



Република Србија
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ
КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Савска улица 25/IV, Београд
Број: 9/0-01-552/2018-2
Датум: 25.07.2018. године

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
- проф. др Зорана Михајловић, потпредседница владе и министарка -

Београд
Немањина 22-26

Предмет: Мишљење на Нацрт закона о изменама и допунама Закона о превозу путника у друмском саобраћају

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доставило је дана 18. јула 2018. године, Комисији за заштиту конкуренције, Нацрт Закона о изменама о допунама Закона о превозу путника у друмском саобраћају (у даљем тексту: Нацрт), ради давања мишљења.

Савет Комисије, након разматрања достављеног материјала, на основу члана 21. став 1. тачка 7. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС”, бр. 51/09 и 95/13) на 160. седници од 25. јула 2018. године, даје следеће

М И Ш Љ Е Њ Е

У вези са одредбама Нацрта којим се уређују *услови за обављање такси превоза* истичемо следеће:

- Одредбом члана 4. став 2. Нацрта прописано је да се решење о одобравању такси превоза (у даљем тексту: Одобрење) издаје привредном друштву или предузетнику који испуњава услове у погледу седишта, возача, возила и пословног угледа. Даље се чланом 5. Нацрта, додаје нови члан 87а, којим је дефинисан услов у погледу седишта. Наиме, овај услов испуњава привредно друштво ако има седиште на територији јединице локалне самоуправе која издаје одобрење, а предузетник ако на територији јединице локалне самоуправе која издаје одобрење има седиште и пребивалиште у трајању од најмање 12 месеци.

Предлажемо брисање услова у погледу седишта. Ово из разлога што се увођењем овог услова ограничавају учесници на тржишту да обављају делатност такси превоза само на територији једне јединице локалне самоуправе, односно оне на којој је издато Одобрење. Ово практично значи да такси превозник који има Одобрење за Београд не би могао да добије Одобрење за било који други град. Брисањем наведеног услова дошло би до отварања локалних тржишта из разлога што би такси превозници могли би да обављају ову делатност у свим местима у којима испуне остале услове и да учествују у конкурентској борби на тим територијама.

При томе, услов у погледу седишта је другачије предвиђен за различите учеснике на тржишту. Наиме за предузетнике, за разлику од привредних друштава, је предвиђено

додатно, за Комисију неоправдано, ограничење које се састоји у обавези да поред седишта има и пребивалиште у одређеној локалној самоуправи и то у трајању од 12 месеци. На овај начин доводе се у неравноправан положај учесници на тржишту, односно фаворизује се једна правна форма у односу на другу.

Наведеним отежава се привредним субјектима обављање делатности, а нарочито улазак потенцијалних конкурената на тржиште, а да за неопходност прописивања овог ограничења у Образложењу Нацрта закона нису дати разлози.

- У члану 6. Нацрта закона предвиђено је да предузетник може да обавља такси превоз само са једним такси возилом, при чему само он може да обавља послове возача, док привредно друштво може да обавља такси превоз са више такси возила, при чему послове возача може да обавља само један возач по возилу. На наведени начин може да се ограничи број возила који учествује у конкурентској утакмици на тржишту, а на штету корисника услуга. Такође, овим решењем се учесницима на тржишту одређује начин пословања, чиме се они онемогућавају да самостално донесу пословне одлуке и примене другачије пословне моделе, а којима би се остварила већа економичност и ефикасност пословања, ангажовањем возила од стране више возача (на пример, возило могу да користе два возача у две смене, или у случају одсутности једног возача због боловања возило ће користити други возачи који испуњавају потребне услове за такси возача). С тим у вези предлажемо укидање овог ограничења.

- Члан 12. Нацрта додаје се нови члан 91б којим се у ставу 4. прописује да је такси превозник дужан да за извршену услугу превоза наплати цену превоза у износу који показује таксиметар у тренутку завршетка превоза или цену по издатој потврди са локација од посебног интереса за јединицу локалне самоуправе.

Јасна је намера законодавца да се овом одредбом заштите путници како не би за извршену услугу платили већу цену од оне дефинисане ценовником. Међутим, применом овако формулисане одредбе такси превозници немају могућност да цену умање по основу попушта (на позив, количину, редовност коришћења услуге и сл.). Имајући у виду да је ценовна конкуренције један од видова борбе на тржишту, на наведени начин се она онемогућава, чиме се не остварује корист за кориснике услуге.

У вези са претходним Комисија предлаже да се у ставу 4. члана 91б иза речи „наплати цену превоза” дода реч „највише”.

Прихватање предложене измене је од изузетног значаја јер би се тиме ублажили негативни ефекти примене одредбе члана 94. став 7, а којом се јединице локалне самоуправе овлашћују да својом одлуком одреде и ускладе цену такси тарифе на својој територији.

Такође, прописивањем обавезе наплате цене услуге у износу који показује таксиметар, онемогућава се коришћење других технологија за обрачун цене превоза, чиме се ограничава тржиште, као и технички развој и иновације на штету потрошача.

- Чланом 15. Нацрта врши се допуна члана 94. и прописује се да јединица локалне самоуправе доноси програм којим дефинише организовање такси превоза у оквиру којег се одређује и оптималан број такси возила. На основу тог програма јединица локалне самоуправе доноси акт којим одређује број возила за обављање такси превоза. Уколико не буде донет програм, Нацртом је предвиђена методологија за обрачунавање дозвољеног броја возила.

Једно од основних принципа права и политике заштите конкуренције је слободан приступ тржишту сваком учеснику који испуњава услове за обављање неке делатности, како би ти учесници у интересу потрошача/корисника могли да се такмиче ценом и квалитетом. С тим у вези истичемо да ограничавање броја такси возила представља неоправдано ограничавање конкуренције и предлажемо брисање ових одредаба.

Истим чланом је предвиђено и да јединица локалне самоуправе својом одлуком утврђује и усклађује цену у оквиру такси тарифе по којој се такси превоз мора обављати на њеној територији. Наведеном одлуком утврђује се ценовник услуга такси превоза у којем су приказане цене 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. На овај начин утврђује се цена за све пружаоце услуга на одређеној територији, чиме се елиминише ценовна конкуренција између њих, као један од битних видова конкуренцијске борбе.

На посматраном тржишту одређени вид контроле цена може бити оправдан јер постоји објективан разлог да се корисници услуга заштите од превисоких цена, нарочито корисници који немају приступ свим информацијама у вези такси превоза (нпр. странци), или они којима је овај вид превоза једино одговарајући (нпр. особе са инвалидитетом). Наведено се може постићи на мање рестриктиван начин, а то је прописивањем максималне, односно највише цене коју такси превозници могу наплатити.

Поред тога, Комисија предлаже да се у свим јединицама локалне самоуправе приликом одређивања основне цене такси услуга узимају исти елементи цене. Уважавајући специфичности јединица локалне самоуправе, које би можда могле да оправдају разлике у цени такси услуга у различитим местима, могу се одредити корективни фактори (утврђени на основу нпр. висине пореза или прихода грађана) који се односе на конкретну јединицу локалне самоуправе, а којима ће се извршити корекција основне цене. Наведено је предложено како се не би дошло у ситуацију да за одређене услуге такси превоза (као што је нпр. старт) различите јединице локалне самоуправе дефинишу различите износе без трошковног или другог објективног образложења.

У вези са одредбама Нацрта којим се уређују *услови за обављање Лимо сервиса* истичемо следеће:

Уређивање и прописивање услова за обављање било које делатности, генерално није у супротности са правилима заштите конкуренције, али наметањем неоправданих ограничења нарушава се стање конкуренције на тржишту.

У овом делу Нацрта предвиђени су бројни нови услови за обављање наведене делатности (нпр. карактеристике возила, ангажовање само у туристичке сврхе, трајање вожње од најмање три сата, услови за предузетника или возаче, обавезно безготовинско плаћање и сл), а који могу значајно ограничити конкуренцију на овом тржишту и нанети штету пре свега корисницима услуга Лимо сервиса.

У образложењу Нацрта је наведено: „Решења дата у Нацрту закона ће позитивно утицати на домаће превознике који обављају јавни превоз путника у друмском саобраћају, јер ће пре свега **одржати постојећи, односно успостављени обим превоза** имајући у виду да ће се учешће сиве економије кроз нелегалан такси превоз и лимо сервис превоз значајно смањити”. Из овога произлази да је циљ измена и допуна да се заштите постојећи учесници на тржишту такси превоза, као и намера да се одржи постојеће стање, чиме се успостављају административне баријере за улазак на ово тржиште, а чиме се значајно спречава, ограничава и нарушава конкуренција.

Без стварања услова за отварање тржишта за алтернативне врсте превоза путника, учесници који су већ активни на њему немају подстрек за даље унапређење услуге, а потрошачима се смањује избор и пружају мање квалитетне услуге уз више цене.

У вези са *прелазним и завршним одредбама* истичемо следеће:

Члановима 36. и 37. предвиђено је да такси возачи и возила активни на дан ступања на снагу Закона испуњавају све услове за обављање делатности такси превоза. Наведеним решењем

стављају се у неповољнији положај учесници који се нису бавили такси превозом у моменту ступања на снагу Закона, јер они за добијање одобрења за обављање делатности морају да испуне све законом предвиђене услове, док се постојећим превозницима испуњеност услова признаје, без провере. На овај начин се одржава постојеће (затечено) стање уз отежавање уласка нових учесника на тржиште. Такође, Нацртом није предвиђен критеријуму (начин и редослед) на основу којих ће се додељивати одобрења за обављање такси превоза у случају када потребно попунити број возила до предвиђеног.

На основу свега наведеног сматрамо да је потребно извршити измене и допуне текста Нацрта како би се отклонили уочени недостаци, ограничења по конкуренцију и Нацрт ускладио са правилима заштите конкуренције.

Узимајући у обзир досадашњи развој технике и технологије, као и постојање различитих потреба путника (као што је нпр. потреба за заказивањем превоза унапред у одређено време, за превозом „од врата до врата“, за превозом са унапред плаћеном услугом, за заказивањем превоза у одређено време и за одређени број дана) предлажемо да размотрите могућност прописивања недискриминаторних услова за обављање и оваквих врста превоза путника путничким возилима, а које би могле задовољити специфичне потребе различитих корисника услуга. На тај начин омогућило би се отварање тржишта и конкурентска борба свих учесника на тржишту, а у корист потрошача.