

Vjekoslav Posavac, dipl. oec. inž. maš.
Aleksandar Adam, master inž. ind. inženjerstva
Tibor Bodolo, dipl. inž. mašinstva

UTVRĐIVANJE NAKNADE ŠTETE ZA NEKORIŠĆENJE TAKSI VOZILA

Rezime:

U ovom radu obuhvaćeni su svi problemi po pitanjima utvrđivanja visine izgubljene zarade taksiste zbog nemogućnosti da obavlja taksi prevoz putnika u javnom prevozu. Kroz kratak istorijat razvoja taksi javnog prevoza, navedeni su postojeći propisi za obavljanje taksi delatnosti. Razjašnjeni su pojmovi koji se koriste u taksi delatnosti. Navedena je metodologija u postupku veštačenja koja je prihvaćena u praksi i može poslužiti veštacima. Takođe, učinjen je napor da se standardizuju izrazi.

KLJUČNE REČI:

Izgubljena zarada taksiste, taksi tarifa, slika rada taksi vozila, kalkulacija za taksi vozilo

1.0 RAZVOJ TAKSI PREVOZA PUTNIKA

1.1 Kratak istorijat

Taksi je vrsta javnog prevoza gde korisnik – putnik (ili putnici) iznajmljuju na određeno vreme prevozno sredstvo sa vozačem koje će ga (ih) prevesti od jedne lokacije do druge.

Prvi taksi prevoz je organizovan 1640.god. u Francuskoj od strane **Nikola Sovaž** (engl. *Nicolas Sauvage*) koji prvi koristi svoj fijaker kao prevozno sredstvo sa naplatom usluge prevoza. Potom je osnovao sopstvenu kompaniju koja je bila registovana sa utvrđenim pravilima. Te usluge prevoza putnika brzo su prihvaćene od manje bogatih ljudi, koji nisu mogli sebi priuštiti kupovinu i održavanje sopstvenog sredstva za prevoz. U 1899.god po pariskoj kaldrmi počinje da se kreće automobil sa pogonom na motor i početkom 20. veka počinje se primenjivati taksi automobil Reno AG, koji su podsećli na fijaker. Na našim prostorima prvi autotaksi se pojavio 1901.god. u Zagrebu, kada je fijaker zamenjen automobilom marke „Nesseldar“ sa 6 Ks / 4600 cm³ a 1924. se osniva udruženje taksista.

Začeci javnog prevoza u Novom Sadu datiraju iz 1868. godine kada je tadašnjim gradskim vlastima podneta prva molba kojom se tražila dozvola za prevoz putnika fijakerom po gradu.

P o j m o v i:

Taksimetar

Sa razvojem auto-taksi prevoza nastaje potreba za uvođenjem taksimeta. Taksimetar je merni instrument koji stalno, za vreme vožnje ili stajanja u toku vožnje, automatski izračunava i pokazuje cenu vožnje, u zavisnosti od pređenog puta i ukupnog trajanja vožnje. Taksimetar je pronašao **Vilhelm Brun** (engl. *Wilhelm Bruhn*) 1891.god na osnovu kojeg se zvanično naplaćivala usluga prevoza. Taksimetar ugrađen u taksi vozilo na temelju signala električnih impulsa izračunava pređeni put sa dopuštenom greškom od 2 %, proteklo vreme sa dopuštenim greškom od 1%, a konačnu cenu taksi usluge računa u zavisnosti od dodataka prema važećoj tarifi (prtljag, životinje, itd).

Radio veze

Daljim razvojem uvode se dvosmerne radio veze kojom je omogućena komunikaciju sa taksi centralom i drugim vozačima i prvi put je primenjena 1940.god.

Oblici taksi vozila kroz istoriju

Pregled razvoja taksi vozila kroz vreme počev od rikše do putničkog automobila.

Rikša predstavlja vrstu prevoznog sredstva koje se pokreće ljudskom snagom i danas se koristi na kontinentu jugoistočne Azije kao javno prevozno taksi sredstvo (slika 1).

Fijaker je prevozno sredstvo na četiri točka sa konjskom vučom (slika 2). Taj naziv potiče od gostionice „Sv. Fiaker“ u kojoj se tokom 40-tih godina 17 veka nalazila kancelarija za iznajmljivanje kočija. Međutim, i danas se koristi u nekim gradovima (Sombor) ili po salašima za turističke potrebe.

Taksi bicikl ima danas primenu za prevoz putnika u strogom centru gde je zapranjen pristup vozila iz ekoloških razloga. Ovaj vid prevoza primenjuje u Hamburgu (slika 3).

Taksi automobil je po konstrukciji motorno vozilo na četiri točka, sa najmanje 4 vrata i najviše 5 sedišta i zapremina prtljažnika najmanje 350 litara (slika 4).



Slika 1



Slika 2



Slika 3



Slika 4

2.0 ORGANIZOVANJE AUTO-TAKSI PREVOZA PUTNIKA

Auto-taksi prevoz mogu obavljati **pravna lica ili preduzetnici** čija je delatnost auto-taksi prevoz putnika, koji su za obavljanje te delatnosti registrovani u Registru privrednih subjekata, u skladu sa zakonom kojim se uređuje registracija privrednih subjekata i koji imaju odobrenje nadležnog organa lokalne samouprave za obavljanje auto-taksi prevoza putnika.

Auto-taksi prevoz se definiše kao vanlinijski prevoz putnika koji se obavlja putničkim automobilom koji ispunjava uslove propisane zakonom.

2.1 Uslovi za obavljanje delatnosti auto-taksi prevoza putnika

Za obavljanje delatnost auto-taksi prevoza taksisti moraju da ispunjavaju sledeće uslove: da poseduju taksi vozilo, da su obučeni za taksi vozača, da postoje korisnici usluga i da poseduju verifikovan cenovnik za taksi usluge. Prema važećim zakonskim propisima i odlukama opštine na teritoriji gde obavlja taksi prevoz, moraju biti ispunjeni i posebni uslovi:

2.2 Taksi vozač kao preduzetnik

Taksi vozač mora da ispunjava uslove:

- da je vlasnik taksi-vozila ili korisnik po ugovoru o lizingu;
- da ima vozačku dozvolu "B" kategorije, najmanje pet godina;
- da ima najmanje treći stepen stručne spreme;
- da ima lekarsko uverenje o sposobnosti za vozača za upravljanje vozilom kojim se obavlja taksi-prevoz, koje nije starije od godinu dana;
- da ima položeni ispit o poznavanju propisa koji regulišu taksi-prevoz što dokazuje uverenje o položenom ispitu;
- mora da ima zaključen ugovor o radu;
- mora da poseduje taksi-legitimaciju za određeno vozilo, **važno je napomenuti da ne može ustupiti taksi-vozilo za koje je izdat evidencioni broj i za koje su izdate taksi-legitimacije drugom preduzetniku–taksisti;**
- mora da ima polisu osiguranja putnika i prtljaga od posledica nesrećnog slučaja u javnom prevozu za predmetno vozilo;

2.3 Taksi udruženje kao pravno lice

Udruženje auto taksi vozača je samostalno udruženje građana, vozača i vlasnika autotaksija, na osnovu slobodnog i dobrovoljnog povezivanja sa svojim opštim i posebnim ciljevima u vidu ostvarivanja unapređenja stručno-profesionalnog rada saglasno Statutu i Zakonu o društvenim organizacijama i udruženju građana.

Radi ostvarivanja svojih ciljeva Udruženje i njeni članovi dužni su poštovati kako svoja pojedinačna akta, tako i važeće pozitivne propise, a naročito odredbe Zakona o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, uz puno uvažavanje Odluke o prevozu putnika u drumskom saobraćaju.

Udruženje je organizovano na principu članstva, sa sledećim ciljevima i zadacima:

- da se ostvaruje unapređenje položaja taksi vozača,
- da saraduje sa ostalim srodnim udruženjima i organizacijama,
- da u svom radu poštuje važeće zakone i propise

2.4 Taksi vozilo

Uslovi koje taksi-vozilo za prevoz putnika mora da ispunjava su:

- da automobil ima “TX” tablice i najmanje 4 vrata i najviše 5 sedišta;
- da ima najmanje EURO 3 motor;
- da ima ugrađenu radio opremu i sigurnosne pojaseve za sva sedišta sa naslonima za glavu za svako sedište;
- da je zapremina prtljažnika najmanje 350 litara;
- da ima ugrađen ispravan, plombiran, baždaren i opremljen sa instalacijama taksimetar, koji mora biti postavljen tako da iznos na taksimetru bude putniku vidljiv;
- da ima ispravan protivpožarni aparat sa važećim rokom upotrebe, na pristupačnom mestu;
- da je čisto, uredno i bez unutrašnjih i spoljašnjih oštećenja;
- da je važeći cenovnik usluga u taksi-vozilu tako postavljen da je vidljiv putniku;
- da na vidnom mestu ima istaknutu taksi legitimaciju taksi-vozila, i legitimaciju taksi-vozača;
- da na krovu vozila ima taksi-tablu, visine od 14 cm do 20 cm, dužine od 40 cm do 60 cm, koja je sa obe strane istog izgleda, postavljena paralelno sa vetrobranskim staklom, opremljena uređajem za osvetljenje i sadrži propisane podatke;

2.5 Putnik u taksi vozilu

Obaveza putnika (korisnika) taksi usluga su:

- putnik je u obavezi da plati cenu taksi prevoza po važećem cenovniku u iznosu koji pokaže taksimetar na kraju vožnje. U cenu je uračunat i prevoz ličnog prtljaga. Pod ličnim prtljagom podrazumevaju se putne torbe i koferi čija ukupna težina ne prelazi 20 kg po putniku, odnosno 50 kg ukupne težine, ako se istovremeno prevozi više putnika;
- ako nije u mogućnosti da završi započeti prevoz (zbog kvara ili slično), taksi vozač može da naplati polovinu iznosa koji u momentu prekida prevoza pokaže taksimetar;
- taksi vozilom mogu, uz pristanak vozača, da se prevoze i kućni ljubimci;
- deca do 6 godina starosti ne mogu se prevoziti bez pratioca, osim ako je roditelj ili staratelj u sporazumu sa taksi vozačem, poverio prevoz deteta do mesta opredeljenja;

3.0 IZGUBLJENA ZARADA TAKSISTE

Taksista može biti sprečen da koristi svoje taksi vozilo u sledećim slučajevima:

- Ako je došlo do oštećenja taksi vozila iz osnova odgovornosti trećeg lica;
- Neosnovanog oduzimanja taksi vozila;
- Neosnovanog lišavanja slobode taksiste;
- Ako je došlo do povrede taksiste iz osnova odgovornosti trećeg lica.

U navedenim slučajevima ako taksista nije bio u mogućnosti koristiti svoje vozilo za privređivanje i time nije mogao ostavariti prihod iz koga bi nadoknadio svoju zaradu, onda u tim slučajevima nadoknadu svoje zarade može da nadoknadi kao štetu iz osnova odgovornosti trećeg lica.

Š t e t a

Pod štetom u opštem smislu se podrazumeva nepovoljna promena na postojećoj imovini, odnosno pretrpljeni gubitak, što predstavlja prostu štetu i sprečavanje njenog povećanja u smislu izmakle dobiti kao i povreda ličnosti (slobode, časti, ugleda, stida, ličnog, porodičnog mira i drugih ličnih dobara kao i nanošenje drugom fizičkog ili psihičkog bola) što predstavlja moralnu odnosno nematerijalnu štetu.

Iz reči "šteta" izvedeni su nazivi: **oštećeni** (za poverioca) i **štetnik** (za dužnika). Za utvrđivanja visine štete kao naknade za izgubljenu zaradu taksiste potrebno je razjasniti šta se podrazumeva pod zaradom taksiste.

3.1 Zarada taksiste

Pod zaradom taksiste se podrazumeva prihod taksiste (P_{tx}) koji je ostvario za izvršene taksi usluge, a po odbitku varijabilnih troškova (V_t), čime se dobija **naknada za izgubljenu zaradu (N_z)**. Ovo zapravo u sebi sadrži fiksne troškove, lični dohodak i dobit samog poslovanja.

Prihod od taksi usluga se obično ne vodi se u poslovnim knjigama te za njegovo utvrđivanje veštak mora koristiti druge validne dokumente, a u cilju utvrđivanja koji je prihod ostvarivao pre nezgode i koji bi mogao ostvariti u redovnom toku stvari u periodu kada je bio sprečen da koristi svoje taksi vozilo.

Ovaj posao se odvija u sledećim koracima:

P r v i k o r a k, utvrđivanje prihoda taksi vozila.

Neostvareni prihod za taksi vozilo u vreme nemogućnosti korišćenja utvrđuje se na osnovu snimanja slike rada u prethodnom periodu (pre nemogućnosti rada) do 30 dana. Slika rada predmetnog vozila sačinjava se na osnovu listinga radio taksi poziva koje se vodi u Udruženju odnosno kod dispečera za svakog taksistu posebno. Na toj listi poziva postoje podaci o taksisti i koliko je imao radio poziva za traženi period što predstavlja sliku rada taksiste. Tako, na primer, za sliku rada za taksistu NN, na području Novog Sada u periodu pre nemogućnosti rada, uzeto za period od 01.03. do 27.04.2011.god., izlistano je da je radio 56 autodana rada

taksiste (Adrt) i u tom periodu je ostvareno:

- Ukupno poziva (U_p)..... 880, od toga:
- Ostvarenih vožnji ($O_{vž}$) 872,
- Ostali pozivi kao: 2 poziva otkazana, 5 poziva - bilo je izmene ili prekinuto.

N a p o m e n a:

Na listingu ne postoje podaci o prevozu putnika mimo radio veze i prema iskustvenim podacima, to se kreće oko 15% računato na ostvarene radio pozive ($O_{vž}$)

Iz navedenog pregleda može se utvrditi koliko je taksista ostavrio prosečno dnevnih vožnji ($D_{vž}$) u prethodnom periodu, a to je osnova za utvrđivanje neostavrenog prihoda u periodu kada je bio sprečen da koristi taksi vozilo.

Obračun se vrši prema sledećoj formuli:

$$D_{vž} = (O_{vž} \times 1,15) : Adrt \text{ u Br.vož/Adrt, gde je:}$$

$D_{vž}$ - Ostvaren broj dnevnih taksi vožnji – osnov za obračun prihoda;

$O_{vž}$ - Ostavren broj vožnji za posmatran predhodni period, (utvrđeno 872)

1,15 - Koeficijent korekcije za vožnje mimo radio veze;

Adrt –autodani rada taksiste za posmatrani period, (utvrđeno 56)

Zamenom podataka u datu formulu dobije se:

$$D_{vž} = (872 \times 1,15) : 56 = 17,91$$

Drugi korak, utvrđivanje izgubljenih autodana rada taksiste (Adrt)

U zavisnosti od uzroka sprečenosti rada taksi vozila, bira se metoda za utvrđivanje broja izgubljenih autodana rada taksi vozila (Adrt) u sledećim slučajevima:

- 1. Oštećenje vozila** - koje može delimična ili totalna šteta i za ta oštećenja mora se sačiniti Zapisnik o oštećenju vozila od ovlašćenog lica.

Delimična šteta nastaje kada je vozilo za popravku (šteta na vozilu manja od vrednosti vozila umanjena za rezidualnu vrednost) i koristi se sledeći metod:

Model obračuna izgubljenih autodana rada taksiste radi popravke vozila:

- vreme potrebno za prijavu štete osiguravajućem društvu saglasno čl. 917 ZOO je do tri dana od dana saznanja, a u određenim okolnostima može i duže trajati;
- vreme za sačinjavanje zapisnika u zavisnosti od obima oštećenja i složenosti kreće se od 1-3 dana;
- Zapisnik MUP-a, bez koga se šteta ne može naplatiti (u uslovima Novog Sada) 15 dana;
- primopredaja vozila radi popravke traje od 1 do 2 dana;
- Vreme potrebno za popravku zavisi od potrebnog vremena (NČ);
- Vreme za nabavku delova koje servis nema u magacinu -potrebno je od 3 dana pa naviše u zavisnosti od proizvođača vozila;

Veštak odnosno likvidator u svakom konkretnom slučaju mora analizirati svaku od gorenavedenih pozicija čime se utvrđuje stvarno potreban broj dana na popravci vozila koji se izjednačuje kao vreme sprečenosti korišćenja taksi vozila za privređivanje.

Totalna šteta - što znači da popravka nije opravdana iz tehničkih ili ekonomskih razloga, te se vozilo treba zameniti drugim.

Vreme zamene vozila sadrži: obezbeđenje sredstava, odjava i eventualna prodaja havarisanog vozila, vreme nabavke drugog vozila sa registracijom za taksi prevoz. Ovo vreme u praksi je prihvaćeno na nivou od 30 autodana rada (Adrt).

2. Za slučajeve **oduzimanja vozila, lišavanja slobode i lečenja** odnosno nesposobnosti za rad usvaja se stvarno izgubljeno kalendarsko vreme koje se svodi na dane rada primenom koeficijenta iskorišćenja taksi vozila. U ovom slučaju ne može se primeniti mogućnost da se vozilo može dati u najam drugom licu-taksisti.

Treći korak, tarifa taksi usluga-cena

Na taksimetru se iskazuje tarifa za start, pređeni put i vreme vožnje i to prema zvaničnom cenovniku Udruženja taksista koji je odobren od opštinskog ili gradskog organa za saobraćaj.

Prema sada važećoj tarifi-cenovniku taksi usluga u Novom Sadu, cene su:

- Za start 70 din
- Za gradsku-dnevnu vožnju 52 din/km
- Za noćnu vožnju 62 din/km
- Vangradska vožnja 98 din/km
- Čekanje po satu 435 din/h
- Prevoz ličnog prtljaga težeg od 20 kg , prevoz kućnih ljubimaca ...

Važno je napomenuti da tarifni kilometar koji klijent plaća na kraju nije identičan sa pređenim putem zbog tarifiranja i kilometra i vremena. Na osnovu iskustvenih podataka u gradskoj vožnji (Novi Sad), ovaj odnos je prosečno 1,336 : 1 u korist tarifnog kilometra, koji je veći.

Na osnovu ovih podataka sledi utvrđivanje koliko je neostvareni prihod (P_n) po jednom autodanu taksi rada vozila, koji se utvrđuje prema sledećoj formuli:

$$P_n = (S_t + 4 \times G_v) \times D_{zv} \text{ [din/Adrt]}, \text{ gde je:}$$

P_n - neostvareni prihod u dinarima po autodanu rada taksiste u din/Adrt

S_t - start taksiste (70 din)

4- broj tarifnih kilometara po jedni vožnji – usvojeno snimanjem za gradsku vožnju (Novi Sad)

G_v - cena taksi vožnje po 1 km (52 din)

D_{zv} - ostvaren broj taksi vožnji dnevno (17,91)

Zamenom u formulu dobija se **neostvareni prihod** po jednom autodanu rada taksi vozila i to:

$$P_n = (70 + 4 \times 52) \times 17,91 = 4.798,98 [\text{din} / \text{Adrt}]$$

Iz utvrđenog prihoda, koji se osnovano mogao ostvariti da je vozilo radilo, treba obračunati koliko iznosi neto zarada, a to su fiksni troškovi. Fiksni troškovi se utvrđuju na osnovu kalkulacije za predmetno taksi vozilo, saglasno sledećoj metodologiji obračuna:

KALKULACIJA ZA TAKSI VOZILO

Obračunska kalkulacija za taksi vozilo prema klasičnoj metodi za sledeće troškove:

a) Usvojeni elementi za kalkulaciju taksi vozila i to :

Rb.	Opis troškova	J.c.	Iznos
1.	Novonabavna cena repernog vozila sa karakteristikama: GOLF VI, 1598cm ³ , 77kW, 105KS, EURO 5 sa PDV-om	EUR	16.288,00
2.	Normativ potrošnje goriva u gradskoj vožnji (5,7x 1,2=)	Lit/100km	6,84
3.	Cena goriva Eurodizel (150,9 RSD/l : 111,25din/eur)	1 EUR/lit	1,36
4.	Dnevna kilometraža – usvojena	km/adr	110,00
5.	Godišnja kilometraža(24dana x 12mes x 110km/dan)	km/god	31.680,00
6.	Vrednost guma: 195/65 R15 “Tigar Sigura”(6.355,00din x 4 : 111,25 din/eur)	EUR	228,50
7.	Vek trajanja guma	km	50.000,00
8.	Troškovi registracije sopstvenog vozila (20.982,00 din /111,25 din/rsd) Napomena: Troškovi registracije vozila uzetog na lizing 23.467,00 din	EUR/god	188,60
9.	Prosečna zarada taksiste – neto (350,00€ x 12)	EUR/god	4.200,00
10.	Porezi i doprinosi preduzetnika (150,00€ x 12)	EUR/god	1.800,00
11.	Troškovi održavanja vozila - servis na 15.000km, po 150€ (150,00€/servisu x (31680 : 15000)	EUR/god	316,80
12.	Ekonomski vek trajanja taksi vozila – usvojen	God	5,00
13.	Troškovi taksi Udruženja (50,00€ x 12)	EUR/god	600,00

Za obračun korišćena kursna lista br. 33 NBS od 20.02.2013.god (1€=111,25RSD)

b) O b r a č u n :

Rb	Struktura cene	EUR/god	Učešće %
A)	Varijabilni troškovi:		

1.	Troškovi goriva (6,84 l/100km x 31680 km/god x 1,36€/l)	2.947,00	20,02
2.	Troškovi autoguma (31680 km/god : 50.000 km x 228,50 €)	144,78	0,98
3.	Troškovi održavanja	<u>316,80</u>	<u>2,15</u>
	Ukupno varijabilni troškovi	3.408,58	23,15

B) Fiksni troškovi:

4.	Amortizacija, računata po linear. metodi sa ostacima 20% (20,00%/god x 0,8=) 16,00 %/god x 16.288,00 €	2.606,08	17,70
5.	Troškovi registracije i osiguranja	188,60	1,28
6.	Zarada vozača	4.200,00	28,53
7.	Porezi i doprinosi	1.800,00	12,23
8.	Troškovi- članarine Udruženje taksi	<u>600,00</u>	<u>4,08</u>
	Ukupno fiksni troškovi	9.394,68	63,81
	Cena koštanja (A + B)	12.803,26	86,96

C) **Dobit** - usvojeno 15% **1.920,49** **13,04**

D) **Prihod-prodajna cena (A+B+C)** **14.723,75** **100,00**

Zaključak

U navedenoj obračunskoj kalkulaciji utvrđeni su bitni elementi za utvrđivanje visine naknade štete u vidu izmakle zarade taksiste u vreme sprečenosti da koristi taksi vozilo i to:

1.	Učešće neto zarade u ukupnom prihodu (fiksni troškovi 63,81% + dobit 13,04%	%	76,85
2.	Prihod po 1Auto-danu rada taksi-vozila je (14723,75:288=)	€/Adrt	51,12
3.	Cena taksi usluge po 1km (14723,75€/god : 31.680,00km/ god)	€/1km	0,45

i svi drugi elementi bitni za utvrđivanje izgubljene zarade

Četvrti korak, obračun izgubljene zarade taksiste

Obračun visine izgubljene zarade taksiste, prikazaće se kroz primer iz prakse prema usvojenoj metodologiji saglasno važećim propisima i pravilima struke, kako sledi:

PRIMER VEŠTAČENJA:

OSNOVNI SUD U NOVOM SADU

Sudija:

POSLOVNI BROJ:

(Broj veštaka)

Datum:



Tužioc :

Tuženi :

IZVEŠTAJ O VEŠTAČENJU

Zadatak veštačenja:

Saglasno Rešenju suda od 08.11.2012.god. određeno je veštačenje sa zadatkom da se utvrdi visina izgubljene zarade tužioca za period od 30.04. do 30.05.2011.god.

-----/U tri primerka/-----

NALAZ

Na osnovu dokumentacije iz spisa ovog predmeta i naknadno pribavljene, kao i podataka iz zvanične evidencije, saglasno pravilima struke i važećim propisima, utvrđeno je sledeće:

1.0 PODACI O TAXI VOZILU

- Vlasnik vozila : -
- Reg. oznaka : **NS=0275-TX**
- Vrsta, namena : Putnički automobil, limuzina-taxi za prevoz putnika
- Marka, tip i poreklo : **TOYOTA COROLLA 1.4D-4D**
- VIN broj : JTNBC56E102005496
- Snaga motora : 1364 cm³ / 66 KW / 90 KS (O)
- Satnje na km.satu : Nije utvrđeno od strane procenitelja
- God. proiz. / Prva reg. : 2007.god. / Prva reg. 21.09.2007.god. u Novom Sadu.
- Datum štete / Starost : 30.04.2011.god. / Staro 3 god. i 7 meseci
- Oprema : Taxi oprema

2.0 OBRAČU VISINE IZGUBLJENE ZARADE

2.1 Registracija privrednog subjekta

Prema Rešenju broj BP14 od 06.06.2006.god. G. N- JMBG je upisan u Registar privrednih subjekata i to:

- Registruje se kao TAXI
- Matični broj:

- Oblik radnje: Samostalan
- Pretežna delatnost: Taxi prevoz
- Datum početka obavljanja delatnosti: 23.12.1990. god. - još aktivna
- Registarska oznaka: **NS=0275-TX**

Prema Potvrdi Udruženja broj 31/11 od 14.06.2011.god. G. N. je član udruženja i taxi delatnost mu je jedino zanimanje i izvor egzistencije.

2.2 **Cenovnik taxi usluga**

Prema Cenovniku Udruženja od 26.11.2012.god. važeće cene su: start 70,00 din, gradska vožnja za 1 km dnevna (6-22h) je 52,00 din, a noćna (22-6h) je 66,00 din, vangradska vožnja za 1km je 98,00 din, a 1 čas čekanja je 435 din.

2.3 **Slika rada taxi vozila pre nezgode**

Tužilac je imao saobraćajnu nezgodu dana 30.04.2011.god. od kada je sprečen da obavlja taxi delatnost, a pre toga je ostvarivao rad sa taksi vozilom i to:

Broj taxi vožnji

- Ostvaren broj autodana rada taksi vozila(Adr) pre nezgode

Za period pre nezgode od 01.03. do 30.04.2011.god., što odgovara 61 kalendarskih dana (AD), uz primenu koeficijenta iskorišćenja vozila $K_i=0,8$, utvrđuje se da je ostvareno: **49 Adrt**

- Ostvaren broj taxi vožnji

U navedenom periodu preko radio veze ostvareno je 922 vožnje. Na ovo treba dodati 15% (prema iskustvenim podacima) za ostvarene vožnje mimo radio veze, što znači da je ostvario: **1060-taxi vožnji**

- Ostvareno taxi vožnje po autodanu rada taksiste (Adrt)

Na osnovu utvrđenog proizilazi da je ostavreno $(1060 : 49=)$ 21,6-taxi vož/Adrt

- Ostvarena bruto zarada po 1 Adrt

Prema utvrđenom cenovniku i evidenciji Udruženja Pan Taxi, po jednoj vožnji u proseku je ostvarivao bruto zaradu $(70 \text{ din} - \text{start} + 4 \text{ taksi km} \times 52 \text{ din/km})$ od 278 dinara tako da je bruto zarada mogla biti ostvarena po jednom auto danu rada od $(21,6 \times 278,00=)$ 6.004,80 din/Adrt

2.4 **Obračun izgubljene zarade za period od 30.04. do 30.05.2011.god.**

A- Neostvaren prihod taxi vozila

Za period nemogućnosti korišćenja taxi vozila od 30.04. do 30.05.2011.god izgubljeno je 30 kalendarskih dana. Uz primenu koeficijenta iskorišćenja vozila od 0,8 utvrđuje se broj izgubljenih taxi dana rada $(30 \times 0,8=)$ 24 Adrt (auto dana rada taksiste)

Neostvareni prihod taksi vozila za taj period je $(24 \text{ Adrt} \times 6.004,8 \text{ din/Adrt} =)$

144.115,20 din

B- Visina varijabilnih troškova

Za vreme stajanja vozila za privređivanje nije bilo troškova i to: goriva i maziva, guma, servisiranja vozila, te za te troškove treba umanjiti bruto zaradu.

Visina ovih troškova utvrđena prema kalkulaciji učestvuje u troškovima od **23,15%** što ukupno iznosi (144.115,20 din x 0,2315) =

33.362,67 din

C- Visina izgubljene neto zarade - taksiste

Visina izgubljene neto zarade tužioca odnosno naknade za nekorišćenje vozila za navedeni period iznosi (A – B=) :

110.752,53 din

MIŠLJENJE

Po pitanju visine izgubljene zarade tužioca za period od 30.04. do 30.05.2011.god. zbog nemogućnosti korišćenja putničkog automobila-taxi za prevoz putnika, marke TOYOTA COROLLA 1.4D, reg.oznake **NS=0275-TX**, koje je oštećeno u saobraćajnoj nezgodi dana 30.04.2011.god, nakon obavljenog veštačenja možemo se izjasniti u sledećem:

1. Tužioc je u periodu od 30.04. do 30.05.2011.god. izgubio 24 Adrt (dana rada) i nije ostvario prihod taksi vozila od:

144.115,20 RSD

2. Visina štete za naknadu neto zarade za nekorišćenje taksi vozila u navedenom periodu utvrđena je u visini od:

110.752,53 RSD

Prema cenama i propisima na dan veštačenja.

Ovo veštačenje sačinjeno u dobrom uverenju i po najboljem znanju saglasno Rešenju suda i važećim propisima i pravilima struke.

ZAKLJUČAK

U ovom radu obuhvaćeni su svi problemi po pitanjima utvrđivanja visine izgubljene zarade taksiste zbog nemogućnosti da obavlja taksi prevoz putnika u javnom prevozu. Kroz kratak istorijat razvoja taksi javnog prevoza, navedeni su postojeći propisi za obavljanje taksi delatnosti. Razjašnjeni su pojmovi koji se koriste u taksi delatnosti. Navedena je metodologija u postupku veštačenja koja je prihvaćena u praksi i može poslužiti veštacima. Takođe, učinjen je napor da se standardizuju izrazi.

LITERATURA

1. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju
2. Odluka o autotaksi prevozu putnika
3. Nadoknada štete za nemogućnost korišćenja vozila - stručni rad, autora Vjekoslav Posavac i Milan Adam, časopis Veštak
4. Veliki finansijski priručnik, Privredni pregled
5. Časopis Taksi vozila po svetu br. 1 i 2
6. Pravilnici Udrženja "Pan –Taksi"