из индустрије лимо сервиса у Републици Србији, који је учествовао у раду подгрупе Радне групе за такси превоз и лимо сервис и јавној расправи о Нацрту закона, доставио је примедбе, предлоге и сугестије на одредбе Нацрта закона које се односе на лимо сервис.

Подносилац је начелно и у целости подржао усвајање Нацрта закона у делу који се односи на лимо сервис, наводећи да интегрисана решења представљају први кохерентан правни оквир за обављање лимо сервиса у Републици Србији и да је њихово усвајање, према оцени привредне гране коју представља, неопходан услов за легално, опорезиво и надзирано пословање у овом сегменту тржишта јавног превоза.

Истакао је да Нацрт закона правилно препознаје лимо сервис као посебну и легалну врсту јавног превоза, различиту и од такси превоза и од изнајмљивања возила без возача, као и да омогућава закључивање уговора у писаном или електронском облику, укључујући електронску платформу за посредовање. Према његовим наводима, предложена решења нису усмерена на дерегулацију нити на слабење положаја такси превоза, већ на успостављање два јасно разграничена, контролисана и порески видљива система превоза – такси превоза, са својим законским правилима и обележјима, и лимо сервиса, као унапред уговорене услуге превоза целог возила, без уличног пријема путника и без такси обележја.

У погледу значаја предложених решења за тржиште јавног превоза и Републику Србију, навео је да се Нацртом закона остварују три важна циља која, према његовом мишљењу, важећи Закон о превозу путника у друмском саобраћају није остварио. Као прво, уводи се електронска платформа за посредовање у правни систем и омогућава закључивање уговора о превозу у електронском облику, чиме се превоз путника изводи из зоне усмених и непроверљивих аранжмана. Као друго, успоставља се јасније разграничење лимо сервиса и такси превоза према критеријумима који се односе на возило, начин уговарања, начин формирања цене и циљну групу корисника. Као треће, ствара се делотворнији инструмент за сузбијање нерегистрованог, односно „дивљег“ превоза, који, према наводима подносиоца, представља проблем и за такси сектор и за лимо сервис, као и извор губитка јавних прихода.

Надаље, истакао је да лимо сервис није супститут такси превоза, већ делатност другачије циљне групе, стандарда услуге, карактеристика возила, ценовног разреда и начина уговарања. Према његовим наводима, професионални лимо сервис представља инфраструктуру пословног туризма, државног и корпоративног протокола, хотелске индустрије, приватне авијације, конгреса, међународних манифестација и превоза корисника који захтевају виши ниво приватности, предвидивости и услуге.

Као конкретан индустријски пример навео је да привредни субјекти које представља располажу са више десетина возила, при чему вредност сваког појединачног возила прелази 80.000 евра. Навео је да су возила црне боје, да се свакодневно припремају и чисте по посебној процедури, као и да возачи поштују посебан кодекс облачења, понашања, дискреције и протокола. Према његовом мишљењу, наведени трошкови, стандарди и корисничко искуство битно разликују лимо сервис од масовне услуге превоза од тачке А до тачке Б.

Указао је и на пословне информације према којима се разматра ангажовање приближно 300 до 500 премијум возила за потребе државног и међународног протокола, истичући да би развијен лиценцирани сектор омогућио да се такве потребе у већој мери задовоље на домаћем тржишту, уместо закључивањем уговора или набавком возила за повремене потребе.

Посебно је указао на значај лимо сервиса за ЕХРО 2027 у Београду. Навео је да ће делегације имати сложене дневне маршруте које обухватају хотеле, изложбени простор, ресторане, састанке и друге локације и да таква врста услуге захтева возило са возачем које је ангажовано током целог радног дана, а не појединачне вожње ограничене постојећим режимом.

Поред наведеног, као примере постојеће потражње за овом врстом услуге навео је уговоре са дипломатским представништвима и амбасадама страних држава, хотелима највише категорије, трансфере корисника опште и пословне ваздухопловне авијације, корпоративне клијенте и менаџмент привредних друштава, превоз поводом посебних прилика, организован превоз деце уз возача у радном односу и проверену евиденцију, као и превоз на релацијама према градовима у Републици Србији.

Подносилац је затим предложио да престану да важе ограничења преузета из важећег закона, а која се односе на минимално трајање превоза од три часа, обавезу враћања возила у седиште превозника после сваке вожње и обавезу уговарања превоза искључиво у седишту превозника у писаном облику. Навео је да су ова ограничења настала пре ширег развоја мобилних комуникација и електронског пословања и да, према његовом мишљењу, више не остварују своју првобитну сврху.

У погледу минималног трајања вожње од три часа, истакао је да овај услов економски искључује лимо сервис са значајног дела тржишта, нарочито код кратких вожњи и међумесних трансфера, а да притом нема непосредну везу са безбедношћу саобраћаја, заштитом корисника или фискалном дисциплином.

За обавезу повратка возила у седиште превозника после вожње навео је да доводи до празних вожњи, повећања трошкова, емисије издувних гасова, заузећа јавних површина и саобраћајног оптерећења, уз истовремено повећање цене услуге за корисника.

Обавезу закључивања уговора искључиво у седишту превозника и у писаном облику оценио је као решење које отежава дигитално пословање и које је превазиђено прописима којима се уређују електронска трговина, електронски документ и електронско пословање.

Такође је указао да минимално трајање вожње има и последицу везивања услуге за минимални период у којем је возило ангажовано за једног корисника, што, према његовим наводима, подстиче нелегалну праксу изнајмљивања возила са возачем изван режима јавног превоза.

У прилог укидању наведених ограничења позвао се и на прописе и стандарде Европске уније. Навео је Обавештење Европске комисије из 2022. године о добро функционишућем и одрживом локалном превозу путника на захтев, у којем се, према наводима подносиоца, препоручује укидање правила о обавезном повратку возила у седиште, оспорава увођење обавезног времена чекања између наруџбине и отпочињања превоза и указује да државе чланице имају слободу у уређењу овог сектора, али да прописана ограничења морају бити недискриминаторна, подобна за постизање циља и сразмерна. Подносилац сматра да ниједан обавезујући акт Европске уније не прописује минимално трајање вожње, минимални временски размак од наруџбине до отпочињања превоза, обавезу повратка у седиште између вожњи или обавезну писмену форму уговора.

Посебно је истакао значај електронске платформе као услова легалности и инструмента надзора. Према његовом предлогу, електронска платформа треба да пре сваке вожње аутоматски провери превозника, број решења, конкретно возило и конкретног возача, да онемогући активирање возила које није унето у решење, да свакој вожњи додели јединствени идентификациони број и да чува податке о времену наруџбине, времену поласка, маршрути, цени и начину плаћања, уз издавање прописаног рачуна.

Навео је да би платформа требало да буде затворена за лица која немају важеће решење, као и за возила и возаче који нису пријављени, чиме би се спречила пракса да једно лице прибави одговарајући акт, а затим под тим актом ангажује већи број непријављених возила или возача.

Према његовом мишљењу, увођење електронске платформе за посредовање и електронског уговора о превозу није питање комфора корисника, већ инструмент надзора. Указао је да предложени систем омогућава да се свака вожња евидентира, да инспекцијски и порески надзор добију проверљив траг и да се створи основ за издавање фискалног рачуна.

У закључку начелних примедба предложио је да се задрже решења из чл. 164–168. Нацрта закона у делу у којем напуштају ограничења из важећег закона, уз измене и допуне које је предложио, јер сматра да се тиме истовремено јача заштита од симулације такси превоза и обезбеђују делотворнији надзор над обављањем лимо сервиса.

У погледу конкретних одредаба Нацрта закона, Немања Туфегџић је најпре предложио раздвајање електронских платформи за такси превоз и лимо сервис. Указао је да члан 2. тачка 14) Нацрта закона познаје једну врсту електронске платформе за посредовање, која се користи и у такси превозу и у лимо сервису, иако се на ове две врсте превоза примењују различити режими формирања цене – цена такси превоза везана је за акт јединице локалне самоуправе, уз дозвољено одступање из члана 119. став 8, док се цена лимо сервиса формира слободно.

Због тога је предложио да се у члану 2. тачка 14) дода разликовање врста платформи, а у члану 15. нови став којим би било прописано:

„Оператор не може истом електронском платформом за посредовање истовремено посредовати у такси превозу и у лимо сервису, нити у оквиру истог корисничког интерфејса кориснику приказивати понуду обе врсте превоза.”

Као разлог навео је да раздвајање платформи представља делотворнији инструмент за спровођење забране из члана 168. став 10. Нацрта закона, којом је забрањено обављање и оглашавање лимо сервиса на начин који корисника доводи у заблуду о врсти превоза. Према његовом мишљењу, раздвајањем платформи смањује се ризик ценовне арбитраже између два режима, обезбеђује јаснија одговорност оператора и олакшава инспекцијски надзор.

Надаље, указао је на потребу терминолошког уједначавања појма „електронска платформа за посредовање“. Навео је да се у Нацрту закона за исти појам користе различите формулације – пуни термин „електронска платформа за посредовање“, скраћени термин „платформа“, израз „електронска платформа“ и конструкција „услуга радио везе, односно услуге информационих технологија путем платформе“. Сматра да оваква терминолошка неуједначеност ствара правну несигурност и отежава примену казnenих одредаба, па је предложио да се у целом тексту закона доследно користи пуни назив „електронска платформа за посредовање“.

Такође је предложио измену члана 164. став 5. Нацрта закона, којим је, према достављеном предлогу, услов у погледу возила испуњен ако привредно друштво или предузетник у власништву или лизингу има једно путничко возило.

Предложио је да се ова одредба измени тако да услов у погледу возила испуњава привредно друштво или предузетник ако у власништву, финансијском лизингу или закупу има најмање пет путничких возила из става 2. тог члана.

Као разлог за увођење минималног броја од пет возила навео је потребу сузбијања нерегистрованог превоза и обезбеђивања континуитета и квалитета услуге која се уговара са хотелима, организаторима догађаја и државним органима. Сматра да једно возило не може обезбедити континуитет услуге у случају квара, незгоде или других околности које доводе до његове недоступности.

Истовремено је истакао да предложени услов није усмерен на ограничавање броја привредних субјеката који могу ући на тржиште нити на ограничавање броја решења која надлежни орган може издати, већ представља квалитативни услов озбиљности пословања. Према његовим наводима, мера је сразмерна јер не ограничава број субјеката на тржишту, већ захтева одређени минимални оперативни капацитет.

Подносилац је изнео и номотехничке примедбе на нумерацију ставова члана 168. и позивне норме у казnenим одредбама. Указао је да нумерација појединих ставова члана 168. не одговара позивним нормама у казnenим одредбама, што би, према његовом мишљењу, могло створити проблеме у примени прекршајних одредаба и довести до позивања на погрешну норму.

Конкретно је указао да се члан 200. став 1. тачка 23) и члан 201. став 1. тачка 23) позивају на члан 168. став 11, иако је забрана посредовања садржана у ставу 12; да се члан 202. став 1. тачка 55) позива на члан 168. став 3. у погледу обрачуна цене, иако је та норма садржана у ставу 4; да се поједине одредбе члана 202. позивају на ставове 6–11, иако су одговарајуће норме садржане у ст. 7–11; као и да се члан 203. став 1. тачка 51) позива на члан 168. став 4, иако се санкционисана норма налази у ставу 5, док се забрана нуђења на јавним површинама налази у ставу 6.

Предложио је да се наведене неусклађености отклоне пре утврђивања Предлога закона, као и да се у члану 103. став 1. тач. 9) и 10) исправи садржај и избрише једна од тачака, а у члану 164. исправе позивне норме и обезбеди њихово усклађивање са јединственим методолошким правилима за израду прописа.

У оквиру додатног образложења подносилац је указао да, са становишта уставноправног и регулаторног оквира, ограничења слободе предузетништва треба да буду оправдана легитимним циљевима, као што су заштита здравља људи, животне средине, природних богатстава и безбедности Републике Србије, као и да ограничења која искључиво штите економску позицију одређене групе привредних субјеката треба посебно преиспитати у погледу њихове нужности и сразмерности.

Поновио је став да минимално трајање вожње од три часа не утиче непосредно на безбедност саобраћаја, заштиту корисника или фискалну дисциплину, већ пре свега на обим тражње за услугом корисника, због чега сматра да такво ограничење није сразмерно циљу који би требало да оствари.

Посебно је истакао економске ефекте предложених решења. Према његовом мишљењу, приступ електронској платформи треба условити важећим решењем, конкретном регистарском ознаком возила и пријављеним возачем, чиме би се сузбиле нелегалне вожње без забране легалне потражње. Задржавање трочасовног минимума, према његовим наводима, не спречава нерегистроване превознике да обављају превоз, већ преусмерава кориснике ка нерегулисаног понуди.

Указао је да лимо сервис попуњава реалну празнину између такси услуге и сопственог или изнајмљеног возила и да корисници ове услуге траже унапред резервисано возило вишег стандарда, дискретност, протокол, више заустављања, чекање током дана, познавање страног језика, посебан бонтон и предвидивост. Према његовом мишљењу, уређен сектор задржава ову потрошњу у пореском систему Републике Србије, подстиче инвестиције у новија и безбеднија возила, ствара формална радна места и допуњује туристичку и конгресну понуду.

Такође је указао да улагање у премијум флоту возила има мултипликативне економске ефекте кроз финансирање и лизинг, осигурање, сервисирање, набавку гума, професионалне перионице, диспечерске и ИТ послове, обуку и запошљавање возача, хотелску и туристичку потрошњу.

У погледу дигитализације, истакао је да модел предложен Нацртом закона мења положај надзорних органа, јер се уместо контроле појединачног возила на путу омогућава увид у податке о свакој вожњи. Навео је да оператор платформе, у складу са предложеним решењима, пре закључења уговора треба да провери да ли превозник има важећу лиценцу, одобрење или

решење, да води евиденцију сваке возње и да је пријављене промене евидентира у прописаном року. Према његовом мишљењу, свака возња на тај начин добија јединствени број и електронски траг о превознику, возилу, возачу, времену и цени, што ствара основ за ефикаснији инспекцијски и фискални надзор.

Закључно, подносилац је предложио да Министарство задржи реформски смер Нацрта закона и не прихвати враћање режима којим би лимо сервис поново био ограничен минималним трајањем возње од три часа, обавезним чекањем између наруџбине и отпочињања превоза и обавезним повратком возила у седиште. Сматра да би такав режим био неповољан за кориснике, пословни и туристички сектор, ЕКСПО 2027, хотелску индустрију, корпоративне клијенте и међуградске трансфере.

Истовремено је предложио пооштравање режима у три области – раздвајање електронских платформи за такси превоз и лимо сервис, термилошко уједначавање одредаба Нацрта закона и прописивање минималног броја возила за обављање лимо сервиса. Према његовом мишљењу, ова решења би истовремено обезбедила јасније разграничење такси превоза и лимо сервиса, спречила симулацију такси превоза и омогућила ефикаснији надзор над тржиштем.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се у целом закону користити термин „електронска платформа“ није прихваћен јер је у члану 114. став 1. Нацрта закона предвиђено да се у даљем тексту користи термин „платформа“ што је у складу са Јединственим методолошким правилима за израду прописа.

Предлог да се раздвоје платформе за различите врсте превоза се не прихвата, јер је одредбама закона овакав приступ већ примењен на начин да се платформа и уређује за сваки вид превоза понаособ.

Коментар да обавеза закључења уговора у седишту привредног субјекта је уређена чланом 168. став 9. Нацрта закона на начин да се након извршења превоза возило се мора без одлагања вратити у седиште, осим ако се отпочиње превоз по новом уговору о превозу, који је закључен и евидентиран пре отпочињања новог уговореног превоза.

Предлог да се пропише минимални број од пет возила за добијање решења којим се одобрава обављање лимо сервиса, се не прихвата, јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Милан Дамњановић је путем Портала еКонсултације изнео сугестију у вези са предложеним условима за обављање послова такси возача, подржавајући решење према којем је као један од услова предвиђено да возач најмање пет година поседује возачку дозволу Б категорије.

Сматра да није оправдано условљавати обављање послова такси возача поседовањем квалификације, односно кода „95“, који се односи на професионалне возаче, имајући у виду природу такси превоза и чињеницу да се ова делатност обавља путничким возилима.

Према његовом мишљењу, услов да лице најмање пет година поседује возачку дозволу Б категорије представља прихватљиво решење које би могло позитивно утицати на развој такси превоза. Посебно је указао да би ублажавање услова за избор и ангажовање такси возача омогућило лакше проналажење одговарајућих кандидата и допринело бржем и стабилнијем развоју ове делатности.

Такође је истакао да је за развој такси превоза неопходно обезбедити довољан број потенцијалних кандидата за послове возача. У том смислу указао је на постојеће потешкоће транспортних привредних друштава у проналажењу професионалних возача теретних возила, сматрајући да би захтевање истих или сличних професионалних квалификација за такси возаче додатно отежало проналажење лица за обављање такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Чланом 102. Нацрта закона дато је овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација за возача чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Марко Дамњановић је путем Портала еКонсултације изнео сугестију у вези са предложеним условима за обављање послова такси возача из члана 102. Нацрта закона, изражавајући подршку предложеном решењу.

Истакао је да у многим местима не постоје средње саобраћајне школе, због чега је у пракси било отежано проналажење возача који испуњавају услов у погледу одговарајуће стручне спреме. Према његовом мишљењу, предложеним решењем из члана 102. Нацрта закона отклања се наведена препрека и олакшава испуњавање услова за обављање послова такси возача.

Закључно, изразио је пуну подршку предложеном решењу из Нацрта закона.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Чланом 102. Нацрта закона дато је овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација за возача чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Александар Јанковић је путем Портала еКонсултације доставио већи број садржински истих или сличних предлога и примедба који се односе на услове за добијање одобрења за обављање такси превоза, положај самосталних такси предузетника, уступање односно изнајмљивање такси дозвола, рад такси удружења, сузбијање сиве економије и повећање броја лица којима би било омогућено да самостално обављају такси превоз. Имајући у виду да се у достављеним коментарима понављају исти или суштински повезани предлози и образложења, они су приказани обједињено.

Основни предлог односи се на омогућавање свим заинтересованим лицима која испуњавају законом прописане услове, поседују сертификат о познавању града, одговарајуће

возило и регистрованоу предузетничку радњу, да добију одобрење за обављање такси превоза као самостални предузетници.

Према његовом мишљењу, постојећи систем ограничава могућност да лица која испуњавају услове добију сопствено одобрење за обављање такси превоза, због чега су поједини возачи принуђени да послују посредством такси удружења или да користе одобрења других лица. Сматра да би лицима која испуњавају прописане услове требало омогућити да непосредно обављају делатност као предузетници и да своје пореске и друге обавезе непосредно измирују држави.

У више достављених коментара указао је на праксу уступања, односно, према његовим наводима, „изнајмљивања“ такси дозвола другим лицима. Навео је да се за коришћење таквих дозвола наплаћују месечни износи од око 400 до 600 евра. Предложио је да се лицима која не обављају такси превоз, већ своја одобрења уступају другим лицима уз накнаду, одузме одобрење за обављање такси превоза, као и да се таква одобрења омогуће лицима која испуњавају прописане услове и желе самостално да обављају делатност.

Такође је предложио да се одобрење одузме лицима која не измирују прописане пореске обавезе. Сматра да би требало поштрити и казне у случају када једно лице обавља такси превоз користећи одобрење издато другом лицу, при чему би, према његовом предлогу, одговорност требало да сноси и ималац одобрења који је омогућио другом лицу његово коришћење.

Указао је и на трошкове које, према његовим наводима, поједини возачи имају према такси удружењима. Навео је да такси удружења од лица која желе да раде посредством њих, укључујући и лица која користе сопствено возило, наплаћују месечне накнаде које могу износити око 400 до 600 евра, док су трошкови још већи када возач користи возило које му обезбеђује такси удружење. Изнео је сумњу да се на део ових прихода не измирују одговарајуће пореске обавезе и сматра да таква пракса доприноси сивој економији.

Према његовом мишљењу, омогућавањем већем броју лица која испуњавају све прописане услове да добију сопствено одобрење за обављање такси превоза смањила би се потреба за посредовањем такси удружења и коришћењем одобрења других лица, а предузетници би своје пореске и друге обавезе непосредно измиривали држави. Сматра да би се на тај начин допринело сузбијању сиве и црне економије и повећању јавних прихода.

Као додатни разлог за предложено решење навео је потребу за стварањем слободнијег тржишта и здраве конкуренције у области такси превоза. Према његовом мишљењу, омогућавање свим лицима која испуњавају прописане услове да самостално обављају такси превоз умањило би могућност стварања монополског положаја већих привредних субјеката и такси удружења.

Такође сматра да би предложено решење позитивно утицало на квалитет и безбедност такси превоза. Навео је да возачи који имају додатне месечне трошкове према такси удружењима или имаоцима одобрења морају дуже да раде како би покрили те трошкове, па, према његовим наводима, поједини возачи раде и по 12 или 13 сати дневно. Сматра да би самостални такси предузетници, ослобођени таквих додатних трошкова, могли да раде краће,

односно осам до девет сати дневно, што би допринело већој одморности возача и безбедности саобраћаја.

Поред тога, навео је да би средства која се сада, према његовим наводима, издвајају за накнаде такси удружењима или имаоцима туђих одобрења, самостални предузетници могли да усмере на одржавање, поправку или набавку новијег возила, што би, по његовом мишљењу, допринело побољшању квалитета такси услуге.

На крају, указао је да би већи број самосталних такси предузетника могао да допринесе већој доступности такси превоза у периодима повећане потражње, нарочито током саобраћајних шпицева и у условима кише или снега, када, према његовом мишљењу, постојећи број расположивих такси возила није довољан.

Закључно, Александар Јанковић је предложио да се сваком лицу које испуњава законом прописане услове, поседује сертификат о познавању града, одговарајуће возило и регистровану предузетничку радњу омогући добијање сопственог одобрења за обављање такси превоза. Сматра да би такво решење истовремено допринело сузбијању неформалних облика пословања, повећању пореских прихода, јачању конкуренције, већој доступности такси возила, побољшању квалитета возног парка и већој безбедности такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се сваком лицу које испуњава законом прописане услове, поседује сертификат о познавању града, одговарајуће возило и регистровану предузетничку радњу омогући добијање сопственог одобрења за обављање такси превоза се одбија јер је нацртом закона утврђено да се такси превоз обавља на основу решења о одобравању такси превоза које издаје општинска, односно градска управа, односно управа надлежна за послове саобраћаја, у оквиру дозвољеног броја такси возила који је утврђен актом из члана 119. став 4. нацрта закона.

Горан Симић је путем Портала еКонсултације изнео предлоге и примедбе у вези са условима за добијање одобрења за обављање такси превоза, транспарентношћу података о издатим одобрењима, наслеђивањем такси предузетничке радње и статусом одобрења чији имаоци не обављају такси превоз.

Поздравио је предложене измене закона у делу који се односи на такси превоз, сматрајући да постојећи систем оставља простор за злоупотребе, нарочито у случајевима када лица која поседују одобрење за обављање такси превоза не обављају непосредно ову делатност, већ омогућавају другим лицима да раде на основу њиховог одобрења уз плаћање одређене накнаде.

Према његовим наводима, постоје лица која испуњавају све законом прописане услове и поседују потребну документацију за обављање такси превоза, али немају могућност да добију сопствено одобрење. Истовремено, навео је да у пракси постоји могућност да таква лица плаћају имаоцима одобрења износ од 400 до 600 евра месечно како би обављала такси превоз на основу њиховог одобрења.

С тим у вези, предложио је да се лицима која испуњавају све прописане услове омогући добијање сопственог одобрења за обављање такси превоза, сматрајући да би се на тај начин

омогућио приступ делатности новим возачима, а да би се порези и друге јавне дажбине непосредно уплаћивали држави.

Такође је предложио да подаци о издатим одобрењима за обављање такси превоза буду јавно доступни, и то нарочито подаци о укупном броју издатих предузетничких одобрења, лицима која су њихови имаоци и датуму када је свако одобрење издато. Сматра да би се на тај начин обезбедила већа транспарентност система и омогућило утврђивање стварног броја одобрења која се активно користе за обављање такси превоза.

У погледу наслеђивања, указао је на потребу да се спречи, према његовим наводима, трговина такси дозволама у случају смрти имаоца одобрења или његове трајне неспособности за рад. Предложио је да се могућност наставка обављања делатности у таквим случајевима омогући само најужим члановима породице, уколико желе да наставе обављање такси превоза и испуњавају прописане услове, како би се спречило преношење одобрења трећим лицима ради стицања имовинске користи.

Поред тога, предложио је да се преиспита статус одобрења за обављање такси превоза која су у мировању, као и одобрења чији имаоци фактички не обављају делатност нити имају запослена лица која обављају такси превоз. Према његовом предлогу, уколико такво стање траје од три до шест месеци, требало би размотрити престанак важења одобрења, уз предвиђање изузетка за случајеве у којима је предузетник привремено спречен за рад из здравствених разлога.

Закључно, сматра да је приликом утврђивања броја такси возила и одобрења потребно узети у обзир не само формално издата одобрења већ и број одобрења која се стварно користе за обављање такси превоза. Према његовом мишљењу, већа транспарентност података, преиспитивање неактивних одобрења и омогућавање лицима која испуњавају прописане услове да добију сопствено одобрење допринели би уређенијем функционисању такси превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се преиспита статус одобрења за обављање такси превоза која су у мировању, као и одобрења чији имаоци фактички не обављају делатност нити имају запослена лица која обављају такси превоз, се не прихвата имајући у виду да је чланом 107. став 1. тачка 5) нацрта закона утврђено да у случају регистрације привременог прекида обављања делатности такси превоза у агенцији за привредне регистре дуже од 180 дана у року од 3 године, осим у случају да је привремени прекид узрокован здравственим разлозима. Истим чланом у ставу 2. је утврђено да привремени прекид из става 1. тачка 5) овог члана не може бити дужи од 30 дана у континуитету, а да се изузетно, услед озбиљнијих здравствених разлога, овај период може продужити.

Жарко Петковић је путем Портала еКонсултације изнео сугестију у вези са предложеним условима за обављање послова такси возача, подржавајући решење којим се олакшава приступ овој делатности млађим возачима.

Истакао је да је потребно омогућити млађим возачима да испуне услове за обављање такси превоза и добију могућност рада у овој делатности. Према његовом мишљењу, међу постојећим такси возачима значајно су заступљена старија лица и пензионери, због чега

предложене измене види као позитивно решење које би могло да омогући већем броју млађих возача да се баве такси превозом.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Чланом 102. Нацрта закона дато је овлашћење јединици локалне самоуправе да може прописати додатне услове по питању стручне спреме и додатних квалификација за возача чиме се у складу са специфичностима различитих локалних самоуправа омогућава да одговарајуће уреди област такси превоза на својој територији.

Град Сомбор, преко Небојше Тривуновића, члана Градског већа задуженог за комуналне делатности и инвестиције, доставио је путем електронске поште две примедбе на одредбу члана 103. став 1. Нацрта закона, које се односе на услове које такси возило треба да испуњава.

Првом примедбом указано је да су тач. 9) и 10) у члану 103. став 1. Нацрта закона идентичне, због чега је потребно отклонити наведено понављање и нормативно-технички ускладити текст ове одредбе.

Другом примедбом предложено је да се члан 103. став 1. тачка 9) допуни тако да јединица локалне самоуправе, поред ближих и посебних услова у погледу обележавања возила, изгледа и уредности, као и исправности опреме возила, може да пропише и услове који се односе на старост возила и стандард, односно нормативе мотора.

У том смислу, предложено је да члан 103. став 1. тачка 9) гласи:

„да испуњава ближе и посебне услове које прописује јединица локалне самоуправе у погледу обавезе обележавања возила, изгледа и уредности, исправности опреме возила, као и услове по питању старости возила и нормативе мотора.“

Образлажући предлог да се јединицама локалне самоуправе омогући прописивање услова у погледу стандарда мотора такси возила, Град Сомбор је указао да је циљ оваквог решења заштита животне средине и унапређење квалитета ваздуха. Према наводима подносиоца, на територији града постоји значајан проблем аерозагађења, укључујући загађење које потиче од издувних гасова моторних возила, због чега сматрају да би постављање одговарајућих еколошких стандарда за такси возила допринело смањењу негативног утицаја саобраћаја на животну средину.

Такође су указали да би овакво решење могло позитивно да утиче на квалитет ваздуха и услове живота локалног становништва, посебно имајући у виду, према њиховим наводима, проблеме у погледу квалитета ваздуха и учесталости респираторних обољења.

У погледу старости такси возила, предложено је да се јединици локалне самоуправе омогући да пропише одговарајуће ограничење, при чему су као могући примери наведене границе од 10 или 15 година старости возила.

Као разлог за увођење таквог ограничења наведена је потреба да се спречи обављање такси превоза дотрајалим и технички мање поузданим возилима. Према мишљењу Града Сомбора, прописивање максималне старости возила допринело би већој сигурности путника и

других учесника у саобраћају, као и постепеном унапређењу квалитета возног парка који се користи за обављање такси превоза.

Закључно, Град Сомбор је предложио да се, поред отклањања дуплирања тач. 9) и 10) у члану 103. став 1. Нацрта закона, јединицама локалне самоуправе изричито омогући да, у складу са локалним потребама, прописују посебне услове у погледу максималне старости такси возила и стандарда мотора, ради унапређења безбедности саобраћаја, квалитета возног парка и заштите животне средине.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедба која се односи на правнотехничку редакцију текста у погледу да су тач. 9) и 10) у члану 103. став 1. Нацрта закона идентичне, се прихвата.

Предлог да члан 103. став 1. тачка 9) гласи: „да испуњава ближе и посебне услове које прописује јединица локалне самоуправе у погледу обавезе обележавања возила, изгледа и уредности, исправности опреме возила, као и услове по питању старости возила и нормативе мотора се не прихвата јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона.

Жељко Станковић изнео је примедбу на предложени начин утврђивања цене такси превоза када се вожња наручује путем електронске платформе, посебно у погледу могућности да цена превоза буде позната путнику пре отпочињања вожње.

Указао је да на трајање вожње и њену коначну цену могу утицати околности које није могуће унапред поуздано предвидети, као што су саобраћајне гужве, саобраћајне незгоде, радови на путу и друге околности које могу довести до значајног продужења времена вожње. С тим у вези, поставио је питање на који начин ће електронска платформа унапред утврдити цену превоза у ситуацијама када стварно трајање вожње, услед наведених околности, значајно одступи од предвиђеног, као и на који начин ће се у таквим случајевима обезбедити примена прописаног ограничења цене.

Подносилац сматра да је таксиметар и даље најпоузданији инструмент за утврђивање стварне цене такси превоза, јер омогућава обрачун цене у складу са стварним током и трајањем конкретне вожње. Према његовом мишљењу, увођење могућности да се цена такси превоза утврђује посредством електронске платформе може довести до различитих услова за обављање исте врсте превоза и створити услове за нелојалну конкуренцију.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Нацртом Закона предвиђено је да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Одлуком се утврђује ценовник услуга такси превоза у коме је приказана цена такси услуге пређеног километра, старта, минута чекања, доласка на адресу по позиву, превоз пртљага по комаду, као и фиксна цена превоза са локације од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе. У случају уговорених вожњи које су наручене путем електронске платформе за посредовање дозвољена су одступања од цене превоза утврђене одлуком из члана 119. став 6., под условом да су цена превоза, место поласка и одредиште унапред уговорени,

при чему уговорена цена превоза може бити нижа од цене прописане у оквиру важеће тарифе за највише 20% или виша за највише 30%.

Огњен Ковачевић је путем Портала еКонсултације доставио предлог, као и посебан документ у прилогу којим је тај предлог детаљније разрадио, да се Нацртом закона изричито уреди „заједничка возња без добити“ као посебан некомерцијални облик мобилности који се, под тачно прописаним условима, не би сматрао јавним превозом. Предложио је да се у том циљу допуне одредбе чл. 2, 14. и 15. Нацрта закона, односно да се дефинише појам заједничке возње без добити, пропишу услови под којима се она изузима из режима јавног превоза и уреди положај електронских платформи које служе искључиво за повезивање учесника такве возње.

Према његовом предлогу, „заједничка возња без добити“ представљала би возњу путничким возилом коју физичко лице као возач предузима првенствено ради сопственог путовања, а у којој највише три сапутника који путују у истом правцу учествују искључиво у непосредним трошковима горива, односно другог енергента и путарине, без остваривања добити возача, сапутника или другог лица.

У том смислу, предложио је да се у члану 2. Нацрта закона, после тачке 62), додају нове тачке 63) и 64), којима би се дефинисали појмови „заједничка возња без добити“ и „електронска платформа за заједничку возњу без добити“. Електронска платформа за заједничку возњу без добити била би дефинисана као софтверско решење које искључиво повезује учеснике такве возње, без организовања јавног превоза и без остваривања добити из конкретне возње или поделе њених трошкова.

Даље је предложио допуну члана 14. Нацрта закона тако што би се изричито прописало да се заједничка возња без добити не сматра јавним превозом уколико је испуњено више кумулативно прописаних услова.

Као први услов предложио је да возач пре објављивања возње самостално одреди одредиште, основну руту, дан и оквирно време путовања и да би исто путовање предузео и у случају да нема сапутника. На тај начин би се, према његовом мишљењу, заједничка возња разграничила од ситуације у којој возач организује путовање искључиво на захтев другог лица ради пружања услуге превоза.

Други услов био би да се сапутник придружује већ планираној возњи у истом правцу и да не може да наручује возило, посебну руту или време поласка. Предложио је да мање успутно одступање од планиране руте буде дозвољено, али да се такво одступање не може посебно наплаћивати.

Као трећи услов предложио је ограничење броја сапутника, тако да се у једној заједничкој возњи могу превозити највише три сапутника, уз обавезно поштовање броја места уписаног у саобраћајној дозволи возила.

У погледу трошкова путовања, предложио је да сапутници могу учествовати искључиво у непосредним трошковима горива, односно енергента и путарине. Према његовом предлогу, у износ који се дели између учесника не би могли да буду укључени трошкови рада и времена

возача, чекања, амортизације, одржавања возила, осигурања, паркирања нити било какав износ који би представљао добит.

Посебно је предложио начин утврђивања максималног износа који сапутници могу да плате. Ако је „Т“ укупан непосредни трошак конкретне вожње, а „П“ број сапутника, укупан износ свих уплата сапутника не би смео да пређе износ који се добија применом формуле $T \times P/(P+1)$, док појединачна пуна уплата сапутника не би смела да буде већа од $T/(P+1)$. За сапутника који користи само део руте, овај износ би се сразмерно умањивао. На тај начин би и сам возач обавезно сносио свој део непосредних трошкова путовања, чиме би се додатно искључила могућност остваривања добити.

Предложио је и да се изричито пропише да износи које возач прими од сапутника у наведеним границама представљају искључиво повраћај дела стварних трошкова путовања, а не цену услуге превоза нити приход од обављања делатности. Сваки износ наплаћен преко прописаног максимума сматрао би се накнадом за превоз, услед чега се на конкретну вожњу више не би примењивао предложени изузетак од режима јавног превоза.

Као додатни услов предложио је да возач нема својство превозника, да вожње не нуди као делатност према фиксном реду вожње и да по том основу не остварује приход. Истовремено је предложио да се пропише да само понављање сопственог уобичајеног путовања не представља обављање јавног превоза, уколико су испуњени сви остали услови за заједничку вожњу без добити.

Огњен Ковачевић је предложио и одговарајућу допуну члана 15. Нацрта закона, како би се посебно уредио положај електронских платформи посредством којих се возачи и сапутници повезују ради заједничке вожње без добити. Према његовом предлогу, правила која се односе на оператора електронске платформе за посредовање у јавном превозу не би се примењивала на овакву платформу уколико она испуњава посебно прописане услове.

Таква платформа би морала јасно да назначи да нема својство превозника и да је њена функција искључиво повезивање учесника већ планиране вожње. Платформа би морала технички да ограничи број сапутника на највише три и да онемогући унос износа већег од максималног учешћа у трошковима утврђеног у складу са предложеним правилима.

Такође је предложио да платформа не може да одређује комерцијалну цену вожње, наплаћује проценат, провизију или другу накнаду по вожњи која зависи од износа или броја реализованих вожњи, нити да учествује у новчаном току приликом поделе трошкова између возача и сапутника или да остварује добит из конкретне трансакције.

Према његовом предлогу, платформа би истовремено била дужна да чува основне податке неопходне за проверу испуњености прописаних услова и да онемогући даље коришћење платформе лицу које је злоупотребава ради прикривеног обављања јавног или такси превоза.

Као пример могуће електронске платформе навео је апликацију под радним називом „Стопер“, али је нагласио да предложено законско решење не би требало везивати за конкретну апликацију. Правила би, према његовом предлогу, требало да буду општа и технолошки неутрална и да се примењују на сваку електронску платформу која испуњава законом прописане услове.

Образлажући предлог, Огњен Ковачевић је указао да члан 14. Нацрта закона широко одређује околности на основу којих се одређени превоз може сматрати забрањеним јавним превозом, укључујући наплату превоза, јавно оглашавање и обављање превоза на релацији на којој постоји линијски превоз. Према његовом мишљењу, без изричито прописаног изузетка овакво решење би могло да обухвати и грађанина који је путовање већ планирао и предузима га ради сопствених потреба, а са другим лицима само дели део стварних трошкова тог путовања.

Сматра да се комерцијални превоз и некомерцијална заједничка вожња разликују по својој сврси и економској суштини и да због тога не би требало да буду подвргнути истом правном режиму. Према његовом предлогу, јасна граница између ова два облика превоза обезбедила би се тиме што путовање мора бити иницирано сопственом потребом возача, сапутник не може наручивати превоз нити одређивати посебну руту, број сапутника је ограничен на три, признају се искључиво непосредни трошкови горива или енергента и путарине, возач обавезно сноси сопствени део трошкова, а остваривање било какве добити је искључено.

Према његовом мишљењу, предложено решење би повећало правну сигурност грађана и органа надлежних за надзор, јер би били унапред прописани објективни критеријуми на основу којих се утврђује да ли конкретна вожња представља некомерцијално дељење трошкова или обављање јавног превоза.

Такође сматра да би овакав модел допринео бољем коришћењу расположивих капацитета путничких возила, смањењу броја празних седишта, потрошње горива, саобраћајних гужви и емисија, као и побољшању мобилности у местима и периодима у којима је понуда јавног превоза недовољна.

Истовремено је истакао да предложени модел, према његовом мишљењу, не би угрозио лиценциране превознике, будући да би се изузетак од режима јавног превоза примењивао само док су испуњени сви прописани услови. Уколико би постојала добит возача, наручена рута, комерцијална цена, више од три сапутника или би се превоз фактички обављао као делатност, конкретна вожња више не би могла да се сматра „заједничком вожњом без добити“.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се Нацртом закона изричито уреди „заједничка вожња без добити“ као посебан некомерцијални облик мобилности се не прихвата јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Нацрт закона о превозу путника уређује питање јавног превоза и превоза за сопствене потребе док се остали видови превоза који имају карактер јавног превоза одредбама Нацрта закона јасно санкционисали. Предложеним увођењем посебног изузетка за „заједничку вожњу без добити“ отвара се простор за тешко разграничење између некомерцијалног дељења трошкова и недозвољеног обављања јавног превоза, нарочито у погледу стварне висине и структуре трошкова и начина организовања вожње. Постојеће одредбе Нацрта закона већ обезбеђују јасно разликовање јавног превоза од недозвољеног превоза који се обавља без испуњења прописаних услова, због чега није оправдано уводити додатне дефиниције, изузетке и посебан режим за електронске платформе, који би могли отежати контролу и створити могућност прикривеног обављања јавног превоза.

Чланом 14. Нацрта закона се уређује разлика између дозвољеног и недозвољеног превоза а дељени превоз без карактера јавног превоза одредбама Нацрта закона се не забрањује те идеја да се овај облик превоза уреди није прихваћен јер и није јави превоз нити превоз за сопствене потребе.

Ласло Тарјан, путем електронске поште и Портала еКонсултације изнео је примедбу на одредбе члана 14. Нацрта закона и предложио његову допуну, као и додавање новог члана 14а, којим би се посебно уредило некомерцијално заједничко коришћење путничког возила, односно дељење превоза и трошкова путовања (*carpooling*).

У начелној примедби указао је да су поједина решења Нацрта закона, према његовом мишљењу, превише рестриктивна и да могу задирати у приватну сферу грађана, њихову слободу кретања и могућност међусобне солидарности. Сматра да се настојањем да се спречи нелегални јавни превоз истовремено ограничавају и некомерцијални облици заједничког превоза, нарочито дељење трошкова путовања између возача и сапутника.

Посебно је указао да такво решење може негативно утицати на мобилност грађана који немају одговарајући приступ јавном линијском превозу. Због тога сматра да би законом требало јасно разграничити комерцијално обављање превоза ради остваривања добити од добровољног, некомерцијалног заједничког путовања код којег сапутници искључиво учествују у стварним трошковима пута.

У том смислу, предложио је да се у члану 14. Нацрта закона, после става 2, дода нови став 3. којим би било прописано да се, изузетно од ст. 1. и 2. тог члана, јавним превозом не сматра некомерцијално заједничко коришћење путничког возила, односно дељење превоза и трошкова пута, као ни солидарни превоз лица, под условима који би били посебно прописани новим чланом 14а.

Такође је предложио додавање новог члана 14а, којим би се уредио институт заједничког коришћења возила (*carpooling*). Према предложеном решењу, заједничко коришћење путничког возила представљало би превоз у којем физичко лице – возач дели слободна места у свом возилу са другим лицима – сапутницима, ради реализације путовања које возач обавља за сопствене потребе.

Предложио је да се такав превоз сматра некомерцијалним и дозвољеним под условом да возач не остварује економску добит. Према његовом предлогу, сматрало би се да возач не остварује економску добит уколико укупан износ накнаде коју плаћају сви сапутници заједно не прелази укупне директне трошкове конкретног путовања, односно трошкове горива или другог енергента и путарине.

Ради објективног утврђивања висине ових трошкова, предложио је да се они обрачунавају према званичној некомерцијалној тарифи по километру коју би прописивало министарство надлежно за послове саобраћаја, узимајући у обзир просечну потрошњу возила и тржишне цене горива.

Према његовом предлогу, возачу би било омогућено да слободна места понуди и организује овакав превоз непосредно или посредством регистрованих информационих платформи, односно апликација и интернет страница. У случају организовања превоза путем

платформе, предложио је да платформа поседује алгоритам за аутоматско ограничавање максималне цене по сапутнику, како би се онемогућило остваривање добити.

Истовремено, предложио је да се овакав вид превоза не може обављати уколико возач превоз обавља као професионалну делатност, уколико има статус запосленог код оператора платформе или уколико превоз обавља на истој релацији више пута дневно на начин који би представљао симулирање јавног линијског превоза.

Образлажући предложене измене, Ласло Тарјан је указао да би примена члана 14. у предложеном облику, према његовом мишљењу, могла обухватити и ситуације у којима возач превози колеге са посла, пријатеље, комшије, познанике, па и аутостопере, односно друга лица која нису у сродству са њим, а која учествују у трошковима путовања. Сматра да такве ситуације не би требало изједначавати са обављањем јавног превоза ради стицања добити и да би предложено решење могло непотребно отежати превоз грађанима који немају или не могу да користе друге облике превоза.

Посебну примедбу изнео је на тачку 4. става 2. члана 14. Нацрта закона. Према његовом мишљењу, ова одредба би у пракси могла довести до тога да се приликом инспекцијског надзора као једна од околности за утврђивање нелегалног јавног превоза цени могућност возача да из сопствених прихода финансира трошкове који произлазе из пређене километраже возила од последњег техничког прегледа. Сматра да би такво решење могло створити правну несигурност за грађане, пребацити терет доказивања на лице које управља возилом и створити простор за различито поступање приликом инспекцијског надзора.

Као образложење предложеног модела, навео је да би посебним законским уређивањем некомерцијалног заједничког превоза било могуће поставити јасну границу између дељења стварних трошкова путовања и обављања превоза ради стицања добити. Као пример упоредноправног решења навео је француско законодавство, односно *Code des transports*. Према његовом предлогу, основни критеријум за разграничење био би да возач од сапутника може примити само износ којим се покривају стварни трошкови горива, односно енергента и путарине, без могућности остваривања профита.

Закључно, сматра да би предложено решење омогућило истовремено сузбијање нелегалног јавног превоза и заштиту регистрованих превозника, али и очување могућности да грађани добровољно организују заједничка путовања и међусобно деле стварне трошкове пута без остваривања добити.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се Нацртом закона изричито уреди некомерцијално заједничко коришћење путничког возила, односно дељење превоза и трошкова путовања (carpooling) се не прихвата јер би предложена измена произвела негативне последице у примени закона. Предложеним се отвара простор за тешко разграничење између некомерцијалног дељења трошкова и недозвољеног обављања јавног превоза, нарочито у погледу стварне висине и структуре трошкова и начина организовања вожње. Увођење посебног изузетка и посебних правила за овај вид превоза могло би отежати контролу у пракси и створити простор да се под формом некомерцијалног дељења трошкова фактички обавља недозвољени јавни превоз. Нацрт закона о превозу путника уређује питање јавног превоза и превоза за сопствене потребе док се остали

видови превоза који имају карактер јавног превоза одредбама Нацрта закона јасно санкционисали.

Чланом 14.Нацрта закона се уређује разлика између дозвољеног и недозвољеног превоза а дељени превоз без карактера јавног превоза одредбама Нацрта закона се не забрањује те идеја да се овај облик превоза уреди није прихваћен јер и није јави превоз нити превоз за сопствене потребе.

Комисија за контролу државне помоћи, преко Милице Милорадовић, путем електронске поште доставила је предлог за допуну члана 64. Нацрта закона, који се односи на накнаду за пружање услуга јавног превоза путника.

Комисија је предложила да се у члану 64. Нацрта закона дода нови став 2. којим би се прописало да се накнада за пружање услуга јавног превоза путника из става 1. тачка 2) подтачка (1) тог члана, која може садржати државну помоћ у смислу прописа којима се уређује контрола државне помоћи, пријављује Комисији за контролу државне помоћи пре доделе, ради оцене њене усклађености.

Образлажући предложену допуну, Комисија је указала да члан 64. став 1. тачка 2) подтачка (1) Нацрта закона предвиђа могућност утврђивања накнаде за пружање услуга јавног превоза путника. Према наводима Комисије, таква накнада, у зависности од начина њеног утврђивања и доделе, може представљати државну помоћ у облику накнаде за обављање услуга од општег економског интереса, у смислу прописа којима се уређује контрола државне помоћи.

С тим у вези, Комисија се позвала на члан 6. став 1. Закона о контроли државне помоћи („Службени гласник РС”, број 73/19), којим су прописани услови под којима накнада за обављање услуге од општег економског интереса не представља државну помоћ.

Комисија је указала да, у складу са наведеном одредбом, накнада не представља државну помоћ ако је одговарајућим актом учеснику на тржишту поверена обавеза обављања одређене услуге од општег економског интереса, уз јасно дефинисан обим и садржај те услуге; ако су параметри за израчунавање висине накнаде унапред утврђени на објективан и транспарентан начин; ако висина накнаде не премашује износ неопходан за покривање свих или дела трошкова насталих приликом извршавања обавезе обављања услуге, узимајући у обзир релевантне приходе и разумну добит; као и ако је испуњен услов који се односи на избор учесника на тржишту у конкурентном поступку јавног надметања којим се обезбеђује најадекватнија накнада или, ако такав поступак није спроведен, да је накнада одређена на основу анализе трошкова типичног, добро управљаног учесника на тржишту који располаже потребним средствима и остварује позитивне финансијске резултате пословања.

Имајући у виду наведено, Комисија је указала да накнада за пружање услуга јавног превоза путника која не испуњава прописане услове да се не сматра државном помоћи може представљати државну помоћ у облику накнаде за обављање услуге од општег економског интереса. У том случају, према предлогу Комисије, такву државну помоћ потребно је пријавити Комисији за контролу државне помоћи пре њене доделе, ради оцене усклађености.

Сходно томе, предложено је да се члан 64. Нацрта закона допуни ставом 2. који гласи:

„Накнада за пружање услуга јавног превоза путника из става 1. тачка 2) подтачка (1) овог члана која може садржати државну помоћ у смислу прописа којима се уређује контрола државне помоћи пријављује се Комисији за контролу државне помоћи, пре доделе, ради оцене усклађености.”

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Прихвата се предлог да се члан 64. Нацрта закона допуни ставом 2. који гласи: „Накнада за пружање услуга јавног превоза путника из става 1. тачка 2) подтачка (1) овог члана која може садржати државну помоћ у смислу прописа којима се уређује контрола државне помоћи пријављује се Комисији за контролу државне помоћи, пре доделе, ради оцене усклађености.”

Домаћи превозник SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD, преко директора Мухамеда Баше и домаћи превозник Мерлин бус доо Београд преко директора Амине Јосовић доставили су путем електронске поште као и писменим путем на адресу министарства и портала еКонсултације примедбе, предлоге и сугестије на Нацрт закона, као и посебан прилог који се односи на питања међународног линијског превоза путника и поступак усаглашавања редова вожње. У достављеном материјалу изнете су начелне примедбе на концепт Нацрта закона, као и конкретне примедбе које се односе на електронске платформе за посредовање, финансијску способност превозника, станичне услуге и уређивање међународног линијског превоза.

У начелним примедбама подносилац је навео да, према његовој оцени, предложена решења неће у довољној мери допринети побољшању услова пословања привредника и квалитета услуга за кориснике превоза. Указао је да Нацрт закона не решава поједине проблеме који су, према његовом мишљењу, присутни у пракси, као што су узроци нелегалног превоза, административно оптерећење превозника, питања функционисања аутобуских станица и потреба за потпунијим усклађивањем прописа са правилима Европске уније.

Посебно је оспорио концепт увођења и детаљног уређивања електронских платформи за посредовање у превозу. Сматра да се Нацртом закона непотребно уређују поједина питања која су већ обухваћена прописима којима се уређују облигациони односи, фискализација и електронска трговина, те да би такво уређивање могло довести до преклапања прописа и надлежности.

У том смислу, предложио је брисање одговарајућих дефиниција из члана 2. Нацрта закона које се односе на електронску платформу и оператора електронске платформе, као и преиспитивање, односно брисање члана 15. којим се уређује посредовање посредством електронске платформе. Према његовом мишљењу, посредовање у закључењу уговора и уговор о превозу већ су уређени прописима којима се уређују облигациони односи, док су електронско пословање и пружање услуга информационог друштва уређени прописима о електронској трговини.

Подносилац је посебно указао на однос између електронске платформе, превозника и путника. Сматра да поједине одредбе Нацрта закона стварају нејасноће у погледу тога ко закључује уговор о превозу, ко одговара за његово извршење, као и које обавезе има превозник у погледу издавања возне карте и фискалног рачуна када је услуга уговорена посредством платформе.

Као пример је навео могућност да корисник посредством платформе затражи сложенију услугу у чијем извршењу учествује више превозника, па чак и више различитих видова превоза. Према његовом мишљењу, у таквој ситуацији није довољно јасно да ли платформа закључује више појединачних уговора између корисника и различитих превозника или наступа као субјект који кориснику продаје јединствену услугу превоза. Сматра да би оваква питања требало недвосмислено уредити ако се одредбе о електронским платформама задрже у Нацрту закона.

Такође је изнео примедбе на поједине ставове члана 15. Нацрта закона, сматрајући да се њима у појединим случајевима непотребно ограничава слобода уговарања и самосталност превозника. Посебно је оспорио решење према којем би оператору платформе превозник достављао списак ангажованих возила и возача, наводећи да је превозник, након испуњавања услова за лиценцу, одговоран за самостално организовање превоза и распоређивање возила и возача. Истовремено је указао да би одредбе којима се уређују услови за рад платформе требало да буду прецизније у погледу спречавања злоупотреба и поступања субјеката који не испуњавају услове за обављање превоза.

Подносилац је затим указао на одредбе којима се уређује финансијска способност превозника. Сматра да прописивање финансијских услова за стицање лиценце не представља одговарајући показатељ способности превозника да квалитетно и благовремено извршава обавезе према путницима, држави и другим лицима. Према његовој оцени, такво решење може представљати додатно финансијско оптерећење превозника и утицати на њихову ликвидност.

У том смислу, предложио је брисање одредаба члана 24. Нацрта закона које се односе на услов финансијске способности правног лица које обавља превоз путника. Посебно је указао на положај постојећих превозника и потребу да се приликом увођења нових услова води рачуна о већ стеченим правима и дозволама, као и о економским последицама које би додатни услови могли имати на њихово пословање.

У погледу аутобуских станица, подносилац је изнео примедбу на решење из члана 53. став 2. Нацрта закона, према којем министар прописује начин утврђивања и највишу цену станичне услуге. Сматра да само прописивање овлашћења министра није довољно уколико се истовремено не обезбеди ефикасна примена таквог решења.

Указао је да је и важећим законом предвиђена могућност регулисања највише цене станичне услуге, али да, према његовим наводима, то решење није у довољној мери примењено у пракси. Сматра да високе цене станичних услуга представљају значајно оптерећење за превознике и да могу утицати на њихову одлуку да не користе аутобуске станице. Због тога је предложио да се питање начина утврђивања и ограничења цене станичних услуга уреди на начин који ће обезбедити стварну примену и ефикасан надзор.

Закључно, у овом делу достављених примедба подносилац је оценио да предложена решења могу довести до додатних трошкова за превознике и ограничити њихову пословну самосталност. Навео је да није посебно разматрао одредбе које се односе на такси превоз, услов стабилног и стварног седишта, јавне уговоре у градском и приградском превозу и друга питања која се непосредно не односе на делатност друштва које представља. Предложио је да се Нацрт закона преиспита и да се, пре увођења нових обавеза, у већој мери обезбеди доследна примена постојећих прописа.

У посебном прилогу, који се односи на међународни линијски превоз путника, SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD изнео је примедбе поводом предложених измена правила о усаглашавању редова вожње и заштитном времену. Подносилац је указао да је питање усаглашавања редова вожње непосредно повезано са економском одрживошћу постојећих међународних линија и стабилношћу пословања домаћих превозника.

Посебно је оспорен предлог да заштитно време на међународним линијама износи 60 минута. Према мишљењу подносиоца, такво заштитно време није прилагођено природи међународног линијског превоза, нарочито на линијама дужине од 500 до 1.200 km, и могло би довести до значајног повећања броја полазака на истим или сличним линијама, што би угрозило економску одрживост постојећих линија.

Указао је да је код међумесних линија краћих од 100 km предвиђено заштитно време од 60 минута, док је за линије дуже од 100 km предвиђено 75 минута. Полазећи од тога, сматра да није оправдано да се за знатно дуже међународне линије предвиди краће или исто заштитно време. Као пример је навео да није упоредиво организовање полазака на линијама Пријеполје–Ужице или Аранђеловац–Београд са линијама Београд–Беч, Београд–Париз или линијама ка Малмеу и Копенхагену.

Због тога је предложио да се за међународне линије са суседним државама и за друге краће међународне линије утврди посебно заштитно време, док би за дуже међународне линије заштитно време требало да буде најмање три часа. Као разлог је навео потребу очувања економске одрживости линија које се обављају на великим удаљеностима и захтевају значајне организационе и финансијске ресурсе.

Подносилац је, као аргумент за потребу посебног третмана домаћих превозника, указао и на положај превозника из Републике Србије у односу на превознике из држава чланица Европске уније. Према његовим наводима, домаћи превозници на појединим међународним линијама немају исте могућности за превоз путника између места на територији држава чланица Европске уније као превозници из тих држава, док страни превозници могу остваривати приходе на већем делу одобрене међународне линије. Због тога сматра да би приликом уређивања поступка усаглашавања и заштитног времена требало узети у обзир специфичан положај домаћих превозника.

Као упоредни пример навео је Републику Хрватску, тврдећи да је приликом либерализације међународног аутобуског превоза задржано одређено заштитно време у односима са трећим државама, укључујући Републику Србију. На основу тога је предложио да се и у домаћем правном оквиру задржи одговарајући степен заштите постојећих међународних линија.

Такође је указао да се приликом измене правила о усаглашавању редова вожње мора водити рачуна о обавези превозника да одобрену линију обавља редовно и континуирано. Према његовом мишљењу, одобрени ред вожње ствара обавезе превозника у погледу редовности и континуитета превоза, због чега се приликом одобравања нових полазака мора водити рачуна о економским условима који омогућавају да се те обавезе стварно извршавају.

У том контексту позвао се на правила која се примењују на међународни линијски превоз у Европској унији и указао да би приликом усклађивања домаћег законодавства требало

преузети и одредбе које се односе на приступ тржишту, услове под којима надлежни орган може одбити издавање одобрења, обавезе превозника и начин обављања одобрене линије. Сматра да делимично преузимање правила, без преузимања одредаба које обезбеђују континуитет и економску одрживост линијског превоза, може довести до неуравнотеженог решења.

Подносилац је затражио да се пре коначног уређивања поступка усаглашавања редова вожње додатно анализирају ефекти предложених решења на постојеће међународне линије и домаће превознике, као и да се у разматрање ових питања непосредније укључе превозници који обављају међународни линијски превоз.

Закључно, SRBIJA TOURS INTERNATIONAL DOO BEOGRAD предложио је да се преиспитају решења која се односе на електронске платформе, финансијску способност превозника и станичне услуге, као и да се код уређивања међународног линијског превоза задржи одговарајуће заштитно време и обезбеде услови за економски одрживо и континуирано обављање одобрених линија. Подносилац је затражио да се предложена решења додатно размотре са аспекта положаја домаћих превозника, корисника превоза и дугорочне стабилности тржишта међународног линијског превоза.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се преиспитају решења која се односе на електронске платформе, финансијску способност превозника и станичне услуге, као и да се код уређивања међународног линијског превоза задржи одговарајуће заштитно време и обезбеде услови за економски одрживо и континуирано обављање одобрених линија се не прихвата јер би предложене измене произвеле негативне последице у примени закона.

Нацртом закона предвиђен је јаснији регулаторни оквир за обављање превоза путника, којим се, поред услова за обављање делатности, прецизније уређују односи и одговорности свих учесника у систему превоза, обезбеђује већа транспарентност пословања, ефикаснија контрола, као и равноправни услови за све учеснике. Истовремено, услови у погледу финансијске способности, коришћења електронских платформи представљају инструменте за обезбеђивање стабилности система и уредног обављања превоза и заштите путника.

Нацрт закона предвиђа правни основ за уређивање питања цене станичних услуга обезбеђујући правно основ да се питање цене станичних услуга коначно уреди на задовољавајући начин имајући у виду да је актуелним законом правни основ за овај подзаконски акт дефинисан тако да је подзаконски акт немогуће донети јер уређује питање критеријума за одређивање цене станичне услуге али не и саме цене чиме је доношење прописа практично онемогућено.

Питање уређивања међународног линијског превоза задржи одговарајуће заштитно време и обезбеде услови за економски одрживо и континуирано обављање одобрених линија предвиђено је Нацртом закона да се уређује подзаконским актом као што је то био случај и до сада те са тим у вези овај предлог није прихваћен.

Миодраг Кркаловић, шеф Одсека за издавање дозвола, доставио је путем електронске поште примедбу на одредбу члана 124. став 6. Нацрта закона, којом је прописано да у насељу

или насељеном месту које је унето у одобрени ред вожње и које има аутобуску станицу превозник не може да користи аутобуско стајалиште, и предложио да се задржи решење из важећег Закона о превозу путника у друмском саобраћају.

Указао је да је чланом 99. став 6. важећег Закона прописано да је у насељу или насељеном месту које је унето у одобрени ред вожње и које има аутобуску станицу превозник дужан да одреди аутобуску станицу, али да може да одреди и највише два аутобуска стајалишта.

С тим у вези, предложио је да се члан 124. став 6. Нацрта закона измени тако да гласи:

„У насељу или насељеном месту које је унето у одобрени ред вожње и које има аутобуску станицу превозник је дужан да одреди аутобуску станицу, а може да одреди и највише два аутобуска стајалишта.”

Образлажући предлог, Миодраг Кркаловић је указао да се предложеним решењем укида постојећа могућност домаћег превозника који обавља међународни линијски превоз путника да, поред аутобуске станице, у одобрени ред вожње унесе и највише два аутобуска стајалишта у истом насељу или насељеном месту.

Као један од проблема који би могли настати применом предложеног решења навео је различит положај превозника који већ поседују дозволе за обављање међународног линијског превоза путника на основу раније одобрених редова вожње и превозника чији би редови вожње били одобравани након ступања на снагу новог закона. Према његовим наводима, превозници који су раније стекли право да користе одређена аутобуска стајалишта могли би да наставе да их користе, док код нових редова вожње таква могућност не би постојала. Сматра да би то могло довести до неуједначене праксе и ситуације да је на истом аутобуском стајалишту за поједине поласке дозвољено укрцавање и искрцавање путника, а за друге није.

Посебно је указао на последице предложеног решења за путнике. Навео је да би путници убудуће морали да се укрцавају и искрцавају искључиво на перонима аутобуских станица које су унете у ред вожње. Према његовом мишљењу, то би за путнике могло представљати додатни трошак због плаћања перонске услуге, нарочито у случају када превозна карта није купљена посредством канала продаје аутобуске станице.

Поред тога, указао је да би обавезно коришћење искључиво аутобуске станице могло створити и додатне трошкове и губитак времена због потребе да путник долази до аутобуске станице, односно да након искрцавања са ње наставља путовање до крајњег одредишта. Сматра да код постојећих редова вожње у којима су уписана одговарајућа аутобуска стајалишта путници могу да користе погоднија места за укрцавање и искрцавање.

Указао је и на различито уређивање овог питања код међумесног и међународног линијског превоза путника. У том смислу, позвао се на члан 72. став 12. Нацрта закона, којим је предложено да у граду, насељу или насељеном месту које има аутобуску станицу прве категорије која је унета у регистровани ред вожње, а у ред вожње није унето ниједно стајалиште из тог града, насеља или насељеног места, превозник може да одреди једно аутобуско стајалиште на итинереру регистрованог реда вожње и да једном у току важења реда вожње изврши измену без усаглашавања, у складу са чланом 79. Нацрта закона.

С тим у вези, указао је да се код обављања међумесног линијског превоза путника превознику, под прописаним условима, омогућава да поред аутобуске станице одреди и једно аутобуско стајалиште без усаглашавања, док се предложеним чланом 124. став 6. таква могућност у потпуности искључује код међународног линијског превоза путника.

Према његовом мишљењу, не постоји оправдан разлог да путници у међународном линијском превозу у овом погледу имају неповољнији положај у односу на путнике у међумесном линијском превозу. Из тог разлога предложио је задржавање решења из важећег закона, према којем је превозник у насељу или насељеном месту које има аутобуску станицу дужан да одреди аутобуску станицу, али му је истовремено омогућено да одреди и највише два аутобуска стајалишта.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедба да се члан 124. став 6. Нацрта закона измени гласи „У насељу или насељеном месту које је унето у одобрени ред вожње и које има аутобуску станицу превозник је дужан да одреди аутобуску станицу, а може да одреди и највише два аутобуска стајалишта.”, се не прихвата, јер је код међународног линијског превоза неопходно обезбедити контролисан и безбедан режим укрцавања и искрцавања путника и ефикаснију контролу обављања превоза. Како се ради о међународним линијама где нема дневних миграната и планира се путовање унапред није оправдано дозволити коришћење стајалишта у одобреном реду вожње које има аутобуску станицу.

Милан Милошевић, доставио је електронским путем примедбе, предлоге и сугестије на Нацрт закона, уз више пратећих докумената – амандманску табелу, процесно неутрална питања предлагачу, аналитички документ, јединствени регистар ризика и јединствени документациони GAP регистар – са захтевом да се достављена документација разматра као јединствена целина. У поднеску је нагласио да не оспорава потребу доношења новог системског закона, већ подржава циљеве који се односе на усклађивање са правним тековинама Европске уније, унапређење приступа професији друмског превозника, сузбијање нелегалног превоза, уређивање електронских платформи, дигитализацију, повећање доступности јавног превоза и јачање инспекцијског надзора.

Истовремено је указао да, према његовој анализи, Нацрт закона садржи нормативно-техничке недостатке који на појединим местима превазилазе карактер језичких или редакцијских омашки и могу утицати на утврђивање права и обавеза, инспекцијских овлашћења, правну квалификацију кажњивих дела, одузимање имовине и делотворност правног лека. Посебно је указао на унутрашња упућивања у инспекцијско-казненом делу Нацрта закона, пре свега у чл. 180, 181, 190. и 200, због чега је предложио да се пре утврђивања Предлога закона изврши потпуна ручна и машинска провера свих унутрашњих упућивања, нарочито у чл. 177–207.

У погледу члана 11. Нацрта закона, предложио је да се преиспита ограничење према којем две или више јединица локалне самоуправе могу заједнички организовати међумесни превоз као услугу од општег економског интереса само ако се налазе на територији истог управног округа. предложио је да се ова могућност омогући и јединицама локалне самоуправе које припадају различитим управним окрузима, када постоје функционална саобраћајна повезаност, међусобни споразум и одговарајућа анализа потреба и економске оправданости.

Као разлог је навео да административне границе управних округа не морају одговарати стварним дневним миграцијама становништва и функционалним везама у погледу приступа запошљавању, здравству и образовању.

У вези са чланом 15. Нацрта закона, подржао је системско уређивање електронских платформи, али је предложио додатно уређивање начина чувања, обраде и достављања података како би се обезбедили њихова проверљивост и једнообразан инспекцијски приступ. Предложио је да се обезбеди правни основ за прописивање минималног скупа података, временских ознака, јединственог идентификатора трансакције, односно вожње, формата у којем се подаци достављају надзорном органу, правила исправке нетачних података и евидентирања приступа подацима. Према предложеном решењу, требало би обезбедити и проверљиву везу између захтева корисника, оператора, превозника, возача, возила, цене и конкретно извршене услуге, при чему циљ не би био масовно прикупљање података, већ успостављање минималног и проверљивог доказног трага неопходног за спровођење закона.

У погледу института прикривеног путника из члана 178. тачка 14) Нацрта закона, указао је да не оспорава оправданост овог института као доказне радње код нелегалног превоза који се тешко може доказати другим средствима, али је предложио да услови за његову примену буду недвосмислено прописани као кумулативни. Према његовом предлогу, прикривени путник могао би се користити само ако истовремено постоји конкретно образложена основана сумња да се обавља нерегистрована или законом забрањена делатност превоза и ако потребни докази не могу бити прибављени другим доказним радњама или би њихово прибављање било значајно отежано. Предложио је и претходни образложени писани налог, као и изричито правило да прикривена радња служи документовању већ постојеће незаконите понуде, а не изазивању незаконитог поступања које иначе не би било учињено.

Истовремено је предложио да се за суштински исту прикривену доказну радњу обезбеде једнаки минимални процесни стандарди и када је спроводи комунална милиција у складу са чланом 188. Нацрта закона. Као минимални стандард навео је постојање основане сумње, доказну нужност, писани образложени налог, забрану провокације, запис о предузетој радњи и одговарајућу накнадну идентификацију службеног лица.

У односу на члан 180. Нацрта закона, указао је на потребу поновне провере свих унутрашњих упућивања, посебно одредбе којом је предвиђено обавештавање Министарства унутрашњих послова о мерама из тач. 2) и 4), као и упућивања на члан 103. став 1. тачка 7). Према његовој анализи, постоји ризик да су поједина упућивања последица промене нумерације, због чега је предложио да се не врши само изолована исправка броја поједине тачке, већ провера целокупног члана 180. Ако су одступања у односу на важеће решење намерна, предложио је да њихов материјални смисао и правна последица буду јасно утврђени.

Посебно је као критичну означио примедбу на члан 181. Нацрта закона, наводећи да тај члан у достављеној редакцији нема кохерентну нумерацију, будући да се после тач. 7) и 8) поново појављује тачка 1), док се у завршном делу упућује на тач. „5), 5), 7), 11) и 12)“. Сматра да због такве нумерације није могуће са потребним степеном правне сигурности утврдити на које се конкретне инспекцијске мере поједина упућивања односе. Предложио је да се члан 181. нормативно-технички реконструише у целини, тако што ће се формирати јединствен и непрекидан низ тачака, свака мера повезати са одговарајућом правном последицом, а након

тога поново проверити сва упућивања унутар тог члана и у другим одредбама Нацрта закона које на њега упућују.

Као критичну означио је и примедбу на члан 190. Нацрта закона. Указао је да ова одредба, код незаконитог обављања лимо сервиса, упућује на члан 200. став 1. тач. 16) и 17), односно члан 201. став 1. тач. 16) и 17), док се, према његовој анализи објављене редакције, одговарајуће повреде које се односе на лимо сервис налазе у другим тачкама казnenих одредаба. Предложио је да се упућивања из члана 190. ускладе тек након утврђивања коначне структуре и нумерације казnenих одредаба, како орган који примењује закон не би био доведен у ситуацију да сам претпоставља на коју је казнену норму предлагач намеравао да упутити. Такође је предложио поновну проверу формулације која у контексту лимо сервиса помиње путничко или теретно возило или аутобус, ради утврђивања да ли је реч о намерном материјалном решењу или редакцијском остатку.

У погледу члана 200. Нацрта закона, указао је на, према његовој оцени, критичну противречност јер се у анализираном тексту појављују две различите групе привредних преступа за које је предвиђено обавезно одузимање возила – једна одредба упућује на тач. 13), 16) и 17), а друга на тач. 14) и 19). Предложио је да се најпре материјално утврди за која дела се жели прописати обавезно одузимање возила, да се такав избор оцени са становишта тежине повреде и сразмерности, а затим задржи само једна недвосмислена одредба и са њом ускладе сва друга упућивања.

Полазећи од наведених примера, предложио је да се не врши само појединачна исправка уочених грешака, већ целокупна ручна и машинска провера инспекцијско-казненог блока Нацрта закона, нарочито чл. 177–207, кроз матрицу која би повезивала материјалну обавезу, надзорну меру, правни основ, субјекта одговорности, прекршај или привредни преступ, санкцију, заштитну меру и правни лек.

У погледу члана 197. Нацрта закона и мера код којих жалба не одлаже извршење, указао је да непосредно извршење одређених инспекцијских мера може бити оправдано потребом ефикасног надзора, али да правни лек може изгубити практичну делотворност ако се о жалби одлучи тек након што је мера у целини или претежно извршена. Предложио је да се за жалбе против таквих мера пропише нарочито кратак рок за другостепено одлучивање, наводећи као могуће решење рок од пет дана од пријема уредне жалбе. Такође је предложио да образложење непосредно извршиве мере садржи конкретне чињенице, ризик или опасност од наставка незаконитости, разлоге због којих блажа мера није довољна и разлоге због којих је неопходно непосредно извршење.

У вези са привременим одузимањем возила из чл. 189–191. Нацрта закона, указао је на потребу јаснијег уређивања процесних гаранција и положаја савесних трећих лица, имајући у виду да возило може бити имовина другог лица, предмет лизинга или закупа, основно средство предузетника или средство значајне економске вредности. Предложио је да се јасно уреде обавештавање надлежног суда, издавање потврде о одузимању, преузимање и чување возила, одговорност за оштећење, трошкови чувања, повраћај возила ако поступак не заврши утврђивањем одговорности, положај савесног власника, лизинг друштва и закуподавца, као и правни лек против прекомерног трајања привременог одузимања. Посебно је указао на могући кумулативни терет искључења возила из саобраћаја, трошкова чувања, новчане казне, привременог одузимања и евентуалног коначног одузимања возила.

У погледу дигиталних доказа и приступа базама података, подржао је модернизацију инспекцијског надзора и употребу фото и видео записа, тахографских записа, база података и документације електронских посредника, али је указао да дигитални доказ не би требало третирати као доказ који се не може оспоравати. Предложио је да се обезбеди могућност провере извора доказа, времена и места његовог настанка, оригиналног фајла, аутентичности и целовитости, службеног лица које је доказ прибавило, копирања, преноса и накнадне обраде, као и приступ странке доказу ради његовог оспоравања. За приступ службених лица базама података предложио је успостављање електронског трага који би садржао најмање податке о службеном лицу, предмету, правном основу, времену приступа и категорији података којима је приступљено.

Милан Милошевић је посебно указао и на јавни превоз као услугу од општег економског интереса, предложивши да се овај режим повеже са конкретним и мерљивим обавезама у погледу просторног обухвата, минималне учесталости, поузданости полазака, приступачности, информисања путника, поступања у случају прекида услуге, контроле квалитета, начина обрачуна накнаде и јавне контроле реализације уговора. Према његовом предлогу, уговор о јавној услузи не би требало да буде само инструмент финансирања превозника, већ и инструмент којим се корисницима гарантује конкретно дефинисан ниво јавне услуге.

Указао је и на потребу да се пре почетка примене новог закона утврде кадровски, организациони, информационо-технички и финансијски предуслови за његово спровођење, имајући у виду да Нацрт закона истовремено уводи електронске платформе у регулаторни систем, шири употребу електронских евиденција и размену података и укључује више органа и нивоа инспекцијског надзора. Предложио је да се утврде број и распоред надлежних инспектора, потребни информациони системи и њихова интероперабилност, органи одговорни за поједине евиденције, план обуке службених лица, трошкови развоја и одржавања система и нових контролних функција, рокови за доношење подзаконских аката и потребан прелазни период. Посебно је предложио да нове обавезе не производе санкционе последице пре него што нормативни, електронски и организациони предуслови које је потребно да обезбеди држава постану функционални.

Такође је предложио успостављање система периодичног праћења ефеката примене закона, како би се могло проверити да ли су остварени циљеви ефикаснијег надзора, сузбијања нелегалног превоза, веће правне сигурности и боље доступности јавног превоза. Према његовом предлогу, на годишњем нивоу би у агрегираној и анонимизованој форми требало пратити и објављивати, између осталог, број инспекцијских контрола, број и структуру утврђених неправилности, број искључених и привремено одузетих возила, просечно трајање одузимања, број и исход жалби, број судских поништаја, исходе покренутих прекршајних поступака и поступака за привредне преступе, број предмета у вези са електронским платформама, резултате прикривених контрола и показатеље доступности јавног превоза у недовољно повезаним подручјима.

У пратећој амандманској табели подносилац је наведене примедбе разрадио кроз 14 амандманских предлога и један имплементациони предлог, при чему је као критичне посебно означио питања валидације упућивања у члану 180, реконструкције нумерације члана 181, казних упућивања из члана 190, једнозначног уређивања обавезног одузимања возила из члана 200. и потпуне провере унутрашњих упућивања у чл. 177–207.

Уз примедбе је достављен и посебан сет процесно неутралних питања предлагачу, којима се тражи разјашњење чињеничне и нормативне основе појединих решења, разматраних алтернатива, институционалних, кадровских, финансијских и ИТ предуслова, процесних гаранција, начина доказивања, односа надлежних органа и показатеља за мерење резултата закона. Подносилац је нагласио да се овим питањима не претпоставља постојање пропуста или незаконитости, нити непостојање документације која није била доступна у анализираном јавном пакету.

Јединственим регистром ризика додатно су систематизовани непосредни, посредни и имплементациони ризици које је подносилац идентификовао анализом Нацрта закона, уз посебно издвајање критичних ризика у инспекцијско-казненом блоку. Подносилац је нагласио да регистар не представља тврдњу да ће се наведене последице нужно остварити, већ инструмент за повезивање ризика са конкретном одредбом, нормативним предлогом или питањем предлагачу.

У Јединственом документационом GAP регистру систематизовани су документи, подаци, методологије и службени трагови који би, према оцени подносиоца, били релевантни за проверу појединих налаза анализе. Изричито је наглашено да означавање одређеног документа или податка као документационог GAP-а не представља тврдњу да такав документ или податак не постоји, већ да није идентификован у анализираном јавном корпусу или да његов статус и садржину треба додатно проверити.

Закључно, Милан Милошевић је предложио да се Нацрт закона не упућује у даљу законодавну процедуру у непромењеној редакцији, већ да се пре утврђивања Предлога закона изврши потпуна нормативно-техничка провера, отклоне критичне противречности у инспекцијско-казненом блоку, ојачају процесне гаранције, обезбеди проверљив режим дигиталног надзора и доказа, преиспитају територијални и социјални ефекти појединих решења и утврде кадровски, организациони, ИТ и финансијски предуслови за примену.

Подносилац је затражио да се све достављене примедбе и прилози разматрају као јединствена целина, али да се очувају ознаке појединачних примедба како би у извештају о спроведеној јавној расправи било могуће проверљиво утврдити које су примедбе разматране, да ли су прихваћене, делимично прихваћене или нису прихваћене, као и која је измена извршена, односно који су разлози за њихово неприхватање.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Прихватају се примедбе које се односе на правнотехничку редакцију текста Нацрта закона.

Остали предлози за измену Нацрта закона се не прихватају се, јер предложене измене и додатна правила нису неопходни за остваривање циљева Нацрта закона, већ би непотребно оптеретили законске одредбе и поступке надзора, при чему су питања електронских платформи, инспекцијског надзора, доказа, привременог одузимања возила и јавног превоза већ уређена Нацртом закона.

Татјана Ивановић, пр Консултантске активности у вези с пословањем и осталим управљањем Канцеларија Ивановић, доставила је примедбе и предлоге на одредбе чл. 2, 25, 28,

29. и 30. Нацрта закона, који се односе на лице одговорно за превоз, услове за ослобађање од полагања испита о професионалној оспособљености, структуру возног парка превозника, документацију о радном ангажовању возача и обавезу враћања возила у оперативни центар превозника.

Као први предлог, предложила је измену члана 2. став 1. тачка 24) Нацрта закона, којим је дефинисано лице одговорно за превоз, тако што би се брисале речи „уписано у регистар Агенције за привредне регистре Републике Србије као законски заступник“. Према њеном предлогу, лице одговорно за превоз било би лице које је одговорно за стварно и непрекидно управљање пословима превоза, које је радно ангажовано у истом привредном друштву, другом правном лицу или код предузетника који обавља превоз, има пребивалиште, односно боравиште у Републици Србији и чијим су уговором са домаћим превозником прецизно дефинисани његова одговорност и задаци које мора да обавља. Као такве задатке навела је управљање одржавањем возила, проверу уговора и докумената о превозу, основно рачуноводство, организацију превоза путника или расподелу задатака возачима и возилима, као и проверу процедура безбедности и здравља на раду.

Образлажући овај предлог, указала је да институт законског заступника, према прописима којима се уређују привредна друштва, постоји и региструје се код правних лица, односно привредних друштава, али не на исти начин код предузетника. Такође је навела да, чак и када би се обавеза уписа лица одговорног за превоз у регистар Агенције за привредне регистре ограничила само на привредна друштва, не би било оправдано захтевати да то лице обавезно буде уписано као законски заступник. Према њеном мишљењу, имајући у виду посебно дефинисане послове и одговорности лица одговорног за превоз, требало би омогућити и његов упис као другог заступника чија би овлашћења и одговорности била одређена одговарајућим актом или одлуком надлежног органа друштва.

Посебно је указала да би упис лица одговорног за превоз као законског заступника значио да то лице преузима одговорност која се односи на целокупно пословање привредног друштва, што, према њеном мишљењу, не би требало да буде циљ ове одредбе. Поред тога, сматра да би се, уколико би се ова обавеза односила само на привредна друштва, створила разлика у условима за стицање лиценце у зависности од правне форме у којој је привредни субјект организован.

Указала је и на могуће последице које би статус законског заступника имао у погледу ограничења конкуренције. Према њеним наводима, лице које би било регистровано као законски заступник једног привредног друштва било би обухваћено ограничењима из члана 75. Закона о привредним друштвима, што би могло да утиче на његову могућност да буде директор или заступник у другим привредним друштвима која обављају исту или конкурентску делатност. Сматра да би то могло да отежа и примену члана 25. став 5. Нацрта закона.

Као други предлог, предложила је измену члана 25. став 3. Нацрта закона у делу којим се прописују услови за ослобађање од полагања испита о професионалној оспособљености. Као једну могућност предложила је да се у тачки 2) пропише да лице са стеченим високим образовањем на студијама другог степена или на основним студијама на факултету у трајању од најмање четири године треба да има најмање три године радног искуства на пословима управљања превозом путника у друмском саобраћају. Као алтернативу, предложила је измену тачке 3), тако да лице које има завршену средњу школу у трогодишњем или четворогодишњем

трајању за подручје рада саобраћаја, машинства или електротехнике мора имати најмање седам година радног искуства на пословима управљања превозом путника у друмском саобраћају.

Образлажући овај предлог, указала је да не сматра оправданим изједначавање услова у погледу потребног радног искуства за лица са средњим стручним образовањем и лица са високим образовањем. Предложила је да се приликом утврђивања потребног радног искуства направи разлика у корист лица са стеченим високим образовањем, тако што би за њих био прописан краћи период потребног радног искуства за ослобађање од полагања испита.

Као трећи предлог, предложила је измену члана 28. став 4. Нацрта закона тако што би се брисале речи „односно возила за која су у саобраћајној дозволи евидентирани као корисник возила“. Као алтернативно решење, које је сама оценила као мање повољно, предложила је да се изричито пропише да превозник у свом возном парку мора имати више возила са изводом лиценце која су у његовом власништву него возила која користи по основу закупа и код којих је у саобраћајној дозволи евидентиран као корисник возила.

Образлажући овај предлог, указала је да постојећа формулација члана 28. став 4. отвара питање да ли се ограничење односи само на возила која превозник користи по основу закупа или обухвата и возила која користи по основу финансијског лизинга, с обзиром на то да је и код возила која се користе по основу финансијског лизинга превозник у саобраћајној дозволи уписан као корисник возила. Полазећи од претпоставке да намера предлагача није била да ограничи број возила која се користе по основу финансијског лизинга, предложила је да се спорни део одредбе избрише или да се одредба прецизира тако да се недвосмислено односи на возила у закупу.

Као четврти предлог, предложила је допуну члана 29. став 1. Нацрта закона, којим се прописује документација која се за време обављања превоза мора налазити у аутобусу домаћег превозника. Предложила је да се, поред лиценце возача, уговора о раду, односно другог уговора којим је уређено радно ангажовање возача, изричито наведе и потврда о пријави на обавезно социјално осигурање – М-А образац.

У образложењу овог предлога позвала се на члан 35. став 2. Закона о раду, указујући да је послодавац дужан да на основу уговора о раду или другог уговора о обављању послова поднесе јединствену пријаву на обавезно социјално осигурање најкасније пре ступања запосленог или другог радно ангажованог лица на рад. Такође је указала на пропис којим се уређују садржина, образац и начин подношења јединствене пријаве на обавезно социјално осигурање, према којем је послодавац дужан да осигуранику достави копију потврде о извршеној пријави – образац М-А.

Као пети предлог, предложила је брисање члана 30. став 2. Нацрта закона.

Образлажући овај предлог, навела је да је Суд правде Европске уније пресудом од 4. октобра 2024. године поништио члан 5. став 1. тачка (б) Уредбе (ЕЗ) број 1071/2009, којим је била прописана обавеза да се возила која се користе за међународни превоз враћају у оперативни центар превозника најмање једном у осам недеља. Према њеним наводима, наведена одредба се након одлуке Суда сматра ништавом и неприменљивом у правном поретку Европске уније. Сходно томе, уколико је наведена одредба Уредбе (ЕЗ) број 1071/2009

представљала основ за решење садржано у члану 30. став 2. Нацрта закона, предложила је да се тај став избрише.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Прихата се предлог за измену члана 2. став 1. тачка 24) Нацрта закона, којим је дефинисано лице одговорно за превоз, тако што би се брисале речи „уписано у регистар Агенције за привредне регистре Републике Србије као законски заступник“.

Предлог да се одредба из члана 28. став 4. Нацрта закона обрише је прихваћена.

Предлог за измену члан 25. став 3. се не прихвата јер се услови за ослобађање од полагања испита утврђују према потребном нивоу стручне оспособљености и искуства за одговорно управљање превозом, без неоправданог повезивања дужине искуства са степеном формалног образовања.

Предлог допуне члана 29. став 1. Нацрта закона у делу документације која се налази у аутобусу не прихвата се, јер се подаци о пријави на обавезно социјално осигурање воде у службеним евиденцијама, па није оправдано уводити додатну обавезу превознику и возачу.

Предлог за брисање одредбе члана 30. став 2. не прихвата се јер се предметна одредба Нацрта закона представља национално регулаторно решење са циљем стварања услова за организовање и контролу обављања превоза.

Милош Моравчић, инспектор за саобраћај и путеве Града Краљева, доставио је примедбе и предлоге засноване на проблемима уоченим у практичној примени важећег Закона о превозу путника у друмском саобраћају, као и примедбе на поједина решења садржана у Нацрту закона. Посебно је указао на проблеме у вези са утврђивањем забрањеног јавног превоза путника, извршењем инспекцијских мера и привременим одузимањем возила, злоупотребом такси превоза за обављање забрањеног превоза, радним ангажовањем такси возача, односом броја запослених возача и броја издатих одобрења за такси превоз, као и висином прописаних новчаних казни.

У погледу забрањеног јавног превоза путника, указао је да у практичној примени одредбе члана 13. важећег закона постоје тешкоће приликом утврђивања да ли конкретно поступање представља забрањени јавни превоз. Према његовим наводима, у судској пракси постоје различита тумачења услова који морају бити испуњени да би се утврдило постојање прекршаја, што инспекторима отежава доказивање забрањеног превоза и доводи до различитих исхода прекршајних поступака.

Предложио је да се у новом закону прецизно и недвосмислено утврде чињенице и услови на основу којих се одређени превоз сматра забрањеним јавним превозом. Уколико је за утврђивање забрањеног јавног превоза потребно постојање више услова, сматра да би они требало да буду наведени у једној одредби и да закон изричито одреди да ли је неопходно њихово кумулативно испуњење или је довољно испуњење само појединих услова.

Као пример је навео ситуацију у којој путници потврде да плаћају превоз, сматрајући да би таква чињеница требало да представља довољан основ за утврђивање да се ради о

забрањеном јавном превозу, независно од тога да ли се превоз обавља на релацији на којој постоји линијски превоз, да ли су путници у сродству са возачем или се превоз обавља „од врата до врата“.

Такође је предложио да се преиспита услов који се односи на учесталост превоза, односно да се превоз обавља два или више пута током дана, недеље или месеца. Према његовом мишљењу, овај услов у пракси значајно отежава поступање инспекције, јер захтева поновно утврђивање исте врсте поступања у релативно кратком периоду. Навео је да је у пракси, нарочито када је за заустављање возила потребна асистенција полиције, веома тешко исто лице поново затећи у обављању превоза у прописаном временском периоду. Због тога сматра да би нова дефиниција забрањеног јавног превоза требало да омогући јасније и ефикасније утврђивање прекршаја већ приликом конкретне контроле.

У вези са извршењем инспекцијских мера, указао је на проблем који настаје када се лицу које је обављало забрањени јавни превоз наложи да возило искључено из саобраћаја одвезе на одређено место за паркирање, а то лице одбије да поступи по решењу инспектора. Према његовим наводима, у таквим случајевима следи покретање прекршајног поступка због непоступања по решењу, али се тиме не обезбеђује непосредно извршење изречене мере нити смештање возила на место одређено за његово чување.

Као решење предложио је да се законом јединице локалне самоуправе обавезу да обезбеде специјално возило за уклањање возила – „паук“, за потребе извршења мера у оквиру поверених послова инспекцијског надзора. Према његовом предлогу, начин обезбеђивања таквог возила не би морао бити унапред одређен законом, већ би јединица локалне самоуправе могла да га обезбеди куповином, путем одговарајућег уговора са другим субјектом или на други одговарајући начин.

Као алтернативно или додатно решење предложио је да се инспекторима законом да овлашћење да, искључиво ради извршења инспекцијске мере, управљају возилом које је одузето у поступку инспекцијског надзора и одвезу га на место одређено за паркирање и чување.

Посебно је указао на случајеве у којима се, према његовим сазнањима из инспекцијске праксе, возила регистрована за обављање такси превоза користе за обављање забрањеног јавног превоза. Сматра да постојеће санкције нису довољне да спрече такво поступање и да би за такси превознике који своју регистровану делатност користе као основ за прикривање забрањеног јавног превоза требало прописати строжије казне.

У том смислу, предложио је да се такси превознику за кога се утврди да је такси возилом обављао забрањени јавни превоз укине одобрење за обављање такси превоза и да му се онемогући поновно обављање те делатности у одређеном временском периоду, наводећи као пример период од две године. Према његовом мишљењу, таква мера би допринела томе да делатност такси превоза обављају превозници који се стварно баве том врстом превоза.

У погледу привременог одузимања возила и изрицања заштитне мере одузимања предмета којим је прекршај извршен, указао је на проблеме које је уочио у прекршајним поступцима. Према његовим наводима, у појединим случајевима судови не изричу заштитну меру одузимања возила ако возило претходно није било физички привремено одузето у

поступку инспекцијског надзора. Сматра да је овај проблем непосредно повезан са питањем начина физичког извршења мере одузимања возила.

Из тог разлога поновио је предлог да јединице локалне самоуправе обезбеде одговарајуће специјално возило за уклањање привремено одузетих возила, односно да инспектор добије одговарајуће овлашћење за премештање возила до места одређеног за чување. На тај начин би, према његовом мишљењу, било омогућено стварно одузимање возила и издавање потврде о одузетом предмету.

Истовремено је предложио да се преиспита трајање мере искључења возила из саобраћаја од 90 дана и да се, уместо фиксног рока, размотри решење према којем би мера трајала до окончања прекршајног поступка. Као разлог је навео могућност да прекршајни поступак траје дуже од 90 дана, услед чега би возило било враћено пре окончања поступка, што би, према његовом мишљењу, могло отежати касније изрицање и извршење заштитне мере одузимања предмета.

Милош Моравчић је указао и на проблем утврђивања радноправног статуса возача који обавља такси превоз за предузетника или привредно друштво. Навео је да инспектор приликом контроле нема непосредан приступ подацима на основу којих би могао да провери да ли је возач пријављен код конкретног послодавца, већ је потребно прибављање података од других надлежних органа, што продужава поступак инспекцијског надзора.

Такође је указао да би законом требало прецизније одредити који облици радног ангажовања возача испуњавају услов за обављање такси превоза, односно да ли је неопходан радни однос на неодређено време или су дозвољени радни однос на одређено време и други законом уређени облици радног ангажовања. Предложио је и да се надлежним инспекторима омогући непосредан приступ потребним подацима о радном ангажовању возача ради ефикаснијег инспекцијског надзора.

У погледу броја запослених такси возача, указао је да важећим законом није непосредно успостављена веза између броја одобрења, односно такси возила којима располаже један предузетник или привредно друштво и броја возача који су код њега радно ангажовани. Према његовим наводима, у пракси постоје случајеви у којима поједини предузетници имају и по 20 одобрења, а немају одговарајући број запослених возача, због чега део возила фактички није у употреби, већ се на тај начин, према његовој оцени, „чувају места“ у оквиру утврђеног броја такси возила.

Предложио је да се законом пропише да предузетник или привредно друштво мора да има најмање онолико запослених лица која испуњавају услове за издавање такси дозволе за возача колико има издатих одобрења за обављање такси превоза. Као пример је навео да би предузетник са десет одобрења морао да има најмање десет запослених возача који испуњавају прописане услове. Указао је да би се могло размотрити и прописивање већег броја возача у односу на број возила, имајући у виду могућност обављања такси превоза током 24 часа и рад у више смена.

У вези са овим предлогом, предложио је и прописивање одговарајуће правне последице за случај када је број запослених возача мањи од броја издатих одобрења. Као могуће решење навео је да инспекција у таквој ситуацији поднесе захтев органу који је издао одобрења да

укине одговарајући број одобрења, почев од последње издатог, све док се број одобрења не усклади са бројем запослених возача који испуњавају прописане услове.

Такође је предложио преиспитивање висине новчаних казни прописаних за повреде закона. Према његовом мишљењу, постојећи износи казни немају довољан превентивни ефекат и не доприносе у потребној мери преласку надзираних субјеката на законито пословање, због чега сматра да би висину новчаних казни требало прилагодити промењеним економским околностима и расту цена.

У непосредним примедбама на текст Нацрта закона указао је и на одредбу члана 180. став 2, наводећи да би у тој одредби требало да стоји упућивање на „тач. 2) и 3)“, уместо на „тач. 2) и 4)“.

Закључно, поново је указао да, према његовом мишљењу, предложена дефиниција забрањеног јавног превоза у Нацрту закона није довољно прецизна да отклони проблеме који су се јављали у примени важећег закона. Сматра да би услове за утврђивање забрањеног јавног превоза требало формулисати тако да инспекторима и судовима омогуће јасно и једнообразно утврђивање постојања повреде закона.

Поред тога, предложио је да се што прецизније уреди поступање са привремено одузетим возилом, укључујући начин његовог одузимања, премештања, чувања и даљег поступања, како би се обезбедило ефикасно извршење инспекцијских мера и отклонили проблеми који су, према његовим наводима, присутни у досадашњој пракси.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедбе у вези са утврђивањем забрањеног јавног превоза путника, извршењем инспекцијских мера и привременим одузимањем возила, злоупотребом такси превоза за обављање забрањеног превоза, радним ангажовањем такси возача, односом броја запослених возача и броја издатих одобрења за такси превоз, као и висином прописаних новчаних казни не прихватају се, јер су питања на која се примедба односи већ уређена Нацртом закона, којим су прописани одговарајући услови, обавезе, мере и механизми контроле, због чега предложено додатно прописивање није неопходно.

„Кавим-Јединство” д.о.о. Врање, преко Горана Стојановића, доставило је више предлога за измену и допуну Нацрта закона који се односе на документацију која се налази у аутобусу за време обављања превоза, структуру возног парка превозника, непосредно закључивање уговора о пружању услуга јавног превоза, услове за брисање регистрованог реда вожње, могућност коришћења реда вожње у електронском облику и прекршајну одговорност одговорног лица у јединици локалне самоуправе.

У погледу члана 18. став 2. Нацрта закона, предложено је брисање речи „оригинал“, тако да се пропише да се у аутобусу домаћег превозника за време обављања домаћег превоза мора налазити извод лиценце у папирном или електронском облику. Истовремено је предложено одговарајуће усклађивање казнене одредбе из члана 202. став 1. тачка 7), тако што би се и у тој одредби брисала обавеза поседовања оригинала извода лиценце.

Као разлог за ову измену наведена је потреба усклађивања са могућношћу приказивања извода лиценце у електронском облику, односно електронске копије, чиме би се отклонило инсистирање на поседовању документа у физичком оригиналу. Подносилац је указао да Министарство води евиденцију издатих извода лиценце, због чега контролни орган може службеним путем да провери постојање и важење извода лиценце, те да поседовање физичког оригинала није неопходно за спровођење контроле. Према његовом мишљењу, предложена измена би олакшала контролу и допринела дигитализацији, без умањења контролне функције над законитошћу обављања превоза.

У погледу члана 28. став 4. Нацрта закона, предложено је да се приликом утврђивања структуре возног парка превозника изричито узму у обзир и возила која превозник користи по основу лизинга. Предложено је да се пропише да превозник у свом возном парку мора имати више возила са изводом лиценце у власништву, односно возила за која су у саобраћајној дозволи евидентирани као корисници возила, него возила у закупу.

Образлажући овај предлог, указано је да превозници значајан део возног парка обезбеђују путем лизинга, при чему су у саобраћајној дозволи евидентирани као корисници тих возила, а не као њихови власници. Према мишљењу подносиоца, возила набављена путем лизинга требало би узимати у обзир приликом утврђивања структуре возног парка на исти начин као возила у власништву, уз задржавање услова да таквих возила мора бити више него возила која превозник користи по основу закупа.

У вези са чланом 68. став 1. Нацрта закона, предложено је прецизније уређивање вредносних и других прагова испод којих наручилац, односно јавни партнер може непосредно закључити са превозником уговор о пружању услуга јавног превоза путника. Према предложеном решењу, непосредно закључивање уговора било би могуће ако је процењена вредност уговора мања од 1.000.000 евра у динарској противвредности или ако обим превоза на годишњем нивоу не прелази 300.000 km, односно ако је процењена вредност мања од 2.000.000 евра у динарској противвредности за превозника који има највише 23 возила или чији обим превоза на годишњем нивоу не прелази 600.000 km, осим ако је прописима којима се уређују јавне набавке, односно јавно-приватно партнерство и концесије, другачије прописано.

Као разлог за ову измену наведена је потреба да се правило и одговарајући прагови јасније формулишу, као и да се недвосмислено одреди да се наведено решење не примењује ако је другим релевантним законом за конкретну ситуацију прописано другачије.

У погледу члана 86. став 1. тачка 3) Нацрта закона, предложено је да се период повременим необављања превоза по регистрованом реду вожње, након којег наступају услови за његово брисање, продужи са 30 на 50 дана у току важења реда вожње.

Подносилац је навео да би се оваквом изменом обезбедила већа стабилност и предвидивост система регистрације редова вожње, имајући у виду да је рок важења реда вожње пет година и да током тако дугог периода могу наступити оправдане околности због којих се превоз привремено не обавља. Према његовом мишљењу, продужењем периода са 30 на 50 дана спречило би се непотребно брисање редова вожње који и даље имају значај за организацију јавног превоза и потребе корисника, док би могућност брисања била задржана у случајевима када необављање превоза пређе прописани период.

У погледу члана 88. став 1. тачка 1) Нацрта закона, предложено је да се регистровани ред вожње који се мора налазити у аутобусу за време обављања линијског превоза може поседовати и користити у папирном или електронском облику, уместо решења које захтева фотокопију регистрованог реда вожње оверену печатом и потписом овлашћеног лица превозника. Истовремено је предложено да се са овом изменом усклади и члан 202. став 1. тачка 21), којим је прописана одговарајућа казнена одредба.

Као разлог је наведена потреба усклађивања са процесом дигитализације у области линијског превоза путника. Према мишљењу подносиоца, омогућавањем коришћења регистрованог реда вожње у електронском облику смањило би се административно оптерећење превозника, омогућило једноставније ажурирање података и олакшала контрола важећег регистрованог реда вожње. У достављеним предлозима првобитно је предложена могућност поседовања регистрованог реда вожње само у електронском облику, док је накнадно достављеним измењеним предлогом формулација проширена тако да обухвата папирни или електронски облик, што представља коначно предложено решење.

На крају, предложена је допуна члана 207. Нацрта закона којом би се прописала прекршајна одговорност одговорног лица у органу јединице локалне самоуправе ако не донесе одлуку о одређивању стајалишта која могу да се користе за одређену врсту линијског превоза у складу са чланом 72. Нацрта закона. Предложено је да се за овај прекршај пропише новчана казна од 50.000 до 150.000 динара.

Образлажући овај предлог, подносилац је указао да би прописивање прекршајне одговорности требало да обезбеди ефикаснију примену члана 72. Нацрта закона и благовремено доношење одлука јединица локалне самоуправе о стајалиштима која се могу користити за одређене врсте линијског превоза. Према његовом мишљењу, санкционисање одговорног лица за недоношење одговарајуће одлуке допринело би већем степену одговорности, уједначенијој примени закона и поштовању законом прописане обавезе. Као додатни аргумент наведено је да је чланом 207. Нацрта закона већ предвиђена казна за јединицу локалне самоуправе у вези са овом обавезом.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се одредба из члана 28. став 4. Нацрта закона брише је прихваћена.

Предлог измене одредбе члана 68. став 1. Нацрта закона је прихваћена.

Предлог измене одредбе члана 88. став 1. тачка 1) да се фотокопија регистрованог реда вожње прихвати у електронском облику је прихваћена.

Предлог за измену члана 207. Нацрта закона је прихваћен.

Предлог за измену члана 18. став 2 није прихваћен јер је Нацртом закона већ предвиђено да се документација која се мора налазити у аутобусу може поседовати у папирном или електронском облику

Предлог за члана 86. став 1. тачка 3) Нацрта закона не прихватају јер је Нацртом закона већ утврђен рок од 30 дана као довољан период за процену континуитета обављања

превоза по регистрованом реду вожње, при чему би његово продужење на 50 дана могло довести до задржавања редова вожње који се фактички не реализују и смањења ефикасности система међумесног превоза;

БАС – Београдска аутобуска станица а.д. Београд, преко Драгана Пејчиновића, доставила је начелне примедбе и конкретне предлоге за измену и допуну одредаба Нацрта закона које се односе на пружање станичних услуга, информисање путника, приступ аутобусу на перону, издавање и продају возних карата, међусобне односе пружалаца станичних услуга и превозника, као и на места укрцавања и искрцавања путника у ванлинијском превозу.

У начелној примедби указано је на потребу да се поједине одредбе које се односе на возне карте и коришћење станичних услуга, информисање путника, приступ перонима и евидентирање ванлинијског саобраћаја додатно прецизирају, како би се обезбедила већа транспарентност према свим учесницима у аутобуском саобраћају.

У погледу члана 51. став 2. Нацрта закона, предложено је да се прецизира начин на који пружалац услуга истиче извод из реда вожње, опште услове међумесног превоза и опште услове пословања аутобуске станице, тако што би се прописало да ове информације морају бити истакнуте на видном месту, на начин који је доступан корисницима и лако уочљив.

Образлажући овај предлог, БАС је указао да би се на тај начин наведена одредба ускладила са развојем технолошких и дигиталних процеса и омогућило коришћење савремених начина информисања путника. Према њиховом мишљењу, предложена формулација омогућила би да се прописане информације путницима учине доступним и посредством електронских дисплеја, монитора и других техничких средстава, уз задржавање захтева да информације буду лако доступне и уочљиве.

У погледу члана 55. став 4. Нацрта закона, предложено је да се право путника на приступ аутобусу на перону услови не само поседовањем возне карте већ и доказом да су плаћени трошкови коришћења станичне услуге. Према предложеној формулацији, пружалац услуга био би дужан да путнику који има возну карту омогући приступ аутобусу на перону уколико поседује доказ о плаћеним трошковима коришћења станичне услуге.

Као разлог за овакво решење наведено је да перонски простор представља уређен и контролисан део аутобуске станице чије коришћење подразумева обезбеђивање услова безбедности, одржавања и информисања путника, као и испуњавање прописаних техничко-технолошких стандарда. Према мишљењу подносиоца, предложеним решењем обезбедили би се правна сигурност и транспарентност према путницима, као и једнака примена правила на све кориснике станичних услуга, у складу са категоризацијом аутобуских станица.

БАС је предложио и брисање члана 59. Нацрта закона, као и одговарајућег дела члана 60. који се односи на члан 59.

Образлажући овај предлог, подносилац је навео да односи између пружаоца станичних услуга и домаћих превозника у погледу измирења новчаних обавеза представљају уговорни, односно облигациони однос, који се уређује закљученим уговором и прописима којима се уређују облигациони односи, рокови измирења новчаних обавеза у комерцијалним трансакцијама и судска заштита права поверилаца. Из тог разлога сматра да непостојање или

кашњење у измирењу новчаних обавеза не би требало да представља основ за изрицање инспекцијске мере забране наплате станичних услуга, нити основ за одузимање лиценце аутобуској станици. Према њиховом мишљењу, одузимање лиценце у таквој ситуацији представљало би несразмерну меру, имајући у виду да се ради о имовинско-правном односу између уговорних страна.

У погледу члана 61. став 1. Нацрта закона, предложено је да се пропише обавеза превозника или агента продаје возних карата да на возној карти, без обзира на то да ли се издаје у папирном или електронском облику, наведе јасну напомену о обавези плаћања станичне услуге када је почетна станица аутобуска станица која, у складу са својом категоризацијом, наплаћује ту услугу.

Као разлог за предложену измену наведена је потреба да путник већ приликом куповине возне карте буде потпуно информисан о томе да коришћење аутобуске станице подразумева и плаћање одговарајуће станичне услуге. Према мишљењу подносиоца, на тај начин би се спречило довођење путника у заблуду у погледу укупних трошкова коришћења превоза и обезбедила већа транспарентност наплате и правна сигурност.

У погледу члана 61. став 3. Нацрта закона, предложено је да се пропише да се продаја и издавање возних карата и других превозних исправа у домаћем превозу на аутобуској станици закључује најкасније пет минута пре поласка аутобуса, с тим да је пружалац услуга дужан да лицу, односно кориснику превоза који поседује возну карту омогући несметан приступ аутобусу на перону све до поласка аутобуса.

Подносилац је навео да је циљ предложене измене да се продаја и издавање возних карата у домаћем превозу, када се полазак обавља са аутобуске станице, одвија преко уређеног и евидентираног система продаје, најкасније до времена прописаног за закључење продаје карата. Сматра да би се на тај начин смањила могућност накнадне и неевидентираних продаја возних карата у аутобусу, нарочито путем готовинске наплате ван система продаје аутобуске станице.

Према наводима подносиоца, неевидентирана продаја возних карата може отворити простор за сиву економију, јер може отежати правилно евидентирање промета, броја отпремљених и превезених путника, као и обрачун и плаћање припадајућих јавних прихода, укључујући порез на додату вредност. Истовремено сматра да таква пракса може довести у неравноправан положај превознике, агенте продаје и пружаоце станичних услуга који послују у оквиру регистрованог система продаје. Предложеним прецизирањем би се, према њиховом мишљењу, обезбедили већа транспарентност промета возних карата, боља контрола броја путника и полазака, већа фискална дисциплина и равноправнији услови пословања.

БАС је предложио и измену члана 91. став 3. Нацрта закона и додавање новог става 4, којима би се ближе уредила места за укрцавање и искрцавање путника у ванлинијском превозу.

Према предложеном решењу, укрцавање и искрцавање путника у ванлинијском превозу вршило би се на местима утврђеним уговором, на којима је дозвољено заустављање и паркирање и на којима је могуће безбедно укрцавање и искрцавање путника, само ако на удаљености до 10 km од места поласка не постоје перони намењени тој врсти услуге. На тај

начин би се, у случају постојања одговарајућих перона у кругу од 10 km од места поласка, ванлинијски превоз усмеравао на коришћење тих станичних капацитета.

Истовремено је предложен изузетак од наведеног правила за ванлинијски превоз путника којима је, због узраста, здравственог стања, инвалидитета или смањене покретљивости, потребно обезбедити посебне услове укрцавања и искрцавања.

Образлажући овај предлог, БАС је указао да би се на тај начин прецизније уредила места укрцавања и искрцавања путника у ванлинијском превозу и успоставило јасно правило за случај када у близини места поласка постоје перони намењени тој врсти превоза. Према њиховом мишљењу, коришћење постојећих перона допринело би већој безбедности путника, бољој контроли полазака и долазака, евидентирању саобраћаја и пореских обвезника, као и већој транспарентности у пружању станичних услуга.

Истовремено је указано да предложени изузетак треба да обезбеди потребну флексибилност у случају превоза путника којима је због узраста, здравственог стања, инвалидитета или смањене покретљивости потребан прилагођен приступ превозу. Према мишљењу подносиоца, предложеним решењем би се успоставила равнотежа између потребе да се ванлинијски превоз, када за то постоје услови, организује преко уређених и безбедних станичних капацитета и потребе да се појединим категоријама путника омогуће посебни услови укрцавања и искрцавања.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедба којом је предложено да се поједине одредбе које се односе на возне карте и коришћење станичних услуга, информисање путника, приступ перонима и евидентирање ванлинијског саобраћаја додатно прецизирају, како би се обезбедила већа транспарентност према свим учесницима у аутобуском саобраћају, се не прихватају, јер су Нацртом закона већ целовито уређени пружање и коришћење станичних услуга, информисање путника, продаја и издавање возних карата, приступ аутобусу на перону, односи између пружалаца станичних услуга и превозника, као и места укрцавања и искрцавања путника. Предложене допуне би додатно усложиле прописана правила и ограничиле организацију превоза и станичних услуга и произвеле негативне последице у примени закона.

Домаћи превозник ТА „Пејић Тоурс” д.о.о. Нови Пазар, преко директора Мурата Пејића, доставило је путем електронске поште Министарства начелне и конкретне примедбе, предлоге и сугестије на Нацрт закона. У начелним примедбама подносилац је оценио да предложена решења неће у довољној мери допринети побољшању услова пословања привредних субјеката, унапређењу мобилности корисника јавног превоза и квалитету услуге превоза. Према његовом мишљењу, Нацртом закона нису на одговарајући начин решени поједини проблеми који постоје у пракси, нарочито нелегални превоз, административно оптерећење превозника, питање станичних услуга и усклађеност домаћег правног оквира са прописима Европске уније.

Подносилац је посебно указао на предложено уређивање електронских платформи за посредовање у превозу, сматрајући да су питања посредовања, продаје возних карата, закључивања уговора и електронског пословања већ уређена другим прописима. Према његовом мишљењу, додатно уређивање исте материје Нацртом закона може довести до преклапања прописа и надлежности, правне несигурности и додатног оптерећења превозника.

У том смислу предложио је брисање одредаба члана 2. Нацрта закона којима се дефинишу електронска платформа и оператор електронске платформе, као и брисање, односно суштинско преиспитивање члана 15. Нацрта закона којим се уређује посредовање путем електронске платформе. Сматра да су односи посредовања и уговора о превозу већ уређени прописима којима се уређују облигациони односи, док је електронско пословање уређено прописима о електронској трговини, због чега не би требало исту материју поново уређивати овим законом.

Подносилац је указао и на одредбе којима се уређује финансијска способност превозника. Сматра да увођење нових финансијских услова за лиценцу неће допринети квалитетнијем обављању превоза, већ да може представљати додатно финансијско оптерећење превозника и утицати на њихову ликвидност. Посебно је указао да би прописивање одређеног износа финансијских средстава по аутобусу могло да повећа зависност превозника од банака и других финансијских организација.

Из тог разлога предложио је брисање одредаба члана 24. Нацрта закона које се односе на услов финансијске способности правног лица за стицање лиценце за превоз путника. Према његовом мишљењу, увођење нових услова за превознике који већ поседују одговарајуће дозволе и обављају делатност може отворити питање положаја стечених права и створити додатне трошкове за постојеће превознике.

У погледу члана 53. став 2. Нацрта закона, којим је предвиђено да министар прописује начин утврђивања и највишу цену станичне услуге, подносилац је указао да је питање цене станичних услуга један од значајних проблема са којима се превозници сусрећу у пракси. Према његовим наводима, високе цене станичних услуга могу утицати на превознике да избегавају коришћење аутобуских станица, што посредно може негативно утицати и на кориснике превоза.

Навео је да је и важећим законом било предвиђено уређивање највише цене станичне услуге, али да, према његовим наводима, то решење није у довољној мери примењено у пракси. Сматра да само прописивање овлашћења министра да подзаконским актом утврди начин одређивања и највишу цену станичне услуге није довољно ако се истовремено не обезбеде његова стварна примена и ефикасна контрола. Указао је и на потребу спречавања евентуалних злоупотреба положаја аутобуских станица приликом одређивања цена станичних услуга.

Поред наведених начелних примедба, подносилац је детаљније оспорио начин на који је у Нацрту закона уређено посредовање путем електронских платформи. Указао је да Нацрт закона истовремено уређује агента продаје возних карата и електронску платформу за посредовање, иако се, према његовом мишљењу, ради о пословима који се у одређеној мери преклапају.

Посебно је указао на дефиниције електронске платформе за посредовање, оператора електронске платформе, уговора о превозу закљученог путем електронске платформе и услуге информационог друштва, као и на одредбе члана 15. Нацрта закона. Сматра да предложено решење оператору електронске платформе даје широка овлашћења у односу на превозника, иако оператор платформе сам не обавља превоз.

Као једно од спорних питања издвојио је начин утврђивања цене превоза посредством платформе. Према његовом мишљењу, формулација према којој уговор садржи „цену пре

отпочињања вожње” може оставити простор да се коначна цена услуге разликује од првобитно приказане цене, односно да се накнадно наплаћују додатни трошкови. Сматра да би правила о цени морала бити прецизна и да путник пре почетка превоза мора имати јасну информацију о својим обавезама.

Указао је и на однос обавеза оператора платформе и превозника у погледу издавања возне карте и фискалног рачуна. Према његовом мишљењу, Нацрт закона не даје довољно јасан одговор на питање ко је одговоран за издавање одговарајућих исправа путнику када је превоз уговорен посредством електронске платформе, нити на који начин превозник треба да испуни своје фискалне обавезе када наплата услуге или део процеса уговарања пролази преко платформе.

Као посебан проблем навео је ситуацију у којој корисник посредством платформе захтева превоз у чијем извршењу учествује више превозника или различите врсте превоза. Поставио је питање да ли се у таквом случају закључује више уговора између корисника и појединачних превозника или један уговор посредством платформе, као и ко у таквој ситуацији сноси одговорност према путнику. Према његовој оцени, предложене одредбе не дају довољно јасне одговоре на ова питања.

Подносилац је оспорио и поједине обавезе превозника према оператору платформе. Посебно је указао на обавезу достављања података о возилима и возачима, сматрајући да превозник који испуњава услове за обављање делатности и поседује одговарајућу лиценцу мора имати слободу да самостално организује превоз и распоређује возила и возаче у складу са издатим лиценцама и дозволама.

С тим у вези, оценио је да би поједине одредбе члана 15. могле прекомерно да ограниче слободу уговарања и пословну самосталност превозника. Сматра да оператор електронске платформе не би требало да има положај који му омогућава да непосредно утиче на организацију рада превозника, већ да би његова улога, уколико се задржи, требало да буде јасно ограничена на посредовање.

Истовремено је указао да предложене одредбе, према његовој оцени, нису довољне да спрече злоупотребе електронских платформи од стране субјеката који не испуњавају услове за обављање превоза. Сматра да би, уколико се задржи уређивање платформи овим законом, требало прецизније прописати одговорност субјеката који посредством платформе омогућавају обављање превоза лицима која немају прописана овлашћења, лиценце или дозволе.

Подносилац је поново указао на питање финансијске способности превозника и оценио да предложено решење није у потпуности усклађено са правилима Европске уније на која се Нацрт закона позива. Посебно је навео Уредбу (ЕЗ) број 1071/2009 и указао да би домаће одредбе требало у потпуности ускладити са релевантним правилима Европске уније, а не преузимати само поједине њихове елементе.

Према његовој оцени, одредбе о финансијској способности морају бити довољно прецизне у погледу начина доказивања испуњености услова и документације која се прихвата као доказ. Посебно је указао на потребу да се јасно утврди који финансијски извештаји могу бити коришћени, када морају бити доступни и на који начин се доказује испуњеност услова, како би се избегла различита тумачења и неједнака примена закона.

Подносилац је указао и на питање усклађивања одредаба Нацрта закона које се односе на међународни превоз са прописима Европске уније. Према његовом мишљењу, у Нацрту закона нису у довољној мери обухваћена поједина правила Уредбе (ЕЗ) број 1073/2009 која се односе на приступ међународном тржишту аутобуског превоза путника.

Посебно је указао на правила која се, према његовим наводима, односе на приступ тржишту, услове под којима се превоз може привремено или трајно обуставити, поступак издавања дозвола, обавезе превозника и возне карте. Сматра да би, уколико је циљ Нацрта закона усклађивање са правним тековинама Европске уније, требало систематски преузети релевантна правила која се односе на међународни превоз, а не само поједине одредбе.

У завршном делу примедба подносилац је указао и на поступак припреме Нацрта закона и састав радне групе, износећи примедбе на заступљеност различитих интересних група у поступку припреме прописа. Према његовој оцени, интереси превозника који непосредно обављају превоз путника нису били у довољној мери заступљени, док су значајнији утицај имали представници субјеката који се баве посредовањем и другим пословима повезаним са превозом. Ове околности је навео као разлог због којег сматра да поједина предложена решења треба поново размотрити.

Закључно, ТА „Пејић Тоурс” д.о.о. Нови Пазар предложило је да се Нацрт закона преиспита са становишта потребе за додатним регулисањем електронских платформи, финансијских услова за лиценцу, цена станичних услуга и усклађивања правила о међународном превозу са прописима Европске уније. Подносилац је оценио да би предложена решења могла довести до додатног финансијског и административног оптерећења превозника и затражио да се приликом даљег рада на тексту закона у већој мери узму у обзир интереси превозника и корисника превоза. У коначном предлогу затражио је повлачење предметног Нацрта закона из процедуре и поновно разматрање његових решења.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Предлог да се преиспитају решења која се односе на електронске платформе, финансијску способност превозника и станичне услуге, као и да се код уређивања међународног линијског превоза задржи одговарајуће заштитно време и обезбеде услови за економски одрживо и континуирано обављање одобрених линија се не прихвата јер би предложене измене произвеле негативне последице у примени закона.

Нацрт закона предвиђа правни основ за уређивање питања цене станичних услуга обезбеђујући правно основ да се питање цене станичних услуга коначно уреди на задовољавајући начин имајући у виду да је актуелним законом правни основ за овај подзаконски акт дефинисан тако да је подзаконски акт немогуће донети јер уређује питање критеријума за одређивање цене станичне услуге али не и саме цене чиме је доношење прописа практично онемогућено.

Питање уређивања међународног линијског превоза задржи одговарајуће заштитно време и обезбеде услови за економски одрживо и континуирано обављање одобрених линија предвиђено је Нацртом закона да се уређује подзаконским актом као што је то био случај и до сада те са тим у вези овај предлог није прихваћен.

Примедбе се не прихватају, јер се Нацртом закона стварају јасни и прецизни услови за уређивање и примену правила која се односе на електронске платформе и посредовање, финансијску способност превозника, станичне услуге и цене, као и услове за обављање домаћег и међународног превоза.

НИС а.д. Нови Сад доставио је путем електронске поште Министарства примедбе, предлоге и сугестије на одредбе Нацрта закона које се односе на електронске платформе за посредовање, врсте лиценци за превоз путника, структуру возног парка превозника, посебан линијски превоз, услове које мора да испуњава такси возило, број такси возила и услове за возила којима се обавља лимо сервис.

У погледу члана 15. Нацрта закона, НИС а.д. Нови Сад указао је да предложене одредбе не препознају и не изузимају од примене закона платформе које функционишу по принципу економије дељења („collaborative economy”), као што је „BlaBlaCar”, код којих возач не обавља превозничку делатност, а превоз се не организује ради остваривања добити. Предложено је да се овакве платформе препознају у закону и да се јасно дефинишу услови под којима могу да послују у Републици Србији, уз њихово јасно разграничење у односу на апликације преко којих се нуди комерцијална услуга превоза, као што су „Uber”, „CarGo” и сличне апликације. Подносилац је навео да се и у оквиру његове компаније ради на апликацији која садржи модул за дељење превоза („car sharing”), због чега сматра да је ово питање потребно уредити пре доношења закона.

У погледу члана 21. став 1. Нацрта закона, изнета је примедба на предложено решење према којем би превозник који поседује лиценцу за домаћи ванлинијски превоз путника могао да обавља искључиво домаћи ванлинијски превоз, а не и домаћи посебан линијски превоз, као што је предвиђено важећим законом. Према мишљењу подносиоца, таква измена би умањила конкурентност на тржишту и ставила мање превознике у неповољнији положај. Због тога је предложено да се задржи важеће решење, односно да превозник који има лиценцу за домаћи ванлинијски превоз путника може да обавља и домаћи ванлинијски и домаћи посебан линијски превоз.

У погледу члана 28. став 4. Нацрта закона, предложено је да се прецизира да се возила набављена путем финансијског лизинга третирају на исти начин као возила која су купљена и налазе се у власништву превозника. Као разлог је наведено да се значајан број возила у пракси набавља путем лизинга, који за превозника представља повољнији начин финансирања и омогућава ефикаснију обнову возног парка, што истовремено може позитивно утицати на безбедност и квалитет услуге превоза.

У погледу члана 96. став 4. Нацрта закона, предложено је проширење круга лица која се могу превозити у посебном линијском превозу. Поред радника који су радно ангажовани код уговарача, корисника и платиоца превоза, предложено је да се омогући и превоз ђака и студената који се налазе на стручној пракси код уговарача превоза. На тај начин би се, поред ђака и студената који похађају наставу у школској установи која је корисник превоза, посебним линијским превозом могли превозити и ђаци и студенти који практичну наставу, односно стручну праксу обављају код привредног субјекта који је уговорио превоз.

У погледу члана 97. Нацрта закона, предложено је да се посебан линијски превоз, поред аутобуса, може обављати и путничким возилом из члана 164. став 2. тачка 4) Нацрта закона.

Подносилац сматра да је потребно омогућити коришћење путничких возила са осам или девет седишта, имајући у виду економску неисплативост ангажовања аутобуса када је потребно превести седам или осам путника. Наведено је да је таква могућност посебно значајна за превоз мањих група радника на терену и за приступ локацијама на којима употреба аутобуса није погодна, нарочито у пољопривреди, нафтној индустрији, електродистрибуцији, рударству и сличним делатностима.

У погледу члана 98. став 3. Нацрта закона, предложено је брисање речи „превозни пут”. Као разлог је наведено да посебан линијски превоз радника у пракси често подразумева коришћење различитих превозних путева, нарочито код великих привредних субјеката чије су организационе јединице и локације географски распоређене у више градова.

Такође је предложено да се идентификациона возна исправа за путнике који користе посебан линијски превоз може издавати и у електронском облику. Подносилац сматра да би, имајући у виду да се возне карте могу издавати електронски, исту могућност требало предвидети и за идентификациону возну исправу. Као могући начин заштите и провере такве исправе наведена је употреба QR кода или сличног система заштите електронских докумената.

У погледу члана 103. став 1. тачка 7) Нацрта закона, предложено је да се регистарске таблице такси возила визуелно јасније разликују од регистарских таблица осталих возила, тако што би имале посебну боју, на пример светлоплаву основу са белим словима или светложуту основу са црним словима. Као разлог је наведена потреба да се корисницима омогући једноставније препознавање легалних такси возила. Према наводима подносиоца, у пракси се појављују возила која обављају нелегални такси превоз и чије регистарске ознаке на последње две позиције садрже слова „ХТ” уместо „ТХ”, чиме се код корисника може створити погрешан утисак да је реч о регистрованом такси возилу. Предлог је образложен потребом заштите корисника такси услуга, укључујући запослене НИС групе који ове услуге користе у службене сврхе.

НИС а.д. Нови Сад предложио је и допуну члана 103. Нацрта закона прописивањем услова које такси возило мора да испуњава у погледу старости возила и европског еколошког стандарда којим се ограничавају дозвољене количине штетних гасова и честица које моторна возила испуштају у ваздух. Према мишљењу подносиоца, прописивање ових услова допринело би безбедности путника, већој безбедности саобраћаја и смањењу загађења ваздуха.

У погледу члана 119. Нацрта закона, предложено је брисање ст. 4. и 5, односно укидање могућности да јединица локалне самоуправе ограничава број такси возила. Подносилац сматра да број такси возила не би требало административно ограничавати, нарочито у градовима са више од 100.000 становника, већ да би требало размотрити примену приступа слободног уласка на тржиште („open entry”), према којем тржиште у већој мери одређује потребан број такси возила.

Као посебно значајне примере наведени су Београд и Нови Сад, за које подносилац сматра да у пракси често нема довољно расположивих такси возила. Према предложеном концепту, евентуални прекомерни број такси возила регулисао би се применом члана 108. Нацрта закона. Подносилац је овај предлог образложио интересом корисника такси услуга да им у сваком тренутку буде доступан довољан број возила.

На крају, у погледу члана 164. став 2. тачка 3) Нацрта закона, предложено је да се не повећава прописана минимална вредност возила којима се обавља лимо сервис на 40.000, односно 50.000 евра, већ да се задрже услови из важећег закона. Према предлогу НИС а.д. Нови Сад, требало би задржати могућност коришћења возила старости до пет година чија је вредност већа од 25.000 евра, односно возила старости до седам година чија је вредност већа од 35.000 евра. Као разлог је наведена потреба да се обезбеде једнаки услови за све учеснике, нарочито за субјекте који су возила већ набавили у складу са условима прописаним важећим законом.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Примедба да се члан 28. став 4. Нацрта закона брише је прихваћена.

Примедба у погледу члана 15. Нацрта закона којим нису предвиђене платформе које функционишу по принципу економије дељења („collaborative economy”) се не прихвата јер Нацрт закона јасно и прецизно уређује услове за обављање превоза и коришћење електронских платформи за посредовање, како би обезбедило јасно раздвајање између некомерцијалног коришћења возила и пружања услуге превоза, што је од значаја за примену и контролу закона.

Примедбе које се односе на одредбе закона којима су прописани услови за обављање посебног линијског превоза, врсту лиценце, категорију лица која се могу превозити, врсту возила којима се превоз обавља, превозни пут и начин издавања идентификационе возне исправе, не прихватају, јер би предложене измене прошириле обим и начин обављања посебног линијског превоза ван његове основне намене, што би довело до преклапања са другим облицима превоза и отежало контролу обављања.

Сматра се да би предложене измене које се односе на такси превоз произвеле негативне последице у примени закона.

Домаћи превозник СП „Ласта” а.д. Београд, преко Радослава Видосављевића, доставила је путем електронске поште начелну примедбу и три конкретна предлога за измену и допуну одредаба Нацрта закона које се односе на заједничко организовање међумесног превоза од стране јединица локалне самоуправе, измену регистрованог реда вожње и коришћење путног листа у домаћем ванлинијском превозу.

У начелној примедби указано је да процедура усаглашавања и одобравања међународних редова вожње и даље представља административно сложен и спор поступак. Такође је указано да Нацрт закона не предвиђа довољно брзе механизме за заштиту домаћих превозника у случајевима када надлежни органи других држава не одобравају редове вожње српским превозницима. С тим у вези, подносилац је указао на потребу да се питање реципроцитета и заштите домаћих превозника адекватније уреди.

У погледу члана 11. став 3. Нацрта закона, предложено је да се прошири могућност заједничког организовања међумесног превоза од стране јединица локалне самоуправе. Према предложеном решењу, две или више јединица локалне самоуправе које се налазе на територији истог или суседних управних округа могле би, на основу међусобног споразума, као услугу од општег интереса и ради повећања мобилности становништва са територија тих јединица локалне самоуправе, заједнички да организују превоз као међумесни превоз.

Образлажући овај предлог, СП „Ласта” а.д. Београд указала је да границе управних округа представљају административно утврђене границе које не морају увек да одговарају стварним потребама кретања становништва и дневним миграцијама. Према мишљењу подносиоца, ако је Нацртом закона већ препозната потреба да се јединицама локалне самоуправе омогући да, ради повећања мобилности становништва и доступности јавног превоза, заједнички организују међумесни превоз као услугу од општег интереса, такву могућност не би требало ограничавати искључиво на јединице локалне самоуправе које припадају истом управном округу. Из тог разлога предложено је да ова могућност обухвати и јединице локалне самоуправе које се налазе на територији суседних управних округа.

У погледу члана 79. став 3. Нацрта закона, предложено је да се ова одредба допуни тако да се, у случају одобравања измена реда вожње из става 2. тач. 2) и 3) тог члана, на захтев превозника може одобрити издавање два или више редова вожње који садрже преостале поласке, али само под условом да не постоје разлози за брисање реда вожње, односно поласка или полазака из реда вожње, у складу са чланом 86. Нацрта закона.

Као разлог за предложену допуну наведена је потреба да се, пре него што се одобри издавање два или више редова вожње који садрже преостале поласке, претходно утврди да не постоје законом прописани разлози за брисање регистрованог реда вожње, односно појединих полазака из регистрованог реда вожње. Према мишљењу подносиоца, на тај начин би се обезбедио стабилан режим јавног превоза и спречила могућност прикривеног располагања, односно трговања појединачним поласцима ван редовне процедуре усаглашавања редова вожње.

У погледу члана 92. став 6. Нацрта закона, предложено је додатно прецизирање одредбе којом се уређује непреносивост путног листа. Према предложеној формулацији, требало би прописати да је путни лист непреносив и да превозник не може било којом радњом која се односи на давање путног листа на коришћење омогућити другим правним или физичким лицима која не испуњавају услове прописане законом да обављају домаћи ванлинијски превоз.

Подносилац је указао да би се постојећа формулација члана 92. став 6. могла тумачити тако да је превознику забрањено да путни лист уступи другом правном или физичком лицу само уколико то лице не поседује одговарајућу лиценцу за превоз, док би се, супротно томе, могло закључити да је уступање путног листа дозвољено другом лиценцираном превознику. Полазећи од претпоставке да намера предлагача није била да омогући превознику да другом превознику уступа на коришћење путне листове из књиге путних листова коју му је издао надлежни орган, предложено је додатно прецизирање ове одредбе како би се отклонила могућност различитог тумачења у пракси.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

Сматра се да би предложене измене произвеле негативне последице у примени закона.

Примедба која се односи на одредбе члана 11. став 3. Нацрта закона, да се прошири могућност заједничког организовања међумесног превоза од стране јединица локалне самоуправе суседних управних округа, не прихвата се, јер је могућност заједничког организовања међумесног превоза од стране две или више јединица локалне самоуправе истог управног округа прописана као посебан модел превоза од општег интереса, при чему је његово

везивање за јединице локалне самоуправе са територије истог управног округа утврђено ради јасног одређивања територијалног обухвата и надлежности за организацију и финансирање овог вида превоза.

Примедба на одредбе члан 79. став 3. Нацрта закона који се односи на измену регистрованог реда вожње и којом је предложено да се пре издавања два или више редова вожње са преосталим поласцима претходно утврди да не постоје услови за брисање реда вожње или појединих полазака, не прихвата се јер би предложено решење увело додатну проверу испуњености услова за брисање реда вожње или појединих полазака, иако су услови и поступак за брисање регистрованог реда вожње већ јасно уређени Нацртом закона.

Примедба на одредбе члана 92. став 6. Нацрта закона којом је предложено додатно прецизирање одредбе којом се уређује непреносивост путног листа, не прихвата се, јер је Нацртом закона већ прецизно уређена непреносивост путног листа и забрана његовог уступања за обављање превоза, тако да додатно прописивање исте обавезе није потребно.

Стална конференција градова и општина – Савез градова и општина Србије (СКГО), преко Кларе Даниловић, доставила је путем електронске пошта Министарства начелне примедбе и конкретне предлоге за измену и допуну одредаба Нацрта закона које се односе на положај и надлежности јединица локалне самоуправе у области јавног превоза путника, дефинисање градског, приградског и локалног превоза, као и на начин утврђивања броја такси возила.

У начелним примедбама СКГО је указала да је, имајући у виду да је рад на изменама и допунама важећег закона на крају резултирао израдом новог закона о превозу путника у друмском саобраћају, приликом његове израде требало више пажње посветити свеобухватном сагледавању стања у овој области и разматрању системских решења за отклањање уочених проблема. Посебно је указано на потребу јачања институционалних, организационих и финансијских капацитета јединица локалне самоуправе за планирање, организацију и одрживо финансирање градског и приградског превоза путника.

Такође је предложено да се додатно размотре питања разграничења улога Републике Србије и јединица локалне самоуправе, могућности развоја одговарајућих модела међуопштинске сарадње и успостављања одрживог и транспарентног система финансирања јавног превоза. СКГО је оценила да би предложена решења требало додатно анализирати са становишта могућности њихове примене у различитим јединицама локалне самоуправе, узимајући у обзир разлике између великих градова, мањих општина и руралних средина.

У погледу члана 2. став 1. тач. 8) и 42) Нацрта закона, СКГО је предложила измену дефиниција градског и приградског превоза. Указано је да је предложена дефиниција градског превоза везана за територију једне или више градских општина, односно њихових делова, што није применљиво на све јединице локалне самоуправе у Републици Србији, имајући у виду да градске општине постоје само у појединим градовима.

Из тог разлога предложено је да се градски превоз дефинише као јавни превоз путника који се обавља на територији јединице локалне самоуправе. Истовремено је предложено да се на одговарајући начин измени и дефиниција приградског превоза, с обзиром на то да је она у Нацрту закона везана за превоз између подручја градског превоза и осталих насељених места

„на територији града” и за акт града, чиме су, према мишљењу подносиоца, општине практично искључене из ове дефиниције. СКГО сматра да оба појма треба дефинисати тако да буду применљива на све јединице локалне самоуправе, а не искључиво на градове.

Образлажући овај предлог, СКГО је указала да дефиниција градског превоза не треба да се заснива на унутрашњој територијалној организацији јединице локалне самоуправе, већ на њеној територији, односно на подручју на којем је одлуком јединице локалне самоуправе организован градски превоз. Према мишљењу подносиоца, на тај начин би се обезбедила јединствена и применљива дефиниција за све јединице локалне самоуправе, уз могућност да свака од њих, у складу са својим специфичностима и потребама становништва, одреди подручје на којем организује градски превоз.

СКГО је посебну примедбу изнела у погледу дефиниције „локалног превоза” из члана 2. став 1. тачка 28), имајући у виду и одредбе чл. 39. и 62. Нацрта закона. Указано је да из предложених одредаба није довољно јасно разграничен локални превоз од градског и приградског превоза, односно да није јасно да ли локални превоз представља посебну врсту превоза или посебан режим организовања превоза од стране јединице локалне самоуправе.

Посебно је указано на члан 39. став 2. Нацрта закона, којим је предвиђено да се лиценца за превоз не издаје јединицама локалне самоуправе за обављање локалног превоза без наплате услуге превоза. С обзиром на то да се овом одредбом јединице локалне самоуправе ослобађају обавезе прибављања лиценце коју издаје Министарство када организују локални превоз без наплате услуге, СКГО сматра да је неопходно прецизно одредити на коју врсту превоза се термин „локални превоз” односи. Истовремено је указано да члан 62. Нацрта закона, којим се уређује домаћи превоз, не наводи локални превоз као посебну категорију превоза који организују, односно обезбеђују јединице локалне самоуправе.

СКГО је указала да питање локалног превоза има посебан значај за руралне јединице локалне самоуправе, нарочито за оне које су добиле на коришћење аутобусе намењене организовању услуге јавног превоза која на њиховој територији недостаје. Наведено је да велики број јединица локалне самоуправе нема успостављену услугу градског и приградског превоза, због чега би локални превоз у тим срединама могао представљати једину врсту организованог јавног превоза.

Из тог разлога предложено је да се законом јасније уреди појам локалног превоза и начин његовог организовања и поверавања. Потребно је, према мишљењу СКГО, одредити да ли локални превоз представља посебну врсту јавног превоза или само посебан режим организовања превоза од стране јединице локалне самоуправе. Уколико се определи да локални превоз представља посебну врсту превоза, предложено је да се законом јасно уреди његов однос према градском и приградском превозу, надлежност јединица локалне самоуправе, начин организовања и поверавања ове услуге, као и да се са тим решењем ускладе одредбе члана 62. Нацрта закона.

У погледу члана 119. Нацрта закона, СКГО је изнела примедбу на начин утврђивања минималног броја такси возила. Указано је да Нацрт закона предвиђа дозвољени, оптимални и минимални број такси возила, при чему се оптимални број утврђује на основу програма који се израђује у складу са саобраћајно-техничким условима на сваких пет година, док дозвољени

број возила не може бити мањи од минималног броја који се утврђује у односу на број становника јединице локалне самоуправе према последњем попису.

СКГО сматра да број становника не би требало да буде једини критеријум за утврђивање минималног броја такси возила, јер потребе за такси превозом могу значајно зависити и од других карактеристика конкретне јединице локалне самоуправе. Као релевантне околности посебно су наведене туристичка функција одређеног града или општине, сезонске осцилације броја корисника, дневне миграције становништва и друге специфичне локалне околности. Из тог разлога предложено је да се размотри могућност прописивања додатних критеријума или корективних фактора који би се, поред броја становника, узимали у обзир приликом утврђивања минималног броја такси возила.

Став Радне групе за израду Нацрта закона по предложеном:

У погледу члана 2. став 1. тач. 8) и 42) Нацрта закона, којим је предложена измена дефиниција градског и приградског превоза се не прихвата, јер би променом дефиниције дошло до нарушавања организације превоза у јединицама локалне самоуправе, које су јасно дефинисане Законом о територијалној организацији Републике Србије. Дефиниција градског и приградског превоза по постојећем Закону и предложеним Нацртом закона не спречава формирање превоза на територији јединице локалне самоуправе.

Примедба која се односи на дефинисање локалног превоза, његово разграничење од градског и приградског превоза, као и начин његовог организовања од стране јединице локалне самоуправе се не прихвата, јер је Нацртом закона локални превоз јасно дефинисан и уређен као посебан режим организовања превоза од стране јединице локалне самоуправе, без потребе за додатним прописивањем његове организације јер би се тиме ограничила могућност јединице локалне самоуправе да организацију превоза прилагоди специфичностима своје територије и стварним потребама становништва.

Сматра се да би предложене измене које се односе на такси превоз, произвеле негативне последице у примени закона.

По окончању поступка јавне расправе, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре заједно са члановима Радне групе анализирано је све достављене примедбе, предлоге и сугестије учесника у јавној расправи и оценило да су прихваћене сугестије допринеле додатном унапређењу текста Нацрта закона, пре свега у погледу прецизнијег нормативног уређења појединих одредаба и јаснијег дефинисања појмова.

Након спроведеног поступка јавне расправе и извршених корекција текста Нацрта закона, припремљен је коначан текст Нацрта закона о превозу путника у друмском саобраћају ради упућивања у даљу процедуру усвајања.