

STAROSNA STRUKTURA VOZILA KOJA UČESTVUJU U JAVNOM CESTOVNOM PRIJEVOZU PUTNIKA U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE

Dr. sc. Dragana Agić, dipl. iur, email: dragana.a@ipi.ba

Institut za privredni inženjering, d.o.o., Fakultetska 1, Zenica

Dr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing. mašinstva, email: fuad.k@ipi.ba

Institut za privredni inženjering, d.o.o., Fakultetska 1, Zenica

Muhamed Barut, dipl. ing. saobraćaja, email: muhamed.b@ipi.ba

Institut za privredni inženjering, d.o.o., Fakultetska 1, Zenica

Sažetak: U ovom radu su predloženi egzaktni podaci o broju i starosti autobusa kategorija M2 i M3, kao i o broju i starosti putničkih vozila koja obavljaju taksi prijevoz u Federaciji BiH. Takođe je data i geografska struktura, jer podatak o broju autobusa i taksi vozila u Federaciji BiH je dat za svaki kanton posebno. Ukazano je na visoku starosnu granicu autobusa M2 i M3 kategorije, kao i na potrebu da se zakonskom regulativom onemogući njihova upotreba u javnom prijevozu ukoliko su stariji od 20 godina.

Ključne riječi: javni prijevoz, autobus, taksi vozila, starost vozila

AGE STRUCTURE OF VEHICLES PARTICIPATING IN PUBLIC ROAD TRANSPORT OF PASSENGERS IN FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstrakt: Exact data on the number and age of buses of categories M2 and M3, as well as the number and age of passenger cars that perform taxi transport in the Federation of BiH are presented in this paper. Geographic structure is also given, as the data on the number of buses and taxis in the Federation of BiH is given for each canton separately. It was pointed out at the high age limit of the M2 and M3 category buses, as well as the need to prevent their use in public transport if they are over 20 years old.

Key words: public transport, bus, taxis, age of the vehicle

1. UVOD

Prema Zakonu o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine, javni prijevoz je prijevoz koji je pod jednakim uslovima dostupan svim prijevoznicima i korisnicima usluga prijevoza i koji se vrši uz naknadu. Javni cestovni prijevoz je prijevoz za potrebe trećih lica i ima karakter javne djelatnosti. Javnost od prijevoznika opravdano zahtijeva da funkcioniše pravilno, stalno i sigurno i da je pod jednakim uslovima dostupan svima. Zbog toga bi trebalo da javni prijevoz vrše samo ona pravna i fizička lica koja pružaju dovoljno garancije da će tim uslovima udovoljiti. Treba istaći da javni cestovni prijevoz ponekad ima obilježje djelatnosti od posebnog društvenog interesa. Javni prijevoz se može vršiti samo ako su ispunjeni posebni eksploatacioni uslovi za pojedine vrste prijevoza i ako vozilo ili skup vozila kojima se vrši prijevoz, pored uslova utvrđenih propisima o sigurnosti prijevoza na cestama i drugim propisima, ispunjava tehničko-eksploatacione uslove.

1.1. VRSTE JAVNOG CESTOVNOG PRIJEVOZA

Javni cestovni prijevoz se može posmatrati sa više stajališta:

1. *Prema predmetu*: to jest prema tome šta prevozi, razlikuju se prijevoz putnika i prijevoz robe;
2. *Prema području* na kojem se prijevoz obavlja razlikuju se unutrašnji i međunarodni prijevoz;
3. *Prema načinu organizovanja* može biti redovni ili prigodni (slobodni);

1.2. JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA

Javni cestovni prijevoz putnika može se organizovati kao javni linijski i javni vanlinijski prijevoz putnika. Može se vršiti autobusima i putničkim automobilima (1+4), kada je u pitanju taksi prijevoz.

Linijski prijevoz može se vršiti na međunarodnim, međuentitetskim, federalnim, kantonalnim, gradskim i općinskim linijama. Prijevoz putnika u linijskom cestovnom prijevozu može se vršiti samo na osnovu i u skladu sa registrovanim redom vožnje, odnosno sa izdatom dozvolom za prijevoz.

Redovi vožnje na federalnim, kantonalnim, gradskim i općinskim linijama registruju se nakon obavljenog usklađivanja sa rokom važenja od najmanje tri godine i važe do utvrđivanja novog registra redova vožnje kod nadležnog organa u zavisnosti od vrste linije (federalna, kantonalna, gradska ili općinska), ako nadležni organ koji je izvršio registraciju nije odredio duži rok.

Nadležni organ koji određuje linije je:

1. Za federalne linije Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine;
2. Za kantonalne linije kantonalno ministarstvo nadležno za poslove cestovnog prometa;
3. Za gradske, odnosno općinske linije nadležna je gradska, odnosno općinska služba za poslove cestovnog prometa.

Linijski prijevoz može biti:

- Stalan,
- Sezonski,
- Povremen (na sajamske dane, sportske priredbe i slično).

Prema karakteristikama vožnje linijski prijevoz može biti:

- Direktni (bez zaustavljanja između početne i krajnje stanice),
- Ekspresni (sa zaustavljanjem samo na nekim, važnijim stanicama),
- Putnički- sav ostali prijevoz (sa zaustavljanjem u pravilu na svakoj stanici označenoj u voznom redu).

2. JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE

Javni cestovni prijevoz putnika se u Federaciji Bosne i Hercegovine obavlja isključivo *autobusima i taksi vozilima*, izuzev Sarajeva gdje se koriste i trolejbusi, koji ovim radom neće biti obuhvaćeni. Pažnja će se posvetiti autobusima i taksi vozilima.

Na osnovu ECE klasifikacije vozila, **autobusi** se dijele na dvije kategorije: M2 i M3.

M2 autobus - je vozilo namijenjeno za prijevoz putnika, koje osim sjedišta vozača ima više od osam sjedišta i čija najveća dozvoljena masa nije veća od 5 t.

M3 autobus - je vozilo namijenjeno za prijevoz putnika, koje osim sjedišta vozača ima više od osam sjedišta i čija je najveća dozvoljena masa veća od 5 t.

Takođe, vozila kategorije M2 i M3 – AUTOBUSI se dalje dijele na:

Velike Autobuse - vozila koja prevoze više od 22 putnika ne računajući vozača.

Oni se dijele u *tri klase* prema pravilniku ECE R-36 i ECE R-107 (Large Passenger Vehicles - velika putnička vozila):

Klasa I - (gradski autobus) vozilo ima sjedišta i prostor za putnike koji stoje i koji dopušta intenzivno kretanje putnika,

Klasa II - (međugradski autobus) vozilo je uglavnom konstruisano za putnike koji sjede, ali ima mogućnost za prijevoz putnika koji stoje u prolazu između sjedišta i/ili u prostoru za stajanje koji ne prelazi širinu prostora dva dupla sjedišta,

Klasa III - (turistički autobus) vozilo konstruisano isključivo za putnike koji sjede.

Male autobuse - vozila za prijevoz do 22 putnika ne računajući vozača. Oni se dijele u dvije klase prema pravilniku ECE R-52 (Small Capacity Vehicles - vozila malog kapaciteta):

Klasa A - vozila konstruisana za prijevoz putnika koji stoje, a imaju i sjedišta,

Klasa B - vozila nisu konstruisana za prijevoz putnika koji stoje.

Taksi prijevoz je posebna vrsta javnog drumskog prijevoza koji je po prirodi javni gradski individualni prijevoz putnika koji se obavlja po utvrđenoj tarifi, a na relaciji koju određuje korisnik. Vozila koja vrše taksi prijevoz su posebno označena radi lakšeg uočavanja i diferenciranja i imaju taksimetar za pokazivanje iznosa naknade za obavljenju vožnju.

Taksi vozila moraju da budu opremljena taksimetrom, koji je plombiran i baždaren, uređajem za ispis računa koji je povezan sa taksimetrom, ABS-om, zračnim jastucima, barem za prednja sjedišta, klima uređajem, ispravnim uređajima za provjetravanje, zagrijavanje i osvjetljavanje unutrašnjosti vozila, prostorom za prtljag, sjedištima presvučenim navlakama, priključcima za vezivanje sigurnosnih pojaseva, ispravnom audio opremom, vanjskom stranom karoserije bez oštećenja, priborom za čišćenje vozila, najmanje 5 higijenskih vodonepropusnih vrećica i papirnim ubrusom, te uređajima koji ispunjavaju važeće standarde u pogledu emisije izduvnih gasova i buke.

Taksi vozila su obavezna da imaju oznaku „TAXI“ ili „TAKSI“, na krovu vozila, i ova oznaka noću mora biti osvijetljena ukoliko je vozilo slobodno za vožnju. Ako je u vozilu ugrađena mobilna radio stanica umjesto oznake „TAXI“ ili „TAKSI“ treba da stoji „RADIO TAXI“ ili „RADIO TAKSI“ sa evidencionim brojem vozila. Naravno u oba slučaja oznaka mora biti obostrana.

3. STAROSNA STRUKTURA VOZILA KOJA OBAVLJAJU JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE

Korisnici usluga javnog cestovnog prijevoza putnika žele bezbjedan, kvalitetan, komforan, dostupan i jeftin javni gradski prijevoz. Krajnjeg korisnika ne zanima koliki je stepen ekonomičnosti i iskorištenosti vozila koja vrše javni gradski prijevoz putnika.

Međutim, prijevoznik je taj koji treba da obrati pažnju na sve komponente javnog cestovnog prijevoza putnika i da ispuni sve zahtjeve koji se pred njega nameću, a naročito da ispuni zahtjev bezbjednosti jer radi se o prijevozu ljudi, putnika a ne robe koja se uvijek može nadoknaditi.

Sa aspekta bezbjednosti jako je bitna tehnička ispravnost vozila koja obavljaju javni cestovni prijevoz putnika a samim tim i njihova starost.

U Federaciji Bosne i Hercegovine na kraju 2018. godine bio je 3.031 autobus, od toga 649 autobusa M2 kategorije a 2382 autobusa M3 kategorije. U Tabeli broj 1. dati su podaci o broju autobusa M2 i M3 kategorije po godinama, u periodu 2010. - 2018. godina, u Federaciji Bosne i Hercegovine.

Tabela 1. Broj M2 i M3 autobusa u Federaciji Bosne i Hercegovine, u periodu od 2010. do 2018. godine⁹⁵

KATEGORIJA/ GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
M2 - AUTOBUS	486	485	515	560	583	605	643	644	649
M3 - AUTOBUS	2.552	2.460	2.321	2.292	2.339	2.371	2.419	2.437	2.382

U Tabelama 2a. i 2b. dati su podaci o broju M2 i M3 autobusa po kantonima u periodu 2010.-2018. godina.

Tabela 2a. Podaci o broju M2 i M3 autobusa po kantonima

KANTON/ GODINA	2010		2011		2012		2013		2014	
KATEGORIJA	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS
1. USK	55	198	55	191	68	189	86	190	95	181
2. PK	6	28	7	27	9	25	8	20	7	23
3. TK	46	642	61	633	66	624	71	607	69	595
4. ZE-DO	109	488	91	484	96	424	93	429	103	414
5. BPK	11	21	12	20	11	20	13	21	14	28
6. SBK	110	318	107	319	111	294	126	301	125	317
7. HNK	73	277	81	270	79	271	75	270	74	269
8. ZHK	22	62	14	67	13	75	15	77	22	65
9. KS	39	483	43	415	46	368	53	346	54	414
10. K10	15	35	14	34	16	31	20	31	20	33

Tabela 2b. Podaci o broju M2 i M3 autobusa po kantonima

KANTON/ GODINA	2015		2016		2017		2018	
KATEGORIJA	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS
1. USK	86	182	104	197	85	183	90	165
2. PK	6	23	8	22	7	22	10	26
3. TK	89	629	79	629	93	619	89	601
4. ZE-DO	106	415	130	424	132	406	132	417
5. BPK	15	29	17	28	14	29	16	28
6. SBK	128	300	127	305	129	318	137	317
7. HNK	77	262	88	271	84	269	78	263
8. ZHK	21	74	17	76	19	87	17	75
9. KS	58	420	54	431	57	464	58	450
10. K10	19	37	19	36	24	40	22	40

Iz Tabela 2a. i 2b. može se vidjeti da svi kantoni nemaju ni približno jednak broj autobusa. Na primjer Tuzlanski kanton u 2017. godini ima preko 30 puta više M3 autobusa od Posavskog kantona, ili Zeničko-dobojski kanton ima skoro 6 puta više M2 autobusa u 2015. godini nego Kanton 10. Broj autobusa uglavnom odgovara broju stanovništva na određenom području. Na

⁹⁵ Podaci o broju vozila i starosti u svim tabelama ovog rada su dobiveni na osnovu obavljenih redovnih tehničkih pregleda vozila i pregleda za ispunjavanje tehničko-eksploatacionih uslova. To su pregledi, koji se uglavnom rade za određeno vozilo jednom u toku godine.

područjima većih centara, gdje postoje organizovana javna i druga preduzeća za prijevoz putnika, registrovan je i veći broj autobusa.

U Tabeli broj 3. prikazana je prosječna starosna struktura M2 i M3 autobusa u periodu od 2010. do 2018. godine u Federaciji Bosne i Hercegovine.

Tabela 3. Prosječna starosna struktura M2 i M3 autobusa u periodu od 2010. do 2018. godine⁹⁶

KATEGORIJA/ GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
M2 - AUTOBUS	15,99	14,56	14,44	14,74	14,75	15,02	14,94	15,00	15,07
M3 - AUTOBUS	19,74	18,39	18,32	18,22	17,98	17,71	17,34	16,83	16,60

Na osnovu ovih podataka može se zaključiti da je prosječna starost autobusa u posljednjih devet godina (period 2010. -2018. godina) u Federaciji Bosne i Hercegovine, sljedeća (Tabela 4.):

Tabela 4. Prosječna starost M2 i M3 autobusa u periodu 2010. - 2018. godina

KATEGORIJA	PROSJEČNA STAROST 2010.-2018. GODINA
M2 - AUTOBUS	14,95
M3 - AUTOBUS	17,89

Iz navedenih podataka je vidljivo da su autobusi M2 kategorije u prosjeku stari oko 15 godina dok su autobusi M3 kategorije u prosjeku stari 18 godina. Kako autobusi M3 kategorije prevoze veći broj putnika i u pravilu se češće (u većem broju) koriste ovaj podatak bi trebalo uzeti kao alarmantan, naročito kada se u obzir uzme da su ovdje dati prosječni podaci, što znači da pojedini autobusi, naročito M3 kategorije imaju preko 20 godina starosti.

Pored aspekta bezbjednosti u obzir bi se trebala uzeti i činjenica koliko ta dotrajala vozila zagađuju okolinu, najviše zrak. Takođe, koliko je skupo održavanje tih vozila i da li se uopšte ta vozila i održavaju u skladu s svojim godinama starosti i sa standardima i preporukama. Može se primijetiti da se kroz posmatrani vremenski period, za Federaciju Bosne i Hercegovine, prosječna starosna struktura autobusa M3, djelomično poboljšala. Glavni uzrok tome je što se radi i o autobusima, koji saobraćaju na dužim relacijama – međunarodne linije. Uglavnom takva vozila su dosta „mlađa“ u odnosu na prosjek Federacije Bosne i Hercegovine, a kako bi zadovoljila standarde i zakone zemalja, kroz koje saobraćaju.

Treba naglasiti da u propisima Bosne i Hercegovine nema definisanog ograničenja za starost autobusa, kojim se vrši na primjer prijevoz djece. Što se tiče starosne strukture M2 autobusa u Federaciji Bosne i Hercegovine nema nekih većih poboljšanja. Uglavnom su to autobusi koji saobraćaju unutar Bosne i Hercegovine.

U Tabelama broj 5a. i 5b. dati su podaci o prosječnoj starosnoj strukturi M2 i M3 autobusa po kantonima.

⁹⁶ Podaci povučeni iz informacionog sistema za svaku prikazanu godinu u januaru naredne godine. Podaci objavljeni u STRUČNOM BILTENU – IPI.

Tabela 5a. Prosječna starosna struktura M2 i M3 autobusa po kantonima⁹⁷

KANTON/ GODINA	2010		2011		2012		2013		2014	
KATEGORIJA	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS
1. USK	12,16	19,77	11,56	21,30	13,12	20,53	13,65	20,77	13,96	19,72
2. PK	14,33	20,14	14,00	20,67	13,67	20,44	12,75	20,65	12,43	20,52
3. TK	18,17	20,55	16,44	20,69	15,73	20,44	15,93	20,15	16,09	20,20
4. ZE-DO	16,39	18,92	16,18	18,87	15,60	19,11	16,01	18,22	15,21	17,83
5. BPK	14,27	14,19	15,50	15,00	15,45	12,70	17,31	14,33	20,57	14,75
6. SBK	16,78	22,19	16,51	21,81	16,57	22,25	16,68	22,39	16,02	21,43
7. HNK	12,64	14,68	13,23	14,78	13,32	14,84	13,79	15,20	14,34	15,34
8. ZHK	12,41	14,19	13,71	14,31	13,46	13,81	12,00	14,85	12,00	14,45
9. KS	10,10	13,92	10,49	13,76	10,35	13,52	10,70	13,43	11,56	14,19
10. K10	12,47	12,34	13,21	13,59	10,94	14,06	12,60	14,00	13,65	14,24

Tabela 5b. Prosječna starosna struktura M2 i M3 autobusa po kantonima

KANTON/ GODINA	2015		2016		2017		2018	
KATEGORIJA	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS	M2 - AUTOBUS	M3 - AUTOBUS
1. USK	14,15	19,12	14,25	19,03	14,25	18,83	14,47	18,40
2. PK	12,50	20,26	13,00	21,18	13,14	20,41	15,40	18,19
3. TK	15,35	19,44	15,39	18,09	15,69	17,41	16,35	16,83
4. ZE-DO	16,19	17,42	15,34	17,38	14,80	16,59	15,05	16,83
5. BPK	15,60	14,41	15,94	14,89	16,36	13,76	16,31	14,54
6. SBK	17,39	21,45	17,08	20,50	16,58	19,83	15,71	19,37
7. HNK	13,81	15,53	14,27	15,94	14,73	15,47	15,71	15,19
8. ZHK	12,86	14,14	12,76	14,38	13,89	14,80	14,00	15,72
9. KS	11,62	14,50	11,87	14,76	12,72	14,76	11,81	14,64
10. K10	12,95	14,89	13,47	14,86	14,58	15,33	14,73	14,55

Iz Tabela 5a. i 5b. može se zaključiti da, kada je u pitanju starost autobusa, stanje gotovo da ne ide naprijed. Iako se prosječna starost autobusa, naročito M3 kategorije, na prostoru Federacije Bosne i Hercegovine od 2010. do 2018. godine smanjila za skoro 3 godine, ukoliko se posmatraju kantoni uočiti će se da su neki kantoni smanjili prosječnu starost autobusa za jednu do dvije godine ali neki su je i povećali za skoro pet godina.

Tabela broj 6. prikazuje broj taksi vozila u navedenom periodu, dok Tabela broj 7. prikazuje prosječnu starosnu strukturu taksi vozila u tom periodu.

⁹⁷ Podaci povučeni iz informacionog sistema 15.5.2019. godine. Moguće manje razlike u odnosu na date podatke za Federaciju BiH, jer se jedan dio vozila odjavio iz sistema (prodaja, tehnička neispravnost, prodaja u inostranstvo) i nisu ušli u proračun starosne strukture.

Tabela 6. Broj taksi vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine u periodu od 2010. do 2018. godine.

KATEGORIJA/ GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
TAKSI VOZILOMI	5.295	4.685	4.627	4.710	4.806	4.983	5.121	5.093	5.127

Tabela 7. Prosječna starosna struktura taksi vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine u periodu od 2010. do 2018. godine

KATEGORIJA/ GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
TAKSI VOZILOMI	11,00	11,00	11,00	10,00	11,00	11,00	11,00	12,00	12,00

U Tabelama 8. i 9. dati su podaci o broju taksi vozila i njihovoj prosječnoj starosnoj strukturi po kantonima u periodu 2010. -2018. godina.

Tabela 8. Broj taksi vozila po kantonima u periodu 2010. – 2018. godina

KANTON/GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
1. USK	72	70	68	73	72	85	99	100	119
2. PK	14	17	9	19	8	8	7	12	15
3. TK	967	912	952	967	1.043	1.149	1.306	1.311	1.348
4. ZE-DO	1.010	904	863	821	856	868	892	884	907
5. BPK	72	62	76	80	64	70	63	61	69
6. SBK	249	249	270	319	344	345	338	398	393
7. HNK	159	173	269	373	405	452	450	517	478
8. ZHK	4	10	1	2	4	11	14	21	32
9. KS	2.748	2.288	2.119	2.055	2.010	1.995	1.950	1.785	1.763
10. K10	/	/	/	1	/	/	2	4	3

Tabela 9. Prosječna starosna struktura taksi vozila po kantonima u periodu 2010. – 2018. godina⁹⁸

KANTON/GODINA	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
1. USK	14,00	12,00	11,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	13,00
2. PK	10,00	11,00	10,00	10,00	10,00	11,00	12,00	13,00	13,00
3. TK	11,00	10,00	10,00	10,00	11,00	12,00	12,00	13,00	14,00
4. ZE-DO	13,00	13,00	12,00	11,00	12,00	12,00	13,00	13,00	13,00
5. BPK	10,00	9,00	11,00	11,00	12,00	12,00	12,00	13,00	13,00
6. SBK	13,00	11,00	12,00	12,00	12,00	12,00	13,00	13,00	12,00
7. HNK	17,00	14,00	11,00	8,00	9,00	10,00	10,00	10,00	9,00
8. ZHK	18,00	16,00	15,00	16,00	14,00	12,00	11,00	8,00	10,00
9. KS	10,00	10,00	11,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10. K10	/	/	/	17,00	/	/	7,00	5,00	7,00

⁹⁸ Starosna struktura za taksi vozila, i za Federaciju Bosne i Hercegovine i za kantone, prikazana zaokruživanjem na cijeli broj - bez decimala.

Na osnovu podataka⁹⁹ o broju i starosti taksi vozila, za područje Federacije Bosne i Hercegovine i područja kantona, može se pratiti stanje ove oblasti prijevoza. Što se tiče starosti taksi vozila stanje nije zabrinjavajuće jer prije svega vlasnici taksi vozila nastoje da povećaju svoju konkurentnost novijim i boljim vozilom, jer kod taksi prijevoza korisnik bira kojim taksi vozilom će se prevoziti.

Podaci dati u Tabelama 8. i 9. između ostalog prikazuju i specifičnu situaciju za područje Kantona 10. Iako ovaj kanton nema veliku potrebu za taksi prijevozom ipak je interesantno da pet godina nije bilo niti jednog taksi vozila. Može se pretpostaviti ili da se radi o radu na crno, što je problematika inspekcija, ili da stanice tehničkih pregleda prilikom vršenja tehničkih pregleda taksi vozila ne biraju odgovarajuću namjenu, što je problematika stručne institucije nadležne za ovaj kanton.

4. ZAKLJUČAK

Korisnici usluga javnog cestovnog prijevoza putnika žele bezbjedan, kvalitetan, komforan, dostupan i jeftin javni gradski prijevoz. Krajnjeg korisnika ne zanima koliki je stepen ekonomičnosti i iskorištenosti vozila koja vrše javni gradski prijevoz putnika. Iz predstavljenih podataka je vidljivo da je, iako postoje manji pomaci, situacija sa starosnom strukturom autobusa zabrinjavajuća. Sa aspekta bezbjednosti u obzir bi se trebala uzeti i činjenica koliko ta dotrajala vozila zagađuju okolinu, najviše zrak. Takođe koliko je skupo održavanje tih vozila i da li se uopšte ta vozila i održavaju u skladu s svojim godinama starosti i sa standardima i preporukama. Stanje taksi vozila nije zabrinjavajuće jer prije svega vlasnici taksi vozila nastoje da povećaju svoju konkurentnost novijim i boljim vozilom, jer kod taksi prijevoza korisnik bira kojim taksi vozilom će se prevoziti.

Treba naglasiti da u propisima Bosne i Hercegovine nema definisanog ograničenja za starost taksi vozila i autobusa, naročito autobusa kojima se vrši na primjer prijevoz djece. Zbog svega navedenog ovu oblast bi trebalo malo bolje zakonski urediti i ograničiti maksimalni period na koji se vozilo može koristiti u svrhu javnog prijevoza putnika a naravno povećati pomoć i subvencije od strane države, kantona i općina. Prijevoznici putnika, bez pomoći države, nisu u mogućnosti da odgovore svim, a naročito bezbjedonosnim i starosnim kriterijumima, jer javni cestovni prijevoz putnika je pojavom vlastitih putničkih automobila jednim dijelom izgubio na svom značaju. Svim silama se treba truditi da se nekadašnji status javnog cestovnog prijevoza putnika vrati, ako ništa drugo zbog naše planete Zemlje, jer jedno vozilo znatno manje zagađuje okolinu nego što to čini njih pedesetak.

5. LITERATURA:

- [1] Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 28/06, 2/10),
- [2] Agić, D. : *Efikasnost egzekutive u pravno-normativnom regulisanju javnog cestovnog prijevoza u Federaciji Bosne i Hercegovine*, Doktorska disertacija, Pravni fakultet Mostar, Mostar, april 2017. godine,
- [3] Agić D. i ostali, *Javni gradski cestovni prijevoz putnika u Federaciji Bosne i Hercegovine i starosna struktura voznog parka (M2;M3- Autobusi)*, IV Međunarodni simpozijum „Novi horizonti saobraćaja i komunikacija“, Doboj, 22. i 23. novembar 2013. godine,

⁹⁹ Svi navedeni podaci, i za autobuse i za taksi vozila, su podaci dobiveni iz Jedinственог informacionog sistema tehničkih pregleda vozila.

- [4] Podaci o broju vozila i starosnoj strukturi vozila za javni cestovni prijevoz putnika – arhiv Instituta za privredni inženjering, d.o.o., Zenica,
- [5] Pravilnik o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 51/06, 79/06, 11/09, 56/10, 79/11, 49/13),
- [6] Pravilnik o posebnim uslovima za motorna vozila kojima se obavlja prijevoz (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 7/07 i 86/07).

