



Vreme: 27.08.2026 06:44

Medij: rs.bloombergadria.com

Link: <https://rs.bloombergadria.com/ekonomija/srbija/111678/buducnost-taksija-u-srbiji-predlog-zakona->

Autori: Jovana Georgievski

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Taksi između države i platformi - ko će ubuduće određivati cenu vožnje?

10279



Nacrt zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju predlaže uvođenje fleksibilnije cene za vožnje naručene preko aplikacija, dok licenciranje taksista ostaje neophodno. Promene bi mogle da dovedu do pojeftinjenja vožnje ako je ponuda velika, ali i da ih poskupi usled rasta potražnje

Obračunavanje cena taksi vožnje u Srbiji uskoro bi moglo da se promeni. Cena taksi usluga, koju trenutno određuju lokalne samouprave i po kojoj voze svi zvanični taksisti, mogla bi da odstupa od zvaničnog cenovnika ukoliko se vozilo naručuje putem aplikacije. To je glavna novina Nacrta zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju, koji se našao na meti kritika registrovanih taksista.

Nacrt zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju predviđa da lokalne samouprave i dalje određuju taksi tarife, ali da se za vožnje ugovorene preko elektronskih platformi dozvoli odstupanje od te cene. Međutim, prema članu 119. predloga zakona, dopušta se da cena odstupa 20-30 odsto u odnosu na zvanični cenovnik ukoliko je naručena putem aplikacije.

To znači da bi putnik za vožnju, koja po gradskoj tarifi košta 1.000 dinara, preko aplikacije mogao da plati između 800 i 1.300 dinara, ukoliko lokalna samouprava ne propiše drugačiji raspon. Za razliku od klasične taksi vožnje, kod koje taksimetar određuje cenu, kod vožnje naručene preko platforme cena bi bila poznata unapred. Nacrt izričito predviđa da se cena, mesto polaska i odredište ugovaraju pre početka vožnje. To otvara prostor za model dinamičkog formiranja cena kakav već postoji na digitalnim platformama - kada je mnogo vozila dostupno, cena može da bude niža, dok bi u periodima velike potražnje i manjka vozila mogla da raste.

"Ovakav pristup je zasnovan na tržišnim principima i može predstavljati korak napred, posebno zato što digitalne platforme omogućavaju brže povezivanje ponude i potražnje", kaže Slobodan Ćimović, profesor Ekonomskog fakulteta u Beogradu.

Taksi tržište Srbije intenzivno se menja - u aprilu, ruski IT gigant Yandex je sklopio partnerstvo sa Pink Taxijem, objedinivši oko dve trećine taksista u Beogradu na onlajn platformi. Vožnje se, trenutno, obračunavaju na osnovu zvaničnog gradskog cenovnika. Do objavljivanja teksta, Yandex i Pink Taxi nisu odgovorili na upit Bloomberg Adrije o tome kako gledaju na predložene izmene Zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju.

Dinamičke cene u Srbiji već nudi platforma Car:Go. Međutim, ova kompanija posluje kao limo- servis i nudi usluge unajmljivanja automobila i vozača koje kompanija sama zapošljava, takođe u skladu sa Zakonom o prevozu putnika u drumskom saobraćaju.

Za razliku od profesionalnih taksista, koji jedini imaju registarske tablice sa oznakom TX, vozači Car:Go ne moraju da imaju položen ispit za taksiste, već je dovoljno da imaju najmanje 21 godinu starosti, dozvolu B kategorije i najmanje tri godine vozačkog staža, a ove uslove je kompanija sama propisala.

Javna rasprava o predloženom Nacrtu zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju traje do 2. septembra.

Nacrt zakona predstavlja drugi korak u reformisanju tržišta taksi prevoza, nakon što je država 2018. godine, posle protesta taksista i sukoba sa platformama poput CarGo-a, pokušala da razdvoji tradicionalni taksi prevoz od novih modela. Izmenama Zakona o prevozu putnika tada je precizirano da





Vreme: 27.08.2026 06:44

Medij: rs.bloombergadria.com

Link: <https://rs.bloombergadria.com/ekonomija/srbija/111678/buducnost-taksija-u-srbiji-predlog-zakona->

Autori: Jovana Georgievski

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Taksi između države i platformi - ko će ubuduće određivati cenu vožnje?

taksi prevoz mogu da obavljaju preduzetnici i pravna lica kojima lokalna samouprava izda odobrenje, dok je limo- servis dobio poseban regulatorni status. Tako je CarGo nastavio da posluje kao limo -servis, dok su registrovani taksisti ostali vezani za lokalne dozvole i propisane tarife.

"Takvo rešenje jeste omogućilo konkurenciju, ali kroz različite regulatorne kategorije, što je istovremeno suzilo izbor potrošača i stvorilo konfuziju oko razlike između taksija i limo -servisa", ocenio je prethodno za Bloomberg Adriju Mladen Alfirović, pravni savetnik Nacionalne organizacije za zaštitu potrošača Srbije. U međuvremenu, tržište se promenilo - u aprilu, ruski IT gigant Yandex ušao je u partnerstvo sa Pink Taxijem i kroz novu platformu uvezao 4.300 taksista, odnosno više od dve trećine registrovanih u Beogradu. Iako se vožnje naručuju preko aplikacije, oni cene trenutno formiranju u skladu sa zvaničnim cenovnikom. Ukoliko predloženi nacrt zakona bude usvojen, najveća taksi platforma u Srbiji dobila bi priliku da sama upravlja cenama u aplikaciji.

Podsećamo da Yandex nema sopstvenu taksi flotu, već preko platforme povezuje registrovane prevoznike i samostalne preduzetnike. Partnerstvo sa Pinkom promenilo je i način na koji taksisti plaćaju pristup sistemu: ranija mesečna članarina zamenjena je provizijom od svake vožnje, koja prema podacima Saveza taksi udruženja iznosi 14 odsto sa PDV-om.

Uber, planetarno popularni servis za taksi usluge, koji već posluje na tržištu Slovenije i Hrvatske, za sada nije dostupan u Srbiji. Jedan od razloga je upravo činjenica, da aktuelni zakon koji reguliše taksi usluge primorava sva vozila sa oznakom TX da obračunavaju vožnje prema zvaničnom cenovniku. Širenje Ubera, na nezadovoljstvo taksista širom Evrope, proteklih godina omogućilo je upravo dinamičko formiranje cena.

Dalje promene poslovnog modela, predložene izmene zakona, mogle bi da dodatno ojačaju ulogu platformi u formiranju konačne cene i raspodeli vožnji, što izaziva nezadovoljstvo dela taksista. Stanovište Strukovnog udruženja taksi prevoznika Beograda (SITAB) je da ista taksi usluga ne bi trebalo da ima različitu cenu, samo zato što je naručena putem aplikacije.

"Taksista koji vožnju dobije telefonom ili neposredno od putnika i dalje snosi troškove vozila, vozača, goriva, održavanja, registracije i osiguranja, kao i odgovornost za bezbednost putnika", kažu iz Upravnog odbora SITAB-a za Bloomberg Adriju. "Promenama zakona, taksisti su dovedeni u rizik da platforma preuzme formiranje cena, umesto da ih reguliše lokalna samouprava", dodaju iz SITAB-a.

To, kako pojašnjavaju, može da ugrozi položaj profesionalnih vozača. "Tražimo zaštitu od toga da platforma jednostrano menja proviziju, uslove poslovanja, način obračuna naknade ili da ih privremeno ili trajno isključi iz sistema", kažu iz SITAB-a i dodaju da je potrebno da taksisti imaju uvid u "obračun prihoda, koji radi aplikacija".

Prema jednoj od zvaničnih primedbi dostavljenoj [Ministarstvu saobraćaja](#), u koje je Bloomberg Adria imala uvid, taksisti zahtevaju zaštitu od jednostranih odluka platformi, koje bi mogle da utiču na njihove prihode i obim posla. "Ne tražimo ukidanje elektronskih platformi, niti ograničenje tehnološkog razvoja", navodi se u dokumentu.

"Naprotiv, platforme treba da budu deo modernog sistema taksi prevoza, ali pod jednakim, jasnim i transparentnim uslovima za sve učesnike. Ista usluga - isti standardi bezbednosti, odgovornosti, transparentnosti i zaštite korisnika, bez obzira na način naručivanja", stoji u dokumentu.

Podnosilac primedbe traži od zakonodavca da jasno razdvoji cenu taksi usluge od naknade koju platforma naplaćuje za svoje posredovanje, kao i da propiše da cena mora biti prikazana korisniku pre prihvatanja vožnje. Predlaže se i zabrana skrivenih naknada i jednostranog menjanja već ugovorene cene.

Za taksiste se posebno predlaže zaštita od proizvoljnog suspenzovanja ili isključivanja sa platforme i od jednostrane promene procenta provizije. Traži se i veća transparentnost algoritamskog odlučivanja, s obzirom na to da "algoritam direktno utiče na cenu, raspodelu vožnji ili prihod prevoznika". Podnosilac takođe traži da se zakonom precizno utvrdi ko je odgovoran prema putniku, odnosno da se definiše ko odgovara za bezbednost prevoza, ispravnost vozila, pogrešno obračunatu cenu i reklamacije.

"Važno je da ne dođemo u situaciju gde platforma dobija kontrolu nad cenom, raspodelom vožnji i provizijom, od koje zavisi naša zarada, dok veći deo poslovnog rizika prebacuje na taksistu", zaključuju iz Upravnog odbora SITAB-a, koje okuplja taksiste u glavnom gradu. "Zaista nam je stalo da nastavimo da nudimo profesionalan i bezbedan taksi prevoz, po cenama koje zvanično propisuje Grad Beograd".

Registrovani taksisti imaju registarsku oznaku TX i regulisanje njihovog rada je u nadležnosti Sekretarijata za javni prevoz Grada Beograda. To takođe znači da moraju da poštuju cenovnike koje propisuje Grad Beograd, a poslednja korekcija cena sprovedena je novembra 2024. godine.

Iako su se u javnosti čule kritike da nacrt novog zakona otvara tržište praktično svakome ko poseduje





Vreme: 27.08.2026 06:44

Medij: rs.bloombergadria.com

Link: <https://rs.bloombergadria.com/ekonomija/srbija/111678/buducnost-taksija-u-srbiji-predlog-zakona->

Autori: Jovana Georgievski

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Taksi između države i platformi - ko će ubuduće određivati cenu vožnje?

sopstveni automobil, to nije tačno. Međutim, iz Upravnog odbora SITAB-a takođe upozoravaju da Nacrt novog zakona predlaže promenu uslova pod kojima neko može da postane profesionalni taksista. Dok prema važećem zakonu postoji obaveza da taksista mora da ima položen stručni ispit, nacrt izmena dopušta mogućnost da se ispit održava samo u lokalnim samoupravama koje su ga izričito propisale.

"Bojimo se da bi to moglo da vodi u deprofesionalizaciju taksija, koji je deo javnog prevoza za sve građane", ističu iz SITAB-a. Prema važećim pravilima, kako bi pristupio polaganju ispita, vozač mora da ima dozvolu za B kategoriju najmanje pet godina, najmanje treći stepen stručne spreme i odgovarajuću zdravstvenu sposobnost, navodi se u Pravilniku o polaganju ispita za taksiste, objavljenom na sajtu Sekretarijata za javni prevoz Grada Beograda. Taksista ne može da postane bilo ko, ko je osuđen na više od dve godine zatvora za određene kategorije krivičnih dela dok traju pravne posledice osude.

Za gradove i opštine sa više od 100.000 stanovnika ostaje obavezan ispit o poznavanju lokalne samouprave. Program ispita obuhvata propise koji uređuju taksi prevoz i poznavanje samog grada ili opštine, a može da obuhvati i strani jezik. Lokalne samouprave mogu propisati i dodatne uslove.

Vozač, prema predloženim pravilima, mora biti zaposlen kod preduzetnika ili privrednog društva. Izuzetak postoji za preduzetnika koji ispunjava uslove za vozača i koji može da zakupi taksi vozilo od taksi prevoznika na najmanje šest meseci. Istovremeno, nacrt predviđa da jedan taksi automobil može imati najmanje jednog, a najviše tri taksi vozača, uz mogućnost da lokalna samouprava propiše drugačiju organizaciju.

Yandex već promenio tržište Srbije, novi zakon pokušava da ih sustigne

Pojedini taksisti kritikuju predložene izmene zakona

Ko će moći da bude taksista

