

Usporedba Ubera i konvencionalnih taksi službi

Josipović, Ivona

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:980072>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-23**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

USPOREDBA UBERA I KONVENCIONALNIH TAKSI SLUŽBI
COMPARISON OF UBER TO CONVENTIONAL TAXI SERVICE

Mentor: Doc. dr. sc. Marko Slavulj

Studentica: Ivona Josipović, 0135237284

Zagreb, rujan 2018.

SAŽETAK

Taksi je vrsta javnog prijevoza gdje korisnik na određeno vrijeme iznajmljuje prijevozno sredstvo s vozačem koji će korisnika prevesti od jedne lokacije do druge, uz određeni trošak. Konvencionalne taksi službe u Hrvatskoj posluju više od sto godina, a u skorije se vrijeme na hrvatskom taksi tržištu pojavio i Uber - višenamjenska platforma namijenjena prijevozu putnika koja funkcionira putem mobilne aplikacije. Njegovim dolaskom u Hrvatsku otvara se nekoliko tisuća radnih mjesta, dolazi do porasta ukupnog tržišta prijevoza, a prometne se gužve smanjuju. Iako po definiciji taksiji, Uber i konvencionalne taksi službe po mnogočemu se razlikuju. U ovom su radu istražene i prikazane sličnosti i razlike među njima.

KLJUČNE RIJEČI: gradski promet, taksi, mobilna aplikacija, Uber

SUMMARY:

Taxi is a type of public transport, where a user leases a driver's vehicle with a driver for a fixed period of time, which will transport user from one place to another, at a certain cost. In Croatia, conventional taxi services are operating over a hundred years, and a few years ago, on the Croatian taxi market appeared Uber - multifunctional platform for passenger transport, which operates via mobile application. With its coming to Croatia, several thousand jobs are opening up, there is a rise in the total transport market and traffic shortages are decreasing. Although, by definition taxi, Uber and conventional taxi services are very different. In this paper the similarities and differences between them are explored and presented.

KEY WORDS: urban transport, taxi, mobile application, Uber

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Povijest taksi prijevoza i počeci Ubera	2
2.1. Početak taksi prijevoza u gradu Zagrebu	2
2.2. Početak Ubera.....	3
2.3. Vremenski razvoj Ubera.....	4
3. Generalna usporedba između usluge koju pruža taksi prijevoz i Uber	6
3.1. Kriteriji za rad na Uber platformi	7
3.2. Edukacija vozača konvencionalne taksi službe.....	9
3.3. Osnovni statistički podaci	9
3.4. Zakonodavne promjene u pojedinim državama Europe	11
3.4.1. Republika Hrvatska.....	11
3.4.2. Estonija	12
3.4.3. Latvija	12
3.4.4. Litva	13
3.4.5. Finska	13
3.4.6. Republika Češka.....	14
3.5. Uberove usluge.....	14
4. Mogućnost globalnog korištenja mobilnih aplikacija	16
4.1. Uber aplikacija	16
4.2. Utjecaj Uberove aplikacije na taksi tržište u Hrvatskoj	19
5. Usporedba u naplati i naručivanju usluge prijevoza između Ubera i taksi službi	21
5.1. Računanje cijene prijevoza kod Ubera	22
5.2. EKOTAXI	23
5.3. Cammeo	25
5.4. Radio Taxi Zagreb	26
5.5. Zaključak	26
6. Sigurnost putovanja	28
6.1. Sigurnost korisnika.....	28

6.2. Sigurnost vozača.....	29
7. Zaključak.....	31

1. Uvod

Taksi usluga je kombinacija javnog gradskog prijevoza i osobnog prijevoza. Uporaba mobilnih aplikacija poput one koju pruža Uber, ali i ostale taksi službe, omogućuje unaprijeđenje taksi usluga u smislu jednostavnijeg, bržeg i modernijeg obavljanja prijevoza putnika. Danas se taksi po mnogočemu razlikuje od taksija u 20. stoljeću, što doprinosi boljem i efikasnijem prometnom protoku, smanjenju prometnih gužvi te smanjenju čekanja na prijevoz taksijem. Cilj ovog završnog rada je opisati razlike između Ubera i konvencionalnih taksi službi.

Rad je podijeljen u sedam cjelina:

1. Uvod
2. Povijest taksi prijevoza i počeci Ubera
3. Generalna usporedba između usluge koju pruža taksi prijevoz i Uber
4. Mogućnost globalnog korištenja mobilnih aplikacija
5. Usporedba u naplati i naručivanju usluge prijevoza između Ubera i taksi službi
6. Sigurnost putovanja
7. Zaključak

Drugo poglavlje sažetak je povijesti taksi prijevoza u svijetu te u gradu Zagrebu. Također, prikazana je i kratka povijest Ubera. U trećem su poglavlju opisane usporedbe vozača Ubera i konvencionalnih taksi službi, karakteristike taksi prijevoza u pojedinim europskim zemljama te usluge koje pruža Uber. U četvrtom je poglavlju opisana Uberova mobilna aplikacija, te njezin utjecaj na taksi tržište u Hrvatskoj. Peto poglavlje prikazuje karakteristike cijena pojedinih taksi službi te načine naručivanja vozila kod konvencionalnih taksi službi. U konačnici, slijede specifičnosti sigurnosti vozača i korisnika Uber platforme.

2. Povijest taksi prijevoza i počeci Ubera

U prvoj polovici 17. stoljeća, na ulicama Pariza i Londona, započinje taksi prijevoz. U to su vrijeme prometovale kočije koje su ljudi mogli iznajmiti za prijevoz, a vukli su ih konji. Još 1635. godine u Londonu je postojao Hackney Carriage Act koji je regulirao poslovanje kočija za iznajmljivanje, dok prvi pisani trag u Francuskoj datira još od 1640. godine, u kojemu su se spominjale usluge fijakera, odnosno kočija koje su se mogle iznajmljivati od strane francuza Nicolasa Sauvagea.

U ovim su gradovima u 19. stoljeću kraljevskim ukazima bila određena i prva pravila taksi službe. Ta su pravila zahtjevala poboljšanje dizajna u nastojanju povećanja sigurnosti, ali i brzine prijevoza. S vremena na vrijeme, kočije s konjima zamijenili su automobili koji su s vremenom postajali sigurniji, udobniji, ali i brži način prijevoza, dok su današnji automobili namjenjeni taksi službama opremljeni najsuvremenijom opremom za udobniji i sigurniji prijevoz putnika.

Međutim, čak se i danas u pojedinim dijelovima svijeta taksi usluge obavljaju starim načinima kao što su prijevozi dvokolicama koje vuku ljudi ili trokolicama na motorni pogon.

2.1. Početak taksi prijevoza u gradu Zagrebu

U Zagrebu se, na Trgu Bana Josipa Jelačića 11. lipnja 1901. godine, pojavljuje prvi autotaksi fijakeriste Tadije Bartolovića. To je vozilo imalo motor od 6 konjskih snaga, a težilo je 950 kilograma. Njegova cijena iznosila je 4600 ondašnjih kruna, a uvezeno je iz tvornice Nesseldorf u Badenu pokraj Beča. Stajalište prvog autofijakera otvoreno je također na Trgu Bana Josipa Jelačića, a cijena vožnje iznosila je podjednako kao i kod fijakera. Udruženje autotaksi prijevoznika grada Zagreba zasniva se 1924. godine.[1]



Slika 1. Osnivači Radio Taxi Zagreb udruge

Izvor: [2]

Sve do 2011. godine Radio Taxi bio je jedini ovlašteni koncesionar u Zagrebu. Krajem listopada 2010. godine donešena je odluka koja je omogućavala liberalizaciju autotaksi prijevoza. Ta je odluka donešena od strane Gradske skupštine Grada Zagreba, a praćena je brojnim negodovanjem Radio taksista, budući da je omogućila dolazak novih koncesinara. Tako je 22. travnja 2011. godine započelo prometovanje Taxi Cammea Zagreb s ukupno 76 taksi vozila i značajno smanjenom cijenom usluga. Sljedeći s radom započeo je Oryx Taxi u listopadu 2011. sa 120 vozila više klase, a kraj rada su objavili u ožujku 2012. godine te također i Eko Taxi s tridesetak vozila.

U Hrvatskoj taksi službe ne primaju nikakvu državnu pomoć i u privatnim su vlasništvima.[3]

2.2. Početak Ubera

Uber nastaje 2008. godine suradnjom Trvisa Kalanicka i Garretta Campa koji prilikom boravka u Parizu nikako nisu mogli dozvati taksi, prilikom čega su se dosjetili ideje organiziranja prijevoza pritiskom gumba.

Nedugo zatim, u San Franciscu, nastaje mobilna aplikacija preko koje su korisnici sami organizirali prijevoz. Vrlo brzo, nakon uspjeha u San Franciscu mobilna aplikacija širi se i po ostalim američkim gradovima kao što je New York, koji je danas

jedan od najvećih Uberovih tržišta, a nakon samo nekoliko mjeseci nakon dolaska u New York, Uber se širi i na Europski kontinent.

Uber u Hrvatsku dolazi krajem listopada 2015. godine u Zagreb, nudeći UberX uslugu. U kratkom roku Uberovu aplikaciju preuzima 13000 korisnika putem Android, Windows Phone i iPhone uređaja.[4][5]



Slika 2. Uberov logo

Izvor: [6]

2.3. Vremenski razvoj Ubera

RAZDOBLJE	DOGAĐAJ
Prosinac 2008.	Ideja za Uberom nastaje tako što Travis Kalanick i Garrett Camp, prilikom boravka u Parizu, jedne snježne večeri ne uspijevaju dobiti taksi.
Ožujak 2009.	Nastaje UberCab, aplikacija koja korisnicima omogućuje vožnju naručivanjem putem mobilnih telefona.
Srpanj 2010.	UberCab povezuje svoga prvog korisnika s crnim gradskim automobilom u San Franciscu.

Listopad 2010.	Tvrtka UberCab izbacuje „Cab“ iz svog naziva i odvaja se od taksi industrije.
Prosinac 2011.	Uber se uključuje na internacionalno tržište tako da se proširuje na Europu, u Pariz.
Studenj 2012.	Uber se širi i na Australiju, u Sidney.
Kolovoz 2013.	Početak širenja tvrtke u Srednjoj i Južnoj Americi.
Travanj 2014	Uber djeluje u 100 svjetskih gradova.
Svibanj 2015.	Uber djeluje u 300 svjetskih gradova.
Listopad 2015.	Uber započinje sa svojim radom u Zagrebu.
30.prosinca 2015.	Broj vožnji doseže milijardu putovanja.
Lipanj 2016.	Broj vožnji doseže dvije milijarde putovanja.
Prosinac 2016.	Uber djeluje u 500 svjetskih gradova.
Svibanj 2017.	Broj vožnji doseže pet milijardi putovanja.

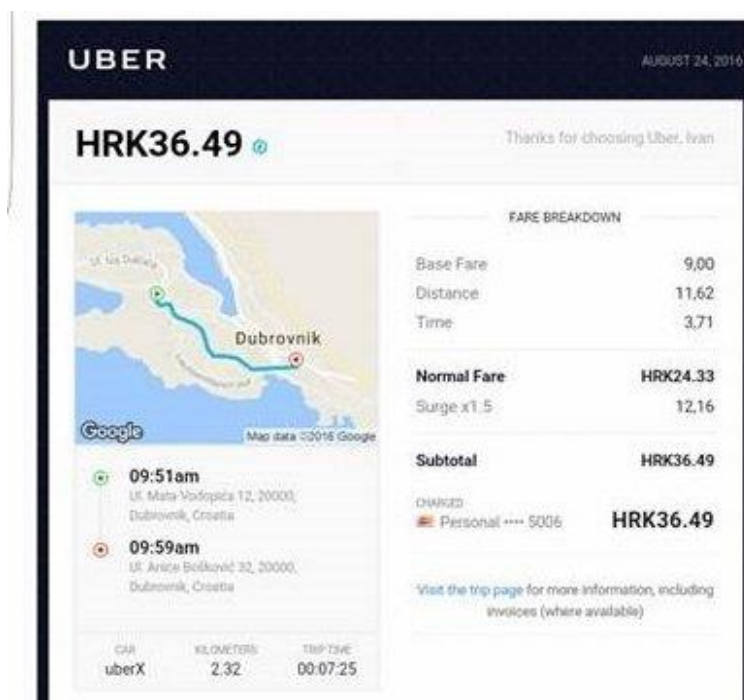
Tablica 1. Vremenski razvoj Ubera [5][7]

Izradio autor

3. Generalna usporedba između usluge koju pruža taksi prijevoz i Uber

Kako bi unaprijedili svoje usluge, Uber, ali i većina ostalih taksi službi služe se inovativnim tehnologijama kao što je mobilna aplikacija za naručivanje taksi usluga.

Prava potrošača zadovoljena su uporabom bilo koje vrste taksi prijevoza. Prilikom korištenja Uberovih usluga, korisnik nakon vožnje na e-mail dobiva elektronsku potvrdu s opisom obavljenog putovanja. Ta potvrda prikazuje udaljenost, vrijeme i rutu putovanja te cijenu i informacije o partner-vozaču. Korisnik preko te potvrde može preuzeti elektronski račun, koji se izdaje nakon svake vožnje.



Slika 3. Račun vožnje

Izvor: [8]

Uberovi korisnici nakon svake vožnje imaju mogućnost ocijeniti vozača preko mobilne aplikacije ocjenama od 1 do 5 ili tekstualnim povratnim informacijama koje

su u potpunosti anonimne. Ta opcija omogućava stvarnu kontrolu kvalitete koje se temelji isključivo na zadovoljstvu samih korisnika.

Prosječno vrijeme čekanja na dolazak partner-vozača Ubera su 4 minute, a Uberovi korisnici kroz aplikaciju na karti mogu pratiti dolazak svojega vozača. Tako korisnik može izaći pred vozilo tek kada ono stigne na polazište, bez nepotrebnog čekanja na ulici. Uberova aplikacija uz pomoć GPS-a (Global Positioning System) i karata pronalazi najoptimalniju rutu do željenog odredišta, čime svojim korisnicima osigurava transparentnost svoje usluge.

Plaćanje poreza obvezatno je i za Uber i za ostale taksi službe. Uber svoje usluge usklađuje sa svim primjenjivim poreznim zakonima na svim teritorijima na kojima posluje. Svaki partner-vozač posluje preko svoje tvrtke ili obrta, dok su neovisni poduzetnici, partner-vozači sami odgovorni za prijavu i plaćanje poreza i svih doprinosa.[9]

Od listopada 2015. godine usluge Ubera dostupne su u Hrvatskoj. Podaci za 2017. upućuju da se na Uber platformi vozi više od 1500 partnera vozača, a da istu platformu upotrebljava više od 100.000 korisnika. Te su godine turisti iz 118 zemalja koristili usluge Ubera u Hrvatskoj, dok su turisti iz više od 40 zemalja upotrebljavali Uber tijekom prva 24 sata od pokretanja Uber aplikacije u Dubrovniku i Splitu. Usluge UberX, UberSELECT i UberVAN proširile su se duž cijele Dalmatinske obale od Novalje do Dubrovnika, te se lansirala usluga UberBOAT koja ima mogućnost unaprijediti hrvatsko gospodarstvo te hrvatsku turističku ponudu na Jadranu.[10]

3.1. Kriteriji za rad na Uber platformi

Da bi osoba postala Uberov partner-vozač mora zadovoljavati određene uvijete.

Uvjeti za vozača:

- imati minimalno 21 godinu
- osobni dokumenti (vozačka dozvola)
- položiti teorijski ispit za vozača autotaksi prijevoza, koji je potrebno položiti u roku od 90 dana od stupanja pravilnika na snagu

Uvjeti za tvrtku/obrt:

- registrirati djelatnost javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu i iznajmljivanje vozila (rent-a-car), a ukoliko djelatnost nije registrirana, potrebno je osnovati novu tvrtku ili doregistrirati postojeću
- ishodovati licenciju za autotaksi prijevoz koju izdaje ured državne uprave u županiji prema sjedištu/prebivalištu tvrtke ili obrta, a za koju je potrebno:
 - rješenje o osnivanju tvrtke s izvatkom iz registra za društva ili obrtnica i osobna iskaznica za obrtnika – u jednoj kopiji
 - ispunjenje uvjeta stručne osposobljenosti - potpisani primjerak ugovora s upraviteljem prijevoza s otisnutim pečatom (original i jedna kopija)
 - uvjet nepostojanja poreznog duga - potvrda porezne uprave o nepostojanju dugovanja (u originalu i jednoj kopiji) – ne starije od 30 dana
 - uvjet financijske sposobnosti - kopija svih polica osiguranja (osiguranje putnika, uvjet financijske sposobnosti)
 - uvjet tehničke sposobnosti - ugovor o leasingu/najmu vozila ili prometna dozvola (u slučaju vlasništva), za svako vozilo Potvrda o uplati upravne pristojbe
 - uvjet dobrog ugleda - pribavlja ga tijelo koje odlučuje o zahtjevu za licenciju
 - evidenciju vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz

Nakon podnošenja dokumentacije za licenciju, potrebno je ishodovati dozvolu za obavljanje usluga prijevoza putnika od strane lokalnih samouprava u kojima pravni subjekt planira prikupljati putnike:

a. jedini uvjet za dobivanje dozvole je posjedovanje licencije za autotaksi prijevoz
[11]

3.2. Edukacija vozača konvencionalne taksi službe

U skladu sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, koji je vrijedio do 12. svibnja 2018. godine, svaki vozač taksija morao je posjedovati položeni ispit o poznavanju primarnih podataka o turističkim, gospodarskim, kulturnim, prometnim i drugim objektima od veće važnosti na teritoriju na kojem obavlja prijevoz putnika.

U Zagrebu se prema Pravilniku o posebnom ispitu za vozača taksija polagao poseban ispit. Tom ispitu kandidati su mogli pristupiti ukoliko imaju srednju stručnu spremu u zanimanju vozača motornoga vozila te ukoliko imaju važeću vozačku dozvolu kategorije B ili kategorije C1,C1E,C ili CE.

Ispit se sastojao od praktičnog i usmenog dijela, a polagao se ispred komisije koju čine predsjednik i dva člana te njihovi zamjenici, a koja je imenovana od strane gradonačelnika.

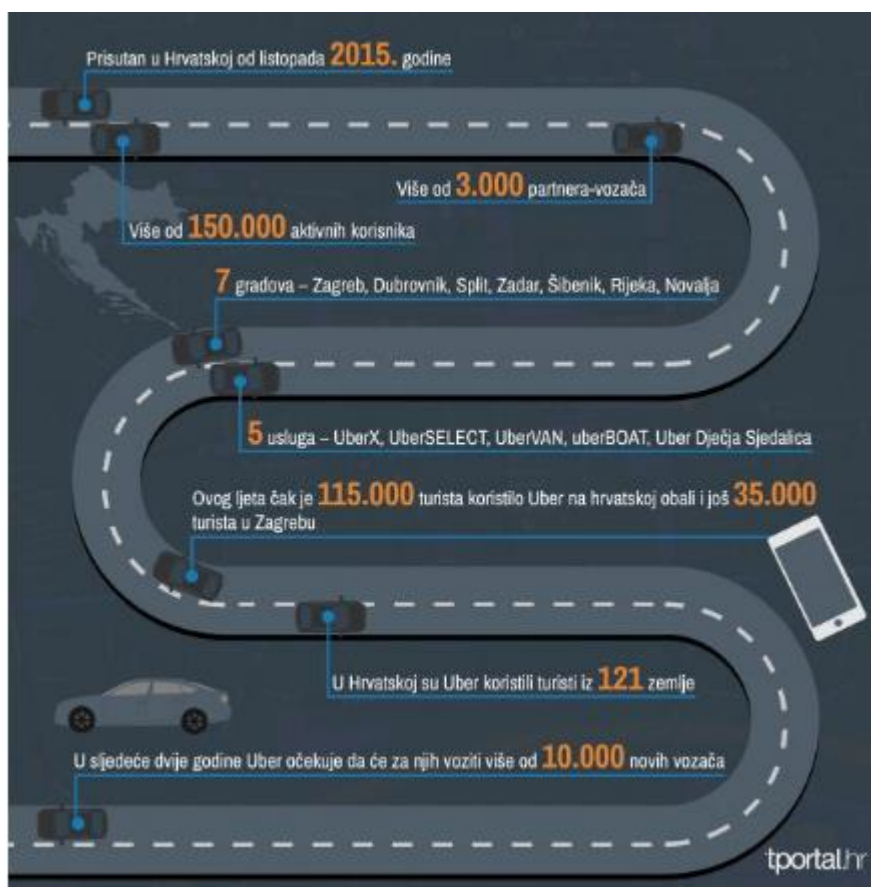
Kandidat je prvo prisustvovao usmenom dijelu ispita i ukoliko nije zadovoljio uvjete nije imao mogućnost prisustvovati praktičnom dijelu ispita. Na usmenom su se dijelu ispita provjeravale osnove povijesnih, gospodarskih, kulturnih, prometnih, društvenih i drugih nužnih podataka o gradu Zagrebu. Uz to, nužno je bilo poznavanje prava i dužnosti autotaksi prijevoznika.

Nakon usmenog dijela ispita slijedio je praktični dio, koji se obavljao vozilom kandidata, a koje je moralo zadovoljavati propisane uvjete, na kojemu se ispituju sposobnosti upravljanja motornim vozilom u skladu s prometnim propisima što uključuje tehniku vožnje i poznavanje prometne regulacije u gradu. Vozač je bio dužan bez ikakvih poteškoća znati stići do svih važnih objekata uz mogućnost uporabe plana grada.[12]

3.3. Osnovni statistički podaci

Prema podacima za ovu godinu Uber trenutno u Hrvatskoj ima više od tri tisuće partnera vozača, dok je konvencionalnih taksi vozača približno dvije tisuće, a njegove su usluge prisutne u gradu Zagrebu te hrvatskom primorju. Dnevno, više od 150 tisuća građana Hrvatske upotrebljava Uberovu aplikaciju za trenutne usluge koje Uber pruža na hrvatskom tržištu: UberSELECT, UberBLACK, UberSUV, UberLUX,

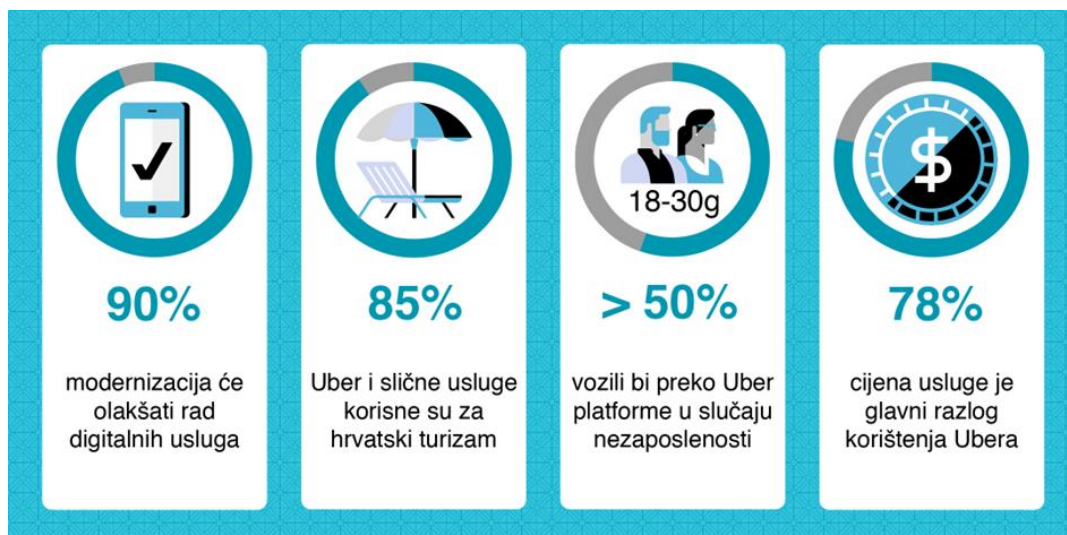
UberX, UberVAN, UberXL, UberBOAT, UberWAV, UberPOOL i Uber Dječja Sjedalica. Budući da Uberova aplikacija nije udovoljavala hrvatskom Zakonu o fiskalizaciji, Uber je donio pojedine izmjene u svrhu prilagodbe svoje aplikacije hrvatskom tržištu. Tako je svaki Uberov partner-vozač spojen na Poreznu upravu, čime je svaka vožnja automatski fiskalizirana uz nemogućnost da račun ne bude izdan.[10]



Slika 4. Uber u brojkama

Izvor: [10]

Na sljedećoj slici (Slika 5.) vidljivi su podaci istraživanja agencije Promocija Plus.



Slika 5. Rezultati istraživanja agencije Promocija Plus

Izvor: [13]

Istraživanja od strane agencije Promocija Plus nad stanovnicima Zagreba, Zadra, Šibenika, Splita i Dubrovnika prikazuju kako je 97% stanovnika čulo za Uber, dok 75% njih smatra Uber kao pozitivnu pojavu na tržišt. 56% Hrvata u dobi od 18 do 30 godina razmišlja o karijeri partnera – vozača, a 85% korisnika smatra da su Uberove usluge korisne za turizam u Hrvatskoj.[13]

3.4. Zakonodavne promjene u pojedinim državama Europe

Dok pojedine europske zemlje, poput Mađarske, Bugarske i Danske, svojim zakonima u potpunosti onemogućuju poslovanje Ubera, ili poput Francuske, Njemačke i Italije samo djelomično, u mnogim europskim zemljama bile su potrebne određene reforme koje bi Uber učinile legalnim. Tako u brojnim državama Baltika dolazi do izmjena zakona te uvođenja novih pravila vezanih za taksi tržište.

3.4.1. Republika Hrvatska

Prema novom zakonu, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, koji je nastupio na snagu 12. svibnja 2018. godine, gradovi ne smiju ograničavati pružanje usluga na svojim područjima, zbog čega vozači pružaju usluge prijevoza gdje god za njih postoji interes. Vozači za to moraju ishoditi potrebne licence i dozvole, za što imaju šest

mjeseci od stupanja Pravilnika na snagu. Svi partneri-vozači prolaze provjere prije uključivanja na Uber platformu, što znači da moraju u potpunosti biti usklađeni s novim Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu. Vozači ne smiju biti mlađi od 21 godine, automobili ne smiju biti stariji od 7 godina, obrt ili tvrtka mora imati državnu licencu, kao i gradsku dozvolu te moraju proći detaljnu provjeru svih podataka. Svaki vozač od 2. rujna 2018. godine morati će imati i položen ispit za taksi vozača.[14]

3.4.2. Estonija

U Estoniji je izvršena izmjena zakona o javnom prijevozu koja je usvojena 14. lipnja 2017. godine, a koja je stupila na snagu 1. studenog 2017. godine. Tom se izmjenom zakona utvrđuje razlika između tradicionalne takse usluge i taksi usluga pruženih putem usluge informacijskog društva (mobilne usluge). Taksi usluge koje se prilikom rezervacije i izračuna cijena obavljaju putem usluga informacijskog društva suočavaju se s licencnim zahtjevima, ali imaju i manje povlastice (bez brzih trakova i taksi stajališta). Transportne kategorije podjeljuju se na dvije vrste usluga: tradicionalne taksi usluge i taksi usluge koje se pružaju putem službe informacijskog društva, a za licenciranje se uvode posebni zahtjevi među kojima je i kartica davatelja usluga za vozače koja se izdaje od strane lokalnih općina, a svi se dokumenti za licenciranje moraju obrađivati u cijelosti elektroničkim putem pomoću unakrsnih provjera podataka. Također, uvode se i iznimke za taksi uslugu koja se pruža putem službe informacijskog društva:

- Nema ograničenja cijena (minimalne / maksimalne cijene)
- Nema taksimetra
- Nema pisača
- Nema vanjskog označavanja vozila
- Nema standarda zaštite okoliša i vozila postavljenih od strane lokalnih općina.

3.4.3. Latvija

U Latviji dolazi do izmjene i dopune Zakona o cestovnom prometu koji je usvojen 28. rujna 2017. godine. Slično kao i u Estoniji, vozači koji svoje usluge pružaju putem mobilne aplikacije gube određene prednosti taksija, a uvede se dvije transportne kategorije: prijevoz putnika putničkim taksijem uz financijsku naknadu (tradicionalni

taksi) te prijevoz putnika privatnim vozilom uz financijsku naknadu. Obavezni zahtjevi za vozače koji su uvedeni su vozačka dozvola B kategorije s minimalno 3 godine iskustva, a vozači moraju biti upisani u registar uprave cestovnog prometa. Plaćanja su moguća samo gotovinom, a licenciranje vozača obavlja Uprava za cestovni promet. Davatelji usluge dijeljenja vozila neće morati imati:

- Ograničenja cijena (minimalnih / maksimalnih cijena usluge)
- Taksimetar
- Pisač
- Blagajnu
- Cjenovnu karticu unutar vozila
- Vanjsko označavanje vozila
- Povlastice (rezervirano za taksije)

3.4.4. Litva

U Litvi 1. siječnja 2017. godine stupa na snagu amandman kojim se uvodi nova definicija organizatora putničkog prijevoza. Prijevoz putnika osobnim automobilima uz financijsku naknadu je prijevozna usluga koju prijevoznik pruža na temelju pisanog ugovora ili ugovora sklopljenim putem terminalnih uređaja telekomunikacija. Također, kao i u Latviji, uvode se dvije transportne kategorije: tradicionalne taksi usluge te prijevoz putnika privatnim vozilom uz financijsku naknadu. Obavezni zahtjevi za licenciranje su pojedinačna potvrda o porezu na aktivnost poreznog tijela, te zahtjevi za izdavanje dozvole podneseni općinskim vlastima. Također, davatelji usluge dijeljenja vozila neće morati imati isto što i davatelji usluga u Latviji.

3.4.5. Finska

U Finskoj dolazi do liberalizacije tržišta taksija. Kao dio komponentne „MaaS“ (Mobility-as-a-Service), operatori su dužni podijeliti informacije vezane uz primjerice rasporede i ulaznice. Taksi tvrtke moraju se nalaziti u Finskoj te moraju imati dobar ugled i ne smiju biti u stečaju. Vozači moraju posjedovati vozačku dozvolu najmanje jednu godinu, moraju biti dobrog zdravlja i imati dobru reputaciju, koja se odnosi na ograničenja vezana uz kaznenu evidenciju.

3.4.6. Republika Češka

U Češkoj je Ministarstvo prometa stvorilo radnu skupinu za pripremu reforme tržišta taksija. Ciljevi najnovije verzije uključuju nove tehnologije, ali i osiguravanje postojanja platforma za pružanje usluga prijevoza putnika. Treba odlučiti hoće li se pružatelji aplikacija smatrati davateljima usluga ili pružateljima usluga u okviru informacijskog društva. Do sada, Ministarstvo prometa želi uključiti korištenje zahtjeva za osobni prijevoz pod kategorijom taksija. Obavezni zahtjevi uključuju dozvolu za posao, taksi licencu te registrirani automobil. Ministarstvo prometa nastoji ukinuti taksi ispite, a postavljeni su i određeni zahtjevi kao što su: potrebna vanjska oznaka vozila (posebna naljepnica), procjena cijene prije potrebne vožnje te pozadinska provjera (iste odgovornosti kao i klasični taksisti).[15]

3.5. Uberove usluge

Uberove usluge su sljedeće:

UberX- Ova vrsta usluge nudi efikasan i povoljan način putovanja. Prema tome, uvjete za ovu uslugu ispunjava većina novijih automobila koja imaju četvora vrata, četiri sjedeća mjesta te jedno za vozača, koja su u urednom stanju i ne starija od 2011. godišta. Preporučena minimalna veličina vozila za ovu kategoriju je VW Golf i slično.

UberPOOL- UberPOOL povezuje korisnike koji putuju u istom smjeru, što znači da korisnici mogu dijeliti vožnju i troškove vožnje. UberPOOL funkcionira na način da korisnik otvori aplikaciju i unese željeno odredište, te pri dnu zaslona dodiruje opciju vožnje uberPOOL, koji može biti za maksimalno dvije osobe. Korisniku je vidljivo vrijeme do dolaska vozača te procijenjeno vrijeme do odredišta. Automobil se, kojim se korisnik prevozi, povezuje s drugim korisnicima koji bi putovali istim smjerom, te se na taj način troškovi vožnje za korisnika smanjuju.

UberBLACK- Uberova originalna opcija vožnje koju pružaju profesionalni vozači u luksuznim crnim vozilima.

UberSUV- Luksuzna SUV vozila koja nude prijevoz do 6 osoba, od strane profesionalnog vozača.

UberWAV- Vozila prilagođena invalidskim kolicima, čije su cijene kompatibilne usluzi UberX.

UberLUX- Elegantna vozila visoke kategorije koja pružaju najelegantniju opciju vožnje s profesionalnim vozačima.

UberBOAT- Opcija koja nudi glisere za transfere od obale do otoka kao i za poludnevne i cjelodnevne izlete.

UberSELECT- UberSELECT je usluga koja uključuje novija i prostranija vozila, ali i najbolje partnere-vozače. Vozači moraju imati prosjek najmanje 4.9 te ostvarenih minimalno 250 vožnji na Uberu. Cijene ove usluge više su u odnosu na uberX tarife, a vozila koja nude ovu uslugu su VW Passat, Škoda Octavia ili Audi A4.

UberVAN- UberVAN predstavlja uslugu najpogodniju za vozače koji posjeduju kombi vozila. Ta je usluga namijenjena za prijevoz većih grupa korisnika, a njegove su cijene nešto više nego kod usluge uberX. Kriteriji za UberVAN uslugu su 7 sjedećih mjesta i dodatno mjesto za vozača, tehnički ispravno i redovito tehnički pregledavano vozilo, vozilo bez velikih oštećenja, a da je uredno i održavano te s redovitim čišćenjem bez suvislih elemenata koji bi mogli predstavljati smetnje.[16][17]



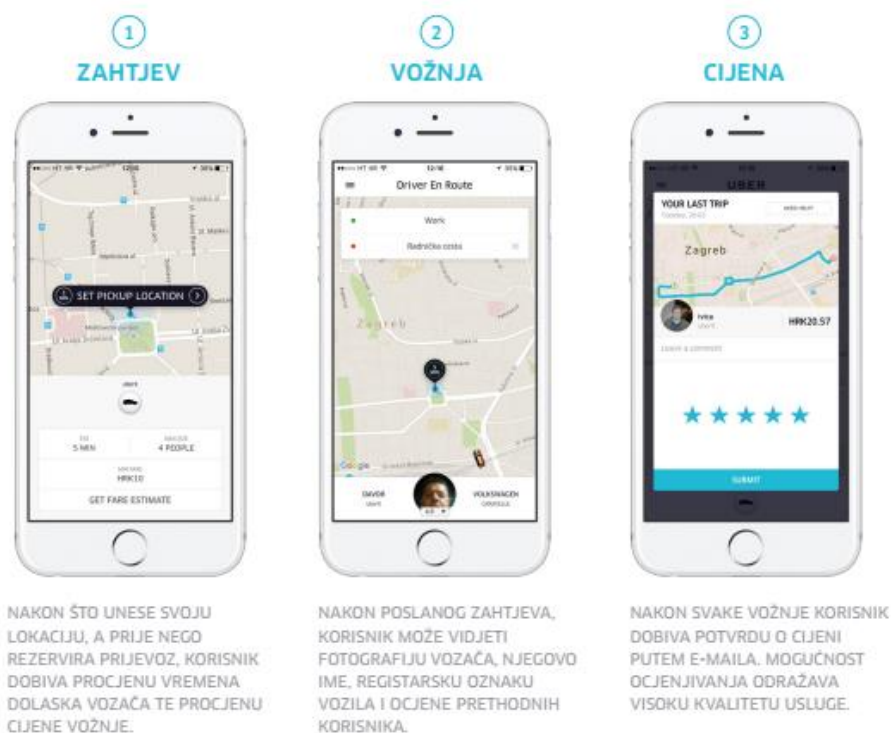
Slika 6. Uber vozila po kategorijama

Izvor: [18]

4. Mogućnost globalnog korištenja mobilnih aplikacija

4.1. Uber aplikacija

Aplikacija je u potpunosti besplatna, a dostupna je za iOS, Android i Windows Phone mobilne uređaje. Registracija se odvija putem nekoliko osobnih podataka kao što su ime, prezime, broj mobilnog telefona te e-mail adresa. U početku, plaćanje vožnje vršilo se isključivo karticom, a tek kasnije gotovinom.



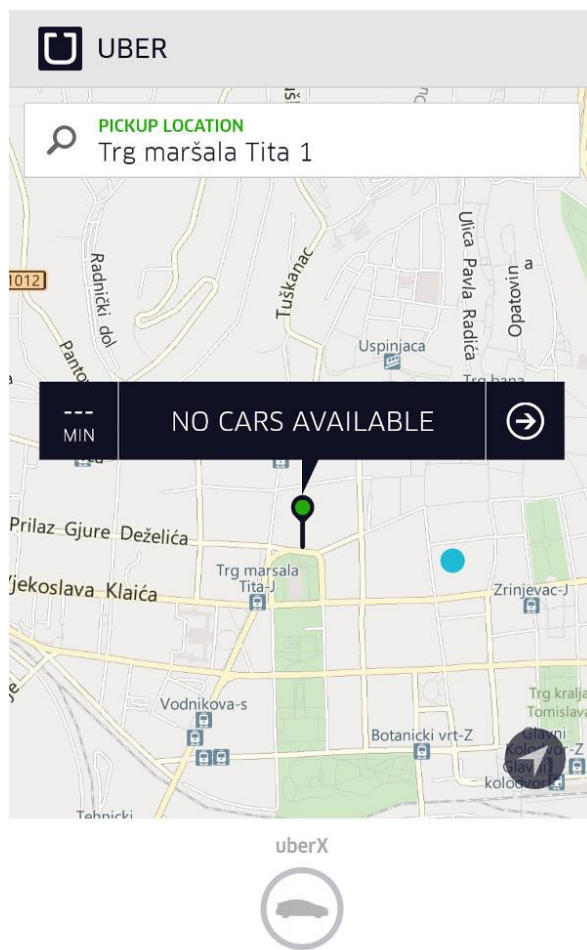
Slika 7. Uber mobilna aplikacija

Izvor: [19]

Nakon registracije, na mobilnom je telefonu potrebno uključiti prepoznavanje lokacije, koja će označiti gdje se korisnik u trenutku naručivanja vožnje nalazi, a ukoliko korisnik smatra da bi istu točku polazišta mogao koristiti češće, u mogućnosti

je tu istu lokaciju i spremi. Također, aplikacija pamti i već prije unešene adrese kako bi korisnik lakše došao do njih prilikom sljedećih upotreba.

Ukoliko je za adresu s koje korisnik želi krenuti vozač dostupan biti će prikazano i vrijeme potrebno vozaču da stigne na navedenu lokaciju, a ukoliko nije na zaslonu lokacije pisati će „NO CARS AVAILABLE“.



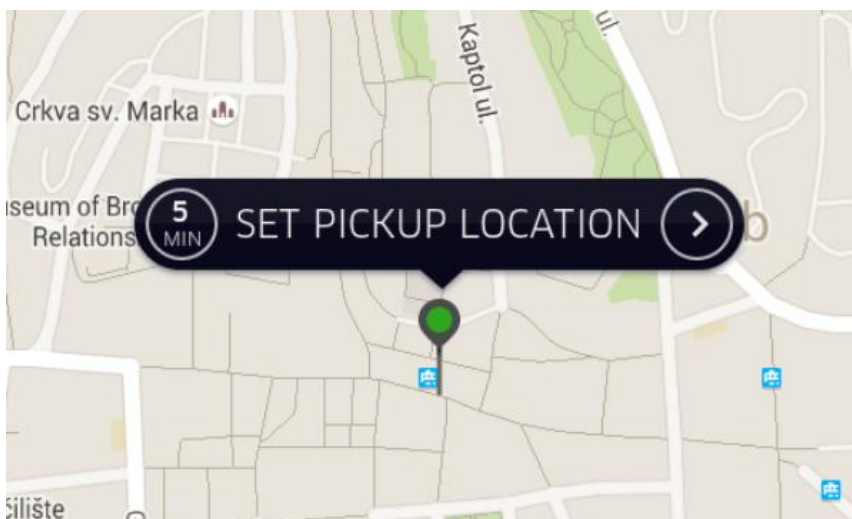
Slika 8. Mogući scenarij – nedostatak dostupnih automobila

Izvor: [20]

Po završetku određivanja lokacije na karti ili unosa željene adrese sa koje korisnik želi da ga vozač pokupi, slijedi unošenje podataka potrebnih za vožnju. Čak i prije naručivanja vožnje korisnik je u mogućnosti izračunati okvirnu cijenu željene vožnje, za što će morati unijeti adresu na koju želi stići, a u toj će fazi moći unijeti i

promotivni kod za popust prilikom prve vožnje koju Uber svojim korisnicima omogućuje.

Nakon zatraživanja vožnje potvrda o naručivanju vožnje i približno vrijeme dolaska vozača stižu korisniku putem SMS-poruke, a u aplikaciji će biti navedeni podaci o vozaču koji je zadužen za tu vožnju. Korisnik će moći vidjeti vozačevu fotografiju, ocjenu koju je dobio od prethodnih korisnika, ime te tip i registracijsku oznaku vozila, te u konačnici podatke za kontakt s vozačem ukoliko se korisnik treba javiti.



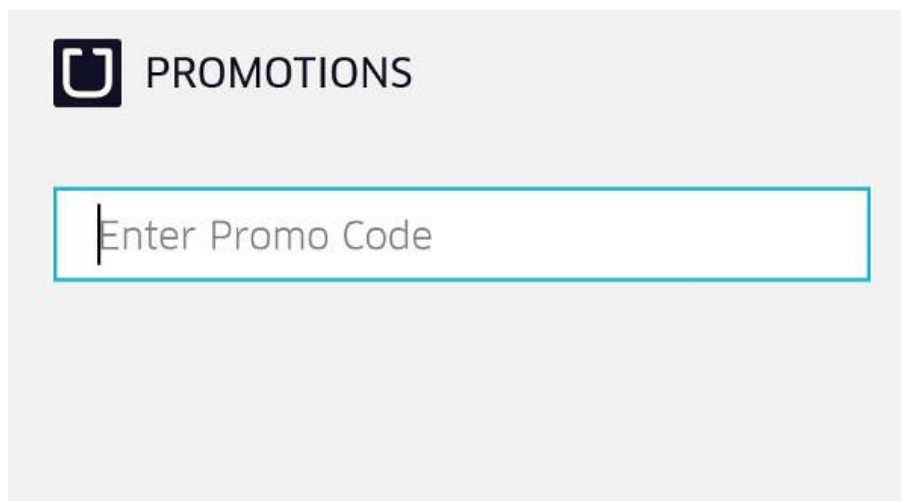
Slika 9. Lokacija se može podesiti povlačenjem po karti ili upisivanjem točne adrese

Izvor: [20]

Na ovom koraku dostupne su i opcije Podjela tarife i Podjela PVD koje služe korisniku kako bi podijelio informacije o svojoj vožnji s nekim koga poznaje i koga ima u popisu kontakata u svojem mobilnom telefonu ili s kojim je povezan na nekoj društvenoj mreži. Podjela tarife služi da korisnik pozove željenu osobu za dijeljenje troškova vožnje koju naručuje, a Podjela PVD da korisnik osobu koja ga čeka obavijesti o približnom vremenu potrebnom do dolaska Uberom.

Ukoliko korisnik želi otkazati svoju vožnju to može napraviti odmah nakon što je pozvao vozača te ako je prošlo manje od 5 minuta od naručivanja neće morati

platiti nikakvu naknadu, a ukoliko je prošlo više od navedenog vremena, korisnik će morati platiti naknadu od 15 kuna.[20]



Slika 10. Dio u aplikaciji za unošenje promotivnog koda

Izvor: [20]

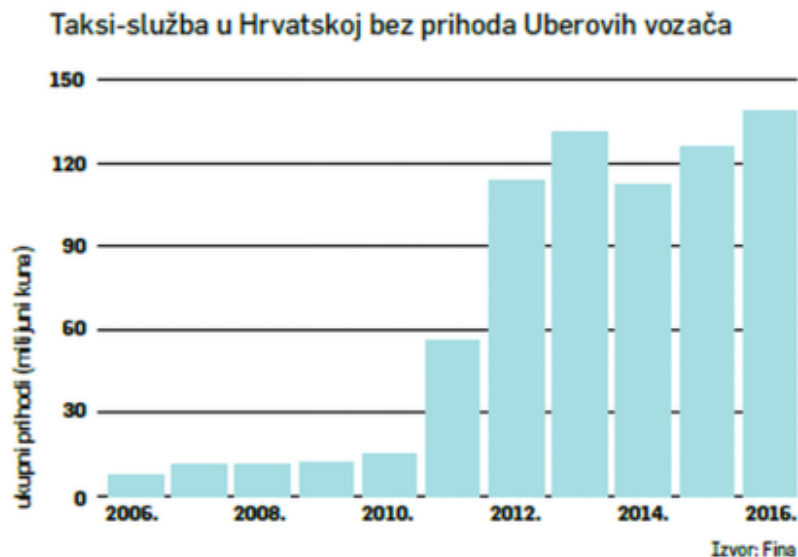
4.2. Utjecaj Uberove aplikacije na taksi tržište u Hrvatskoj

Digitalna Hrvatska provela je istraživanje koje pokazuje kako najmanje 88% anketiranih Hrvata želi moderne zakone koji će im pružiti efikasne, sigurne i jeftinije usluge putem mobilnih aplikacija, a više od 81% podržava digitalnu transformaciju društva. Također, 88% anketiranih hrvatskih građana želi zakone koji bi im omogućili pružanje svakodnevnih usluga putem elektroničkih aplikacija. Uz to, njih 72% podupiralo je Prijedlog zakona o cestovnom prijevozu koji omogućuje pružanje usluga autotaksi prijevoza putem elektroničkih aplikacija.

Analiza Uberova poslovanja pokazalo je porast ukupnog tržišta prijevoza budući da su aplikaciju počeli koristiti korisnici koji prije nisu koristili taksi usluge. Također su se otvorila više od tri tisuće radnih mjesta, od kojih najviše u turizmu, uz što Uber, u iduće dvije godine, najavljuje otvaranje još njih deset tisuća. U Hrvatskoj je trenutno sto pedeset tisuća aktivnih korisnika.

Podaci Financijske agencije prikazuju kako su se od 2007. godine do danas ukupni prihodu u djelatnosti taksi-službe višestruko uvećali. Prvog su puta godišnji

prihodi porasli 2011. godine dolaskom Cammea i to na 56 milijuna, dok su desetak godina prije bili tek 10-ak milijuna kuna.



Slika 11. Ukupni prihodi taksi-službi u Hrvatskoj posljednjih nekoliko godina

Izvor: [21]

Krajem 2015. godine Uber dolazi na Hrvatsko tržište, a već iduće godine ukupni prihodi tvrtki koje se bave taksi-prijevozom rastu na 140 milijuna kuna, dok je ukupan broj taksista udvostručen. Cijelo tržište prijevoza u gradovima postaje veće, što potvrđuju tvrdnje 40% Uberovih korisnika koji do dolaska aplikacije nisu koristili tradicionalni taksi. Također, korisnici mijenjaju svoje navike pa tako i sve manje kupuju i koriste osobne automobile, što dovodi do manjih prometnih gužvi. Također, na smanjivanje prometnih gužvi ponajviše utječe model dijeljenja vozila (eng. car sharing) koji smanjuje i troškove građanima te povećava sigurnost na cestama.[21]

5. Usporedba u naplati i naručivanju usluge prijevoza između Ubera i taksi službi

Postoje tri načina na koje je moguće naručiti taksi. Najrašireniji i najuobičajniji način je putem telefona. Taksiji su opremljeni radiom, a dispečer ih usmjeruje po završetku telefonskog poziva. Također, mnoge taksi službe imaju svoje mobilne aplikacije putem kojih korisnik može zatražiti taksi usluge.

Sljedeći način je zaustavljanje taksija s pješačke staze što je mnogo uobičajnije za velike svjetske gradove poput New Yorka gdje taksiji koji posjeduju „žuti medaljon“ posjeduju i zakonsko pravo djelovanja takvim radom. Također, tamo taksiji funkcioniraju na način da dok čekaju na vožnju kruže ulicama. Međutim, takav način uvećava zagađenje okoliša, ali i prometna zagušenja.

Treći način naručivanja taksija, koji smanjuje bespotrebno kruženje, je čekanje na označenim mjestima. Ta su označena mjesta obično ispred kazališta ili hotela te putničkih terminala kao što su autobusni i željeznički kolodvori pa i zračne luke. Nedostatak ovog sustava je u tome da predstavlja problem osobama izvan grada koje nisu upućene u lokacije istih.

Iako svaki od ova tri načina ima svoje prednosti i nedostatke, nijedan od njih nije u potpunosti učinkovit iz razloga što se veći udio kilometara prijeđe dok je vozač taksija sam u vozilu.

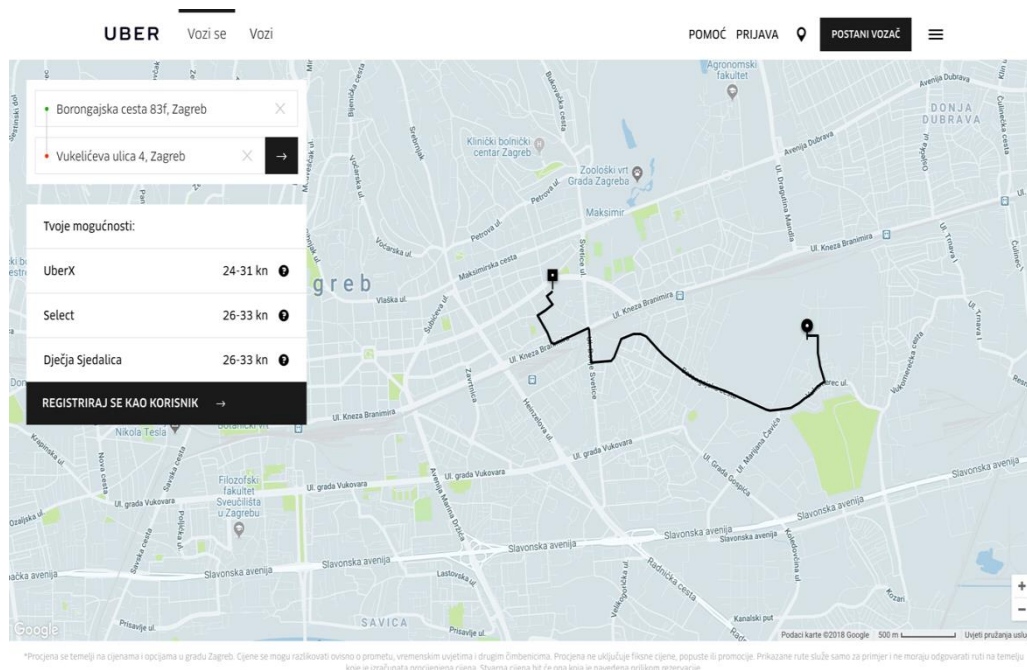
Vozarina se u taksi prijevozu može određivati na 3 načina. Najčešći način je određivanje pomoću mjerača, čiji naziv potječe od francuske riječi taxi-metre. Ova metoda funkcionira na način da je određena početna vozarina koja s prijeđenim putem sve više raste. U gradovima s velikim prometnim opterećenjima, vozarina se povećava čak i dok vozilo miruje, a postoji i mogućnost posebnih cijena ukoliko vozač taksija prevozi više putnika. Sustav zona je metoda u kojoj svaka zona ima svoju cijenu, a vozarina raste u trenutku kada vozilo prijeđe u novu zonu.

Posljednji način je jedinstvena vozarina koja se upotrebljava u manjim gradovima gdje su sva putovanja istih duljina, a vozarina se mijenja s prijeđenim kilometrima.[22]

5.1. Računanje cijene prijevoza kod Ubera

Cijene vožnje mogu se obračunavati na dva načina, ovisno o gradu u kojemu korisnik upotrebljava Uberove usluge prijevoza. Radi se o obračunavnoj cijeni unaprijed ili neposredno nakon završetka vožnje.

S konačnom cijenom korisnik je unaprijed i prije vožnje upućen u cijenu vožnje, u koju su već uračunate sve nadoplate, naknade za rezervaciju ili cestarine. Ta cijena uključuje osnovnu tarifu, cijenu za udaljenost rute i procijenjeno vrijeme vožnje te trenutnu potražnju za uslugama prijevoza na lokalnom području.



Slika 12 Trošak putovanja Uberom

Izradio autor

Kada korisnik uputi zahtjev za vožnju, automatski pristaje na naplatu konačne cijene po završetku vožnje, a ukoliko putem puta zatraži dodatna zaustavljanja ili se odluči za drugo odredište cijena se može povećati.

Ukoliko korisnik odluči ne platiti konačnu cijenu, biti će mu naplaćena minimalna cijena. Ta se cijena temelji na udaljenosti vožnje, vremenu putovanja, a u koju su uključene osnovne tarife, nadoplate, troškovi cestarine te naknade rezervacije. Bez obzira na koju se opciju korisnik odluči, dobiva priznanicu.[23]

Plaćanje gotovinom

U većini gradova Uber je koncipiran kao potpuno bezgotovinsko iskustvo, međutim u Hrvatskoj nudi mogućnost i gotovinskog plaćanja usluge. Prilikom završetka vožnje, zadužuje se odabrani način plaćanja za vožnju. Priznanica se šalje e-poštom, a povijest svih vožnji na računu ažurira se detaljima tarife i rute. Davanje napojnica nije obavezno, a gotovinske se napojnice vozaču se daju po vlastitom nahođenju.[24]

Plaćanje putem usluge Google Pay

Korisnici Android uređaja imaju mogućnost upotrebljavati Google Pay u svrhu plaćanja. Kako bi se dodao Google Pay kao način plaćanja potrebno je:

1. Odabrati „Plaćanja“ u izborniku u aplikaciji Uber.
2. Odabrati „Dodaj način plaćanja“.
3. Pritisnuti „Google Pay“, a potom „Omogući“.
4. Slijediti poruke u aplikaciji.

U slučaju želje za uklanjanjem Google Pay-a, potrebno je slijediti prethodne upute i odabrati „Ukloni“. Po završetku vožnje nije moguće promijeniti način plaćanja na Google Pay.[25]

5.2. EKOTAXI

Eko Taxi s radom započinje prvobitno u Zagrebu u listopadu 2011. godine, a potom u siječnju 2012. svoje usluge širi i na područje grada Zaprešića. Vozni park Eko Taxia čine hibridni modeli Toyote Prius čija je emisija ugljikovih dioksida do 50% niža od ostalih modela automobila, a njihova je vrijednost 89 g/km. Svaki model vozila Prius opremljen je karoserijskom konstrukcijom sa sposobnošću apsorpcije energije koja se prilikom udarca oslobađa, te sa sedam zračnih jastuka i aktivnim naslonima za glavu. Zbog toga su, prema posljednjim ispitivanjima Euro NCAP, dobili maksimalnih 5 zvjezdica za sigurnost putnika. Krajem 2012. godine Eko Taxi-u dodijeljena je nagrada „Green Superbrands 2012“, prestižna nagrada brendovima za iskazivanje ekološke svijesti i skrbi za okoliš.

Eko taxi aplikacija nudi besplatno naručivanje taksija bez troškova poziva. Aplikacija uz pomoć GPS karte pronalazi vozilo koje je najbliže korisniku. Isto vozilo

korisnik može pratiti na karti te tako imati uvid o vremenu potrebnom da vozilo dođe na zatraženu adresu. Po završetku prijevoza naplata se vrši automatski preko bankovne kartice koju korisnik deponira prilikom registracije te gotovinom ili karticom. Također, korisniku je omogućeno ocijeniti svoju vožnju.



Slika 13 EKO TAXI aplikacija

Izvor: [26]

Od dodatnih usluga, Eko taxi nudi „non-stop“ prijevoz osobama koje imaju stalnu potrebu prijevoza te prijevoz korisnika s njihovim kućnim ljubimcima. Također, nudi mogućnost oglašavanja na svojim vozilima te prijevoz djece u automobilskim sjedalicama.[27]



Slika 14 EKO TAXI vozni park

Izvor: [27]

5.3. Cammeo

Taxi Cammeo osnovan je u Rijeci 2006. godine. Svoje usluge počinju nuditi i u gradu Osijeku 2010. godine, a u travnju 2011. godine dolaze u Zagreb. Vožnja se može naručiti pozivom ili putem mobilne aplikacije, a platiti gotovinom ili karticom, a od dodatnih usluga u pojedinim gradovima nude prijevoz s autosjedralicom. Budući da vozni park čine vozila karavani, osobe s invaliditetom mogu koristiti uslugu prijevoza Taxia Cammea jer u vozila stanu invalidska kolica. Također, korisnik putem aplikacije ima mogućnost uvida u svoje prijašnje vožnje te može dodati željene adrese za brže naručivanje. Baš kao i kod Ubera, korisnik preko aplikacije dobiva informacije o broju vozila, sliku, ime i ukupnu ocjenu vozača te ga putem nje može pratiti i tako imati uvid o vremenu potrebnom da vozilo dođe do njega.[28]



Slika 15 Taxi Cammeo vozni park

Izvor: [29]

5.4. Radio Taxi Zagreb

Udruženje auto taksi prijevoznika Grada Zagreba je stručno-poslovna organizacija obrtnika koji na području Grada Zagreba obavljaju usluge autotaksi prijevoza. Udruženje je udruženo u Obrtničku komoru Zagreb koja trenutno broji 1030 taksista na 105 taksi stajališta diljem Zagreba. Usluge taksija mogu se naručiti pozivom ili aplikacijom, a može se platiti i gotovinom i karticom.

Radio taxi Zagreb je aplikacija za naručivanje taksija pokrenuta 2013. godine, nakon čega je modernizirana i od 2016. godine se može skinuti na pametne telefone. Aplikaciju se može skinuti s App Store-a ili Google Play-a.[30]



Slika 16 Aplikacija radio taxi Zagreb

Izvor: [31]

5.5. Zaključak

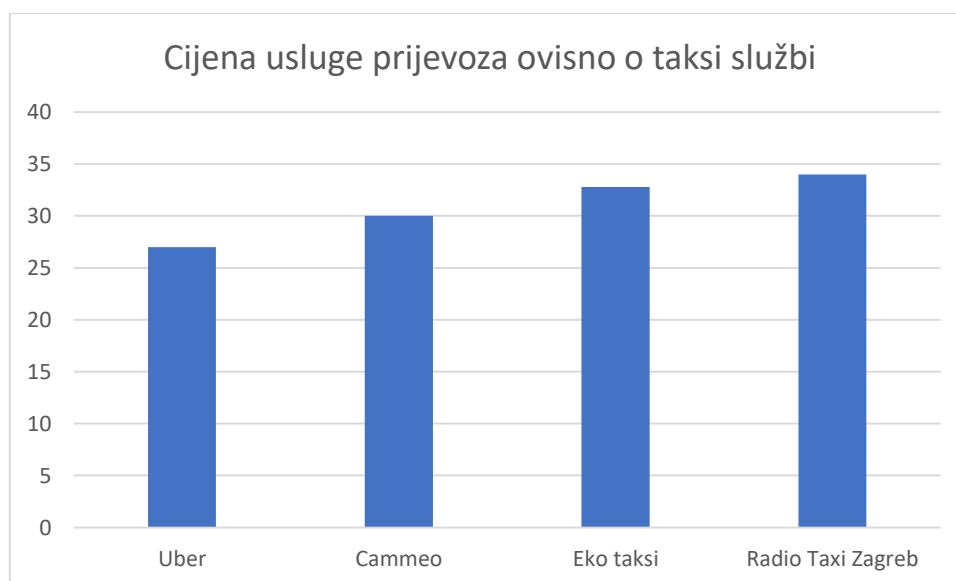
Sat čekanja najviše naplaćuje EKO TAKSI, dok je start najviši kod Radio Taxi Zagreba, a vožnja po kilometru jednaka je kod svih taksi prijevoznika.

Prijevoznik	Start	Vožnja po km	Čekanje po satu
EKO taksi	8,80kn	6,00kn	43,00kn
Cammeo	6,00kn	6,00kn	40,00kn
Radio taxi Zagreb	10,00kn	6,00kn	40,00kn

Tablica2. Usporedba cijena konvencionalnih taksi prijevoznika

Izradio autor

Za primjer je uzeta ruta u Zagrebu, Borongajska cesta 83f – Vukelićeva ulica 4. Udaljenost između je približno 4 kilometra. Cijena usluge vožnje od Borongajske ceste 83 f do Vukelićeve ulice 4, koštala bi: 30 kuna za vožnju Cammeom, 32,80 kn za vožnju Eko taksijem, UberX uslugom u rasponu do 24 do 31 kune, a najviše bi koštala prijevozom Radio Taxi Zagreb - 34 kune. Ukoliko bi cijena vožnje UberX uslugom koštala u rasponu od 24 do 29 kuna, to bi bila najpovoljnija opcija, a čak da vožnja košta i 31 kunu, to bi bilo niže u odnosu na Eko taksi i Radio Taksi Zagreb.



Grafikon 1. Cijena usluge prijevoza o taksi službama

6. Sigurnost putovanja

Sigurnost putnika zakonski je osigurana bilo da se putnik prevozi Uberom ili konvencionalnom taksi službom. I taksisti i Uberovi partner-vozači moraju imati obvezno osiguranje vozila čime se zaštićuju putnici.[9]

Iskustva drugih država pokazuju kako je usluga uberX u SAD-u smanjila broj smrtnih slučajeva prouzročenih vožnjom u alkoholiziranom stanju između 3.6% i 5.6%, što korespondira s petsto života godišnje i troškovima od oko 1.3 milijarde dolara.[21]

6.1. Sigurnost korisnika

Još prije vožnje, Uber aplikacija automatski pronalazi korisnikovu lokaciju zbog pružanja usluge od vrata do vrata. Nadalje, budući da se svi zahtjevi za vožnju povezuju s najbližim vozačem koji je dostupan, ne postoji vjerojatnost diskriminacije temeljene na odredištu, spolu ili rasi. Nakon povezivanja s vozačem korisnik može vidjeti vozačevo ime, ocjenu te broj registarskih pločica što znači da korisnik unaprijed zna tko dolazi po njega. Vozači s nižom ocjenom od 4,6 mogu ostati bez pristupa Uberovoj aplikaciji. Također, korisnik može podijeliti procijenjeno vrijeme dolaska do odredišta sa svojim bližnjima, a ukoliko koristi uberPOOL znat će i tko se vozi s njim. Nakon vožnje, korisniku se omogućuje ocijeniti vozača te pružiti povratne informacije o vožnji u kojoj je sudjelovao, koje nadalje Uber pregledava. Ukoliko korisnik zaboravi nešto u vozilu, može kontaktirati vozača i nakon vožnje. GPS se podaci pak bilježe za svaku vožnju što znači da je najbolja ruta uvijek osigurana, a Uberovi zaposlenici u svakom trenutku znaju gdje i kada se korisnik vozi, ali i tko ga vozi. Podaci koji se razmijene između korisnika i vozača ostaju tajni, budući da se Uber koristi tehnologijom za prikazivanje anonimnih brojeva telefona.

6.2. Sigurnost vozača

Vozač u svakom trenutku može s bližnjima podijeliti svoju lokaciju i status svoje vožnje putem aplikacije. Baš kao što korisnici imaju uvid u informacije o vozaču, tako i vozač nakon što prihvati vožnju, zna kome pruža prijevoz, što dakako zna i Uber.

Vozač, nakon što korisnik unese željeno odredište, automatski prima detaljne upute u aplikaciji što mu omogućava sigurno usredotočenje na vožnju. Nakon svake vožnje, vozaču je omogućeno ocjenjivanje korisnika, što znači da korisnici koji prekrše uvjete korištenja Uberovih usluga mogu izgubiti pristup istima. Budući da je tim za podršku uvijek dostupan, vozač je uvijek u mogućnosti postaviti pitanje o vožnji.

Uber se udružio s udrugom Majke protiv vožnje u pijanom stanju (MADD) u SAD-u kako bi podigao razinu svijesti o sigurnijim načinima vožnje. Također, surađuje s Američkim crvenim križom te pomaže zajednicama u slučaju prirodnih katastrofa.



Slika 17 Uberove sigurnosne značajke

Izvor: [34]

Uberovi novi partneri registriraju se putem online obrasca, međutim svaki se vozač odobrava ručno. Provjerava se pozadinska povijest svakog potencijalnog vozača za zločine, drogu, prometne nesreće i slična pravna pitanja. Također, svaki potencijalni vozač mora proći i liječnički pregled.

Svako vozilo mora dobiti odobrenje od Uberove inspekcijske stanice ili ovlaštenog mehaničara prije puštanja u promet te godišnji pregled kako bi se osigurala sigurna vožnja.[32][33]

7. Zaključak

Konvencionalne taksi službe u Hrvatskoj prometuju više od sto godina, dok se Uber na Hrvatskom tržištu pojavljuje 2015. godine.

Nekada se naručivanje taksija odvijalo putem telefonskog poziva, zaustavljanjem s pješačkih staza ili čekanjem na označenim mjestima. Danas, kako bi unaprijedili svoje usluge Uber i većina ostalih taksi službi, koriste inovativne tehnologije kao što je mobilna aplikacija za naručivanje taksi usluga. Karakteristika Uberove mobilne aplikacije je njezina jedinstvenost u cijelome svijetu, koja omogućuje korisniku da jednim klikom dođe do najbližeg partner-vozača koji će ga prevesti na traženu lokaciju.

Ono što razlikuje Uber od ostalih konvencionalnih taksi službi su Uberove usluge među kojima su najpoznatije UberX, UberSELECT, UberBLACK, UberBOAT, UberVAN, UberPOOL koje druge taksi službe ne nude.

Usporedbom cijena, dolazi se do zaključka kako su Uberove usluge među povoljnijima u odnosu na konvencionalne taksi službe.

Unatoč što je Uber svojim postojanjem izazvao oštre rasprave u mnogim zemljama, mnoge su se zemlje umjesto na zabranu djelovanja Ubera ipak odlučile na preinake svojih zakona i pravilnika o prometu, među kojima je i Hrvatska. Novim zakonom u Hrvatskoj izjednačen je položaj vozača Ubera i vozača konvencionalnih taksi službi. Cilj takvih promjena je poboljšanje mobilnosti, pružanje većeg izbora vrsti prijevoza te sigurniji i dostupniji prijevoz.

Sigurnost putnika zakonski je osigurana bilo da se putnik prevozi Uberom ili konvencionalnom taksi službom. I taksisti i Uberovi partner-vozači moraju imati obvezno osiguranje vozila čime se zaštićuju putnici.

Literatura

1. Taksi usluge kroz povjest, <http://www.taxivrsar.hr/taxi%20usluge%20kroz%20povijest-47983> (pristupljeno travanj 2018.)
2. Radi taxi Zagreb, O nama, http://radiotaxizagreb.com/hr/#o_nama (pristupljeno travanj 2018.)
3. Krešimir Kanižaj, Razvoj usluge taksi prijevoza, <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:70/preview> (pristupljeno svibanj 2018.)
4. Uber, Povijest, <https://www.uber.com/hr/newsroom/povijest/> (pristupljeno travanj 2018.)
5. Jutarnji, Uber, <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/uber-konacno-u-hrvatskoj-revolucionarna-aplikacija-za-taksi-prijevoz-od-sada-u-zagrebu/178357/> (pristupljeno travanj 2018.)
6. The Verge, Uber, <https://www.theverge.com/2016/2/2/10898456/uber-just-completely-changed-its-logo-and-branding> (pristupljeno rujan 2018.)
7. Uber, Povijest, <https://www.uber.com/hr/newsroom/povijest/> (pristupljeno travanj 2018.)
8. Dubrovački dnevnik, <https://dubrovackidnevnik.rtl.hr/vijesti/grad/uber-dubrovcanima-masno-naplacuje-uskoro-stize-puno-povoljnija-taksi-usluga-evo-koliko-ce-kostati-voznja> (pristupljeno travanj 2018.)
9. Net, Razlike između Ubera i klasičnog taksija, <https://net.hr/promo/auto/techmobil/saznajte-7-kljucnih-razlika-izmedu-ubera-i-klasnog-taksija/> (pristupljeno travanj 2018.)
10. Tportal, <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/ove-brojke-najbolje-docaravaju-koliko-je-uber-postao-mocan-u-hrvatskoj-foto-20180125> (pristupljeno travanj 2018.)
11. Uber, Zahtjevi, <https://www.uber.com/hr/drive/requirements/> (pristupljeno travanj 2018.)
12. Zagreb, Informacije o polaganju taksi ispita, <https://www.zagreb.hr/informacije-o-ispitu/32012> (pristupljeno travanj 2018.)
13. Uber, Mišljenja korisnika, <https://www.uber.com/hr/blog/saznaj-sto-korisnici-misle-o-uberu/> (pristupljeno svibanj 2018.)

14. Glasistre, Uber dostupan i u Istri, <https://www.glasistre.hr/pula/uber-od-ovog-ljeta-i-u-istri-dostupni-smo-gdje-god-korisnici-traze-brzu-i-efikasnu-uslugu-prijevoza-566735> (pristupljeno srpanj 2018.)
15. Analiza tvrtke Uber
16. Uber, www.uber.com (pristupljeno svibanj 2018.)
17. Dnevnik.hr, UberBOAT, <https://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/predstavljena-usluga-uberboat-evo-koliko-kosta-voznja-gliserom-od-splita-do-hvara---481430.html> (pristupljeno srpanj 2018.)
18. Uber, Uvjeti za automobil, <https://www.uberguide.net/uber-car-requirement/> (pristupljeno svibanj 2018.)
19. Uber, Ukratko o Uberu, <https://www.uber.com/hr/blog/zagreb/ukratko-o-uberu/> (pristupljeno svibanj 2018.)
20. Netokracija, Uber, <http://www.netokracija.com/uber-hrvatska-kako-se-koristi-vodic-109356> (pristupljeno svibanj 2018.)
21. Lider portal, Uber, <https://lider.media/ukratko/uber-s-3000-novih-radnih-mjesta-medu-rekorderima-u-hrvatskoj-najavljuje-ih-10-000/> (pristupljeno svibanj 2018.)
22. Štefančić G. Tehnologija gradskog prometa 1. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2008.
23. Uber, Kako se računaju cijene, <https://help.uber.com/h/d2d43bbc-f4bb-4882-b8bb-4bd8acf03a9d> (pristupljeno rujan 2018.)
24. Uber, Plaćanje gotovinom, <https://help.uber.com/h/ba02bcb0-4bdc-417a-a236-8fe1582adffc> (pristupljeno svibanj 2018.)
25. Uber, Plaćanje pute usluge Google Pay, <https://help.uber.com/h/303e5888-ed4f-48ec-8376-467409059cae> (pristupljeno svibanj 2018.)
26. Večernji, Eko taxi aplikacija, <https://www.vecernji.hr/techsci/eko-taxi-aplikacija-jos-povoljnije-dostupnije-i-jednostavnije-do-zagrebackog-eko-taxija-1156287> (pristupljeno svibanj 2018.)
27. Eko taksi, Cijene, <http://www.ekotaxi.hr/#cijene> (pristupljeno svibanj 2018.)
28. Cammeo, Zagreb, <https://cammeo.hr/hr/gradovi/zagreb>, (pristupljeno svibanj 2018.)
29. Požega portal, Cammeo, <https://pozega.eu/halo-taxi-cammeo-stize-u-travnju-na-pozeske-ulice-i-blizu-okolinu-grada/> (pristupljeno svibanj 2018.)
30. Radio taxi Zagreb, <http://radiotaxizagreb.com/hr/>, (pristupljeno svibanj 2018.)

31. Radio taxi Zagreb, Aplikacija, <http://radiotaxizagreb.com/hr/radio-taxi-zagreb-aplikacija/> (pristupljeno svibanj 2018.)
32. Uber, Sigurnost, <https://www.uber.com/hr/drive/safety/>, (pristupljeno svibanj 2018.)
33. Uber, Sigurnost putnika i vozača, <http://uberphonenumbers.com/index.php/2017/01/16/uber-safe-passenger-driver/>, (pristupljeno svibanj 2018.)
34. Uber, Sigurnost putnika i vozača, <http://uberphonenumbers.com/index.php/2017/01/16/uber-safe-passenger-driver/> (pristupljeno svibanj 2018.)

Popis slika

Slika 1. Osnivači Radio Taxi Zagreb udruge.....	3
Slika 2. Uberov logo	4
Slika 3. Račun vožnje	6
Slika 4. Uber u brojkama	10
Slika 5. Rezultati istraživanja agencije Promocija Plus	11
Slika 6. Uber vozila po kategorijama	15
Slika 7. Uber mobilna aplikacija.....	16
Slika 8. Mogući scenarij – nedostatak dostupnih automobila.....	17
Slika 9. Lokacija se može podesiti povlačenjem po karti ili upisivanjem točne adrese	18
Slika 10. Dio u aplikaciji za unošenje promotivnog koda	19
Slika 11. Ukupni prihodi taksi-službi u Hrvatskoj posljednjih nekoliko godina.....	20
Slika 12 Trošak putovanja Uberom.....	22
Slika 13 EKO TAXI aplikacija.....	24
Slika 14 EKO TAXI vozni park	25
Slika 15 Taxi Cammeo vozni park	25
Slika 16 Aplikacija radio taxi Zagreb	26
Slika 17 Uberove sigurnosne značajke.....	29

Popis tablica

Tablica 1. Vremenski razvoj Ubera.....	4
Tablica 2. Usporedba cijena konvencionalnih taksi prijevoznika.....	27