

**Autoritatea Municipala de Reglementare a Serviciilor Publice
(A M R S P)**

**Sectiunea V
Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local**

**Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat Transport
persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti
(01.01.2014 – 31.12.2014)**

CUPRINS:

Capitolul 1	INIINTAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislatia specifica serviciului integrat de transport public local	Pag. 6
	2.3.Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 10
	2.4.Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 11
	2.5.Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 11
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 12
	3.1.Principii	Pag. 12
	3.2.Obiective	Pag. 12
	3.3.Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 12
	3.4.Analiza diagnostic a activității RATB și măsuri de creștere a performanței acesteia	Pag. 13
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (30.08.2012 - 31.05.2013)	Pag. 20
	4.1.Activitatea de reglementare	Pag. 20
	4.2.Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport public local in Municipiul Bucurestivitatea de reglementare	Pag. 20
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 33
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 35
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 36
	7.1. Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi	Pag. 36
	7.1.1.Prezentarea serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 36
	7.1.2.Legislatia specifica serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 36
	7.1.3.Autoritari de reglementare a serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 39
	7.2.ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 40
	7.2.1.Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 40
	7.3.STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 42
	7.4.CONCLUZII AMRSP	Pag. 44

Capitolul 7

Serviciul Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi in Municipiul Bucuresti

7.1 Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi

7.1.1 Prezentarea serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi

Serviciul Public de Persoane in regim de Taxi la nivelul Municipiului Bucuresti se realizeaza de catre operatori privati autorizati conform legislatiei in vigoare pe baza unui „Contract de delegare a gestiunii”.

Serviciul public de transport de persoane sau bunuri in regim de taxi si in regim de inchiriere asigura realizarea unei protectii reale a intereselor clientilor, taximetristilor si operatorilor de transport.

Efectuarea serviciului public de transport local in regim de taxi trebuie sa asigure:

- ⇒ *cresterea nivelului de calitate al serviciului si de confort al utilizatorilor serviciului public de transport local in regim de taxi ;*
- ⇒ *accesul nediscriminatoriu la serviciile de transport public local ;*
- ⇒ *informarea publicului calator ;*
- ⇒ *executarea serviciului public local in regim de taxi in conditii de legalitate , siguranta si confort ;*
- ⇒ *dimensionarea capacitatii de transport adecvata, in raport cu gradul de satisfacere a transportului public realizat cu autobuze,troleibuze,tramvaie, metrou dupa caz ;*
- ⇒ *continuitatea serviciului public de transport local in regim de taxi.*

Obiectivele serviciului de transport persoane in regim de taxi sunt:

- ⇒ *satisfacerea clientului;*
- ⇒ *raport pret-calitate;*
- ⇒ *conformitate cu standardele existente;*
- ⇒ *calitatea informatiei;*
- ⇒ *utilizarea aplicatiei existente pe piata;*
- ⇒ *utilizarea procedurilor si respectarea reglementarilor existente in scopul eliminarii erorii*

7.1.2 Legislatia specifica serviciului integrat de transport in regim de taxi

Serviciul Public de transport in regim de taxi si in regim de inchiriere face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitati publice fiind reglementat de urmatoarele acte normative:

- Legea nr. 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilitati publice

Aceasta lege stabileste cadrul juridic si institutional unitar, obiectivele, competentele, atributiile si instrumentele specifice necesare infiintării, organizarii, gestionarii, finantarii, exploatarei, monitorizarii si controlului furnizarii/prestarii reglementate a serviciilor comunitare de utilitati publice.

In conformitate cu prevederile Legii nr. 51 / 2006, serviciile comunitare de utilitati publice (servicii de utilitati publice) sunt definite ca totalitatea activitatilor reglementate prin aceasta lege si prin legi speciale, care asigura satisfacerea nevoilor esentiale de utilitate si interes public general cu caracter social ale colectivitatilor locale, cu privire la:

- ⇒ *alimentarea cu apa;*
- ⇒ *canalizarea si epurarea apelor uzate;*
- ⇒ *colectarea, canalizarea si evacuarea apelor pluviale;*
- ⇒ *productia, transportul, distributia si furnizarea de energie termica in sistem centralizat;*
- ⇒ *salubritatea localitatilor;*
- ⇒ *iluminatul public;*
- ⇒ *administrarea domeniului public si privat al unitatilor administrativ-teritoriale, precum si altele;*
- ⇒ *transportul public local*

Prevederile acestei legi se aplica serviciilor comunitare de utilitati publice, infiintate, organizate si furnizate/prestate la nivelul comunelor, oraselor, municipiilor, judetelor, Municipiului Bucuresti si, dupa caz, in conditiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, sub conducerea, coordonarea, controlul si responsabilitatea autoritatilor administratiei publice locale, daca prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. In termen de un an de la data intrarii in vigoare a acestei legi, autoritatile administratiei publice locale trebuie sa procedeze la reorganizarea serviciilor de utilitati publice, in conformitate cu modalitatile de

gestiune prevăzute la art. 23 alin.(2), conform caruia "Gestiunea serviciilor de utilitati publice se organizeaza si se realizeaza in urmatoarele modalitati:

- gestiune directa
- gestiune delegata"

"Constituie contraventie in domeniul serviciilor de utilitati publice si se sancționeaza cu amenda de la 30.000 lei la 50.000 lei urmatoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilitati publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislatiei specifice fiecărui serviciu".

- Legea nr. 38/2003 privind transportul in regim de taxi si in regim de inchiriere

Prevederile acestei legi reglementeaza autorizarea, organizarea, atribuirea gestiunii si controlul efectuării serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere.

Serviciile de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere, ca servicii de utilitate publica, se organizeaza de catre autoritatile administratiei publice locale pe raza administrativ-teritoriala respectiva, cu respectarea indeplinirii urmatoarelor cerinte:

- ⇒ promovarea concurentei intre transportatorii autorizati in conditiile atribuirii gestiunii serviciilor;
 - ⇒ garantarea respectarii drepturilor si a intereselor transportatorilor autorizati si accesului lor, transparent si nediscriminatoriu, la piata transportului public local ;
 - ⇒ garantarea respectarii drepturilor si intereselor utilizatorilor serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere ;
 - ⇒ necesitatea infiintarii serviciilor respective pentru rezolvarea problemelor de ordin economic, social si de mediu in localitatile respective ;
 - ⇒ realizarea regulamentelor de organizare si executare a serviciilor respective, cu consultarea asociatilor reprezentative din domeniu ;
 - ⇒ controlul permanent al modului cum sunt respectate prevederile prezentei legi, ale contractelor de atribuire in gestiune a executarii serviciilor de transport, precum si prevederile regulamentelor de organizare si de executare a serviciilor respective ;
 - ⇒ deplasarea persoanelor si a marfurilor in conditii de siguranta;
 - ⇒ asigurarea marfurilor si a persoanelor transportate, precum si a bunurilor acestora;
 - ⇒ asigurarea executarii unor servicii de transport suportabile in ceea ce priveste tariful de transport ;
 - ⇒ satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale unor categorii de populatie pe raza administrativ-teritoriala a localitatilor respective, precum si intre acestea si alte localitati, in conditiile acestei legi ;
 - ⇒ asigurarea echilibrului intre cererea si oferta de transport, atat cantitativ, cat si calitativ, prin stabilirea strategiilor de dezvoltare a serviciilor, in baza unor studii de specialitate, precum si prin continuitatea serviciilor respective ;
 - ⇒ corelarea dimensiunii si continuitatii serviciilor respective de transport de persoane cu fluxurile de utilizatori si cerintele acestora, precum si cu modul de realizare a transportului public local de persoane cu celelalte tipuri de transport local existente ;
 - ⇒ consultarea asociatilor profesionale reprezentative ale transportatorilor autorizati, a dispeceratelor taxi si a taximetristilor, precum si a asociatilor utilizatorilor, in vederea stabilirii politicilor si strategiilor privind dezvoltarea durabila a serviciilor de transport respective ;
 - ⇒ atribuirea in gestiunea delegata a executarii serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere transportatorilor autorizati, in conformitate cu criteriile specifice prevazute in aceasta lege;
 - ⇒ respectarea prevederilor Ordonantei Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere si organizarea timpului de munca al lucratorilor mobili in transportul rutier de marfuri si persoane, aprobată cu modificari si completari prin Legea nr. 466/2003, cu modificarile si completarile ulterioare
- Serviciile de transport public local in regim de taxi sau in regim de inchiriere fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publica, se desfasoara sub controlul, conducerea sau coordonarea autoritatilor administratiei publice locale si se efectueaza numai de catre transportatori autorizati de catre autoritatea de autorizare, astfel cum este definita in prezenta lege.

- **Legea nr. 92/2007 a serviciului de transport public local**

In sectiunea a 3-a "Serviciul de transport cu autoturisme in regim de taxi si de transport cu autoturisme in regim de inchiriere" la art. 6 se prezinta urmatoarele:

-alin.(1) *"Serviciul de transport public de persoane realizat in regim de taxi sau transportul public de persoane realizat cu autoturisme in regim de inchiriere se organizeaza ca serviciu de utilitate publica care asigura nevoia de deplasare a populatiei din localitate sau a celei aflate in tranzit".*

-alin.(2) *"Transportul in regim de taxi se efectueaza in localitatea de autorizare si, ocazional, intre aceasta si orice alta localitate, cu obligatia revenirii autoturismului in localitatea de autorizare dupa efectuarea fiecarei curse."*

- **Ordinul ANRSC nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-Cadru de autorizare a autoritatilor de autorizare pentru serviciile de transport public local**

Regulamentul-cadru are ca obiect stabilirea modului in care se realizeaza autorizarea autoritatii de autorizare din cadrul Autoritatii Publice Locale care elibereaza autorizatii pentru efectuarea transportului in regim de taxi si in regim de inchiriere.

- **Ordinul ANRSC nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autoritatilor de transport in domeniu serviciilor de transport public local**

Acordarea, modificarea, prelungirea, suspendarea si retragerea autorizatiilor de transport pentru serviciile de transport public local prestate in comune, orase, municipii si judete ce se fac de catre autoritatea de autorizare organizata la nivelul fiecarei autoritati a administratiei publice locale.

Art. 2 alin.(2) litera d) prevede ca *"Autoritatile de autorizare au dreptul sa acorde, sa modifice, sa prelungeasca, sa suspende si sa retraga autorizatii de transport pentru serviciile de transport public local de persoane in regim de taxi"*.

- **Ordinul ANRSC nr. 243/2007 privind aprobarea Normele metodologice de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, bunuri ori marfuri in regim de taxi**

Potrivit art.13 alin.(1) *"Autoritatile administratiei publice locale implicate au competenta de a stabili un nivel de tarif de distanta maximal unic."*

Art. 15 alin.(1) precizeaza ca: *"Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane in regim de taxi se fundamenteaza fara includerea T.V.A. In cheltuielile materiale, aceasta urmand sa fie aplicata la totalul cheltuielilor rezulate plus cota de profit rezonabila."*

- **Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 178/2008 modificata prin HCGMB nr. 259/2009 privind aprobarea Regulamentului-Cadru, a Caietului de Sarcini si contractului de atribuire in gestiune delegata pentru organizarea si executarea serviciului public in regim de taxi**

Regulamentul-cadru stabileste cadru juridic privind organizarea si efectuarea activitatilor specifice serviciilor publice de transport public local in regim de taxi, precum si relatiile si schimbul de informatii intre Autoritatea de Autorizare si transportator.

Conform HCGMB 178/2008 au fost stabiliti uratorii indicatori de performanta a serviciului:

- ⇒ Numarul minim de curse efectuate intr-o zi
- ⇒ Numar minim de comenzi preluate prin dispecerat taxi autorizat
- ⇒ Numarul minim de taxiuri utilizate comparativ cu numarul minim de taxiuri necesare in trafic pentru realizarea serviciului public de transport local in regim de taxi
- ⇒ Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea serviciului public de transport local in regim de taxi
- ⇒ Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru clienti
- ⇒ Valoarea despagubirilor platite de catre transportatorii autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu privind desfasurarea serviciului
- ⇒ Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale
- ⇒ Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat

Art.57 din Regulamentul-Cadru pentru organizarea si executarea serviciului public de transport local in regim de taxi pe teritoriu Municipiului Bucuresti, regasit la anexa 1 din Hotararea CGMB nr. 178/2008 prevede la :

-alin (2) *“Autoritatea de autorizare poate aproba si alti indicatori de performanta in efectuarea serviciului public de transport local pe baza unor studii de necesitate si oportunitate in care se va tine seama de necesitatile comunitatilor locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum si de cerintele reglementarilor legale in vigoare din domeniu transporturilor rutiere”.*

Acesti indicatori de performanta sunt preluati din Ordinului Ministrului Transportului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-Cadru pentru efectuarea transportului public local si al Caietului de sarcini-cadru al serviciului de transport public local si se refera la transportul public local de persoane prin curse regulate, adaptati la specificul serviciului de taxi.

Prin Hotararea CGMB 259/2009 privind aprobarea numarului maxim de autorizatii de taxi, s-au aprobat un numar maxim de 10.269 de autorizatii taxi, precum si un numar de 232 de locuri de asteptare destinate stationarii taxiurilor dispuse in 41 de locatii.

7.1.3 Autoritati de reglementare a serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi

Autoritățile de Reglementare competente în domeniul Serviciului de transport persoane in regim de taxi sunt:

- ⇒ *Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice ('ANRSC')*
- ⇒ *Autoritatea Rutieră Română ('ARR')*
- ⇒ *Registrul Auto Român ('RAR')*
- ⇒ *Biroul Român de Metrologie Legală ('B.R.M.L')*
- ⇒ *Municipiul Bucuresti (Autoritatea de Autorizare('A.A.') si Autoritatea de Monitorizare si Reglementare a Serviciilor Publice ('A.M.R.S.P.'))*

Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor Comunitare de Utilități Publice (ANRSC)

ANRSC a stabilit urmatoarele reglementari:

- ⇒ *Ordinul nr. 206/2007 de aprobare a Regulamentului-Cadru de autorizare a Autoritatii de autorizare pentru serviciul public local, autorizeaza un serviciu sau un compartiment de transport din cadrul Autoritatii Administratie Publice Locale, pentru emiterea autorizatiilor legale pentru Serviciul Public Local inclusiv taxi*
- ⇒ *Ordinul nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autoritatilor de transport in domeniu serviciilor de transport public local, inclusiv transport persoane in regim de taxi*
- ⇒ *Ordinul nr. 243/2007 privind aprobarea Normele metodologice de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, bunuri ori marfuri in regim de taxi*

Autoritatea Rutiera Romana

Elibereaza urmatoarele documente:

- ⇒ *Certificat de atestare profesionala care se elibereaza pe durata nedeterminata cu obligativitatea vizei la 5 ani pe baza de test grila*

Registrul Auto Roman

Elibereaza urmatoarele documente:

- ⇒ *Certificat de agreere privind utilizarea autovehiculului in regim de taxi:se elibereaza pentru o perioada de 10 ani si este valabil cu vizarea anuala (vechimea autovehiculului sa nu depaseasca 10 ani)*
- ⇒ *Inspectia tehnica periodica (ITP) odata la 6 luni*

Biroul Roman de Metrologie Legala

Aproba modelul aparatului de taxat si asigura verificarea aparatului de taxat o data pe an.

Municipiul Bucuresti, prin Autoritatea de Autorizare si Autoritatea de Monitorizare si Reglementare a Serviciilor Publice ('A.M.R.S.P.')

- **Autoritatea de Autorizare (AA)** elibereaza urmatoare documente:

- ⇒ *Autorizatia de transport fara termen de valabilitate acordata operatorilor constituiti legal*
- ⇒ *Autorizatia de taxi cu o valabilitate de 5 ani, eliberata pentru fiecare autoturism autorizat ca taxi*

⇒ *Autorizatia de dispecerat eliberata pentru o perioada de 5 ani cu posibilitatea de prelungire pe inca 5 ani (pentru autovehiculele care nu depasesc vechimea de 5 ani)*

- Autoritatea de Monitorizare si Reglementare a Serviciilor Publice (AMPSP) :

⇒ *monitorizarea realizarii indicatorilor de performanta a operatorilor*

⇒ *conformarea operatorilor la obligatiile contractuale privind Nivelele de Serviciu stabilite de CGMB si prin contractele si conventiile aferente*

⇒ *reglementarea activitatii serviciilor publice aferente pe teritoriu Municipiului Bucuresti*

⇒ *asigurarea expertizei tehnice pentru rezolvarea disputelor dintre utilizatori si operatori, prin analiza impartiala a situatiilor pe cale amiabila*

7.2 Activitatea de monitorizare

Avand in vedere ca Serviciul de transport public local in regim de taxi sau in regim de inchiriere este o activitate care se desfasoara sub controlul, conducerea si coordonarea Autoritatii Publice Locale, Consiliul General al Municipiului Bucuresti prin Hotarari aproba Regulamentul si Caietul de sarcini care stau la baza contractului de atribuire in gestiune delegata pentru organizarea si executarea serviciului public de transport local in regim de taxi.

In acest sens AMRSP prin atributiile ce sunt conferite de HCGMB nr. 339/2009 si HCGMB nr. 112/2012 a efectuat o serie de deplasari in teren la urmasorii operatori ai serviciului de transport public in regim de taxi la nivelul Municipiului Bucuresti si anume:

Nr. crt.	Denumire firma	Nr. autorizarii taxi	Dispecerat
1	S.C. Ro. Stef Trading S.R.L.	301	-
2	S.C. Autocobalcescu S.R.L.	300	Dispecerat propriu
3	S.C.Meridian Taxi S.R.L.	211	Dispecerat propriu
4	S.C. Cristaxi Service S.R.L.	210	Dispecerat propriu
5	S.C. Taxi Mondial S.R.L.	185	Dispecerat propriu
6	S.C. Sprint 2001 Imp-Exp S.R.L.	161	-
7	S.C.Taxi Total S.R.L.	111	Dispecerat propriu
8	S.C. Prof Taxi S.R.L.	102	-
9	S.C. D'Artex Service S.R.L.	93	Dispecerat propriu
10	S.C. Trans Vyl Car S.R.L.	92	Dispecerat propriu
11	S.C. Speed Taxi S.R.L.	90	Dispecerat propriu
12	S.C. Compania de Taxi Sheriff S.R.L.	73	Dispecerat propriu
13	S.C. Taxi Apolodor S.R.L.	47	Dispecerat propriu
14	S.C. Hello Taxi S.R.L.	45	-
15	S.C. Dapora TransCom S.R.L.	45	-
16	S.C. Millenium Trans Impex S.R.L.	31	-
17	S.C. Angi Cris Com S.R.L.	26	-

7.2.1 Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi Municipiul Bucuresti

Monitorizarea si evaluarea serviciului de transport local in regim de taxi la aceasta data, se face pe baza Indicatorilor de performanta stabiliti in Regulamentul-cadru al serviciului.

Acestia au un caracter general si au fost preluati din legea 92/2007 si aprobati prin HCGMB nr. 178/2008 privind serviciile de transport persoane in regim de taxi:

⇒ **I.1** - Numărul minim de curse efectuate într-o zi

⇒ **I.2** - Numărul minim de comenzi preluate prin dispecerat taxi autorizat

⇒ **I.3** - Numărul minim de taxiuri utilizate zilnic comparativ cu numărul minim de taxiuri necesare în trafic pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi

- ⇒ **I.4** - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi
- ⇒ **I.5** - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru clienți
- ⇒ **I.6** - Valoarea despăgubirilor plătite de către transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului
- ⇒ **I.7** - Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale
- ⇒ **I.8** - Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu (taximetrist) sau a transportatorului autorizat

Valorile indicatorilor de performanță ai serviciului care au fost raportate la AMRSP de către operatori au fost centralizate în **tabelul 1**.

Tabelul 1

Nr. crt	Compania	Valori ale Indicatorilor de performanta realizate in perioada 2012-2014																							
		I.1			I.2			I.3			I.4			I.5			I.6			I.7			I.8		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1	S.C Autocobalcescu S.R.L.	11	11	10	5	5	5	280	280	210	311	311	300 -Euro3, Euro4	<5	<5	>8 ani	0	0	0	0	0	-	0	0	1
2	S.C.Meridian Taxi S.R.L	11	-	11	4	-	4	170	-	170	211	-	51-Euro3 135-Euro4	5	-	1-2006 52-2007 43-2008 32-2009 27-2010 31-2011 14-2012 9-2013 2-2014	0	-	0	5	-	3	38	-	69
3	S.C. Sprint Impex S.R.L.	17	14	19	-	-	0	153	145	154	161	161	44 -Euro3 72- Euro4 45- Euro5	5	5	-	0	0	-	0	0	4	5	4	-
4	S.C. Speed Taxi S.R.L	9	-	15- 20	6	-	12- 15	70	-	50- 90	73	-	10-Euro3 75-Euro4 5-Euro5	4	-	1-6 ani	0	-	0	0	-	0	0	-	6
5	S.C Prof Taxi S.R.L	10	10		9	9		90	95		102	102		6	6		-	-		-	-		-	-	
6	S.C Taxi Mondial	10	11		11	10		181	173		185	185		<5	<5		0	0		0	0		4	6	
7	S.C.Taxi Total S.R.L	14	-		3	-		75	-		114	-		0	-		0	-			-		-	-	
8	S.C.Taxi Apolodor S.R.L.	11	10	18	5	5	18	40	40	-	46	46	5-Euro3 40-Euro4 2-Euro5	<6	<6	4-10 ani	0	0	-	0	0	-	0	0	5
9	S.C.Trans Vyl Car S.R.L.	14	-	12- 16	5	-	4-6	92	-	92	92	-	6-Euro3 75-Euro4 11-Euro5	0	-	-	0	0	-	0	0	-	2	0	2
10	S.C. Hello Taxi S.R.L.	10	10	5	3	3	4	48	48	29	52	52	45- Euro3, Euro4	<6	<6	8 ani	0	0	-	0	0	-	4	4	10
11	S.C.Compania de Taxi Sheriff S.R.L.	14	12	5	5	5	12	70	70	55	73	73	6 -Euro3 67- Euro4	<5	<5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
12	S.C. D'Artex S.R.L.	15	15		3	3		150	150		175	175		5	6		0	0		0	0		9	20	
13	S.C Ro Stef Treding S.R.L.	13	13		4	5		68	68		73	73		<5	<5		0	0		0	0		1	1	
14	S.C.Cris Taxi S.R.L.	-	15		-	7		-	200		-	-		-	<5		-	0		-	0		-	0	
15	S.C. Dapora S.R.L.	24	24	20- 28	11	11	10- 12	43	43	43	40	40	1-Euro3 38-Euro4 6-Euro5	<5	<5	2-2006 14-2007 22-2008 1-2009 3-2010 3-2011	0	0	0	0	0	0	4	4	5
16	S.C. Millenium Trans Impex S.R.L.	14	12	15- 20	6	4	0	20	22	-	24	22	22- Euro4 9 -Euro5	3	4	14 -2008 7-2009 1-2012 8-2013	0	0	0	1	2	0	1	2	0
17	S.C. Angi Cris Com S.R.L.	14	14	14	5	5	5	20	20	20	26	24	24-Euro4 2-Euro5	26	26	24-2009 2-2013	0	0	0	0	0	0	6	7	6

Din analiza acestor date se trag urmatoarele concluzii:

⇒ Se constata o oarecare neseriozitate privind comunicarea cu AMRSP, exemplu S.C. Speed Taxi S.R.L care a furnizat date numai pentru anii 2012 si 2014, fara anul 2013, dar si S.C.Meridian S.R.L, S.C.Trans Vyl Car S.R.L, etc.

Acest lucru explica faptul ca anumite firme nu are organizata activitatea de inregistrare si evaluare permanenta a performantelor serviciilor prestate.

⇒ Nu detin baze de date cu informatiile relevante pentru evaluarea corecta a performantelor obtinute si care sa fie in concordanta cu calitatea unui astfel de serviciu public

⇒ In anul 2015 dupa ce se vor elibera noile autorizatii de transport si autorizatii taxi, vom intensifica monitorizarea la cei autorizati ca firme de taxi pentru o evaluare rezonabila, a calitatii serviciilor prestate, la toate componentele si valorile de calitate.

⇒ Pentru indicatorul I.3 "Numarul minim de taxiuri utilizate comparativ cu numarul minim de taxiuri necesare in trafic pentru realizarea serviciului public de transport local in regim de taxi ", toate firmele de taxi au furnizat informatii privind media zilnica de taxiuri utilizate desi indicatorul cere alceva si anume raportul dintre ce utilizeaza zilnic raportat la numarul de taxiuri autorizate.

⇒ In ceea ce priveste indicatorul I.8 " Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat":

Avand in vedere ca majoritatea firmelor nu specifica cifre (ca numar de accidente), prezentand doar o rubrica necompletata, nu putem sa tragem decat concluzia ca ascund aceasta informatie probabil de teama de a nu fi depunctati la momentul autorizarii.

7.3 Starea actuala a serviciului

La aceasta data Serviciului Integrat de Transport persoane in regim de Taxi se desfasoara pe baza autorizatiilor de taxi eliberate de Primaria Municipiului Bucuresti.

Bilantul a fost preluat de pe site-ul PMB in luna aprilie 2014 si se prezinta astfel:

Starea autorizatiei taxi	Număr autorizații
PMB-Reترase	1 706
Nevizate	236
În analiză	318
Neeliberată	0
Litigiu	5
Valida	7 804
TOTAL	10 069

Starea actuala a Serviciului Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi constatata in urma deplasarilor efectuate la operator se prezinta astfel:

⇒ Existenta pe piata a unor operatori care detin autorizatii de taxi eliberata in judetul Ilfov si Giurgiu dar care presteaza serviciul de transport in regim de taxi pe raza Municipiului Bucuresti.

Potrivit art.6 din Legea 92/2007 alin.2 „Transportul in regim de taxi se efectueaza in localitatea de autorizare si ocazional intre aceasta si oricare localitate de autorizare dupa efectuarea fiecarei curse”

⇒ Spatii insuficiente pentru parcare/stationarea autovehiculelor taxi, pe timpul desfasurarii activitatii, sunt motive invocate de toti operatorii care desfasoara activitatea de transport public local in regim de taxi. Prin utilizarea spatiilor aferente altor activitati, de catre mijloacele de transport care asigura serviciul de taxi, pot crea zone de conflict in trafic cu efecte nedorite in ce priveste Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate(folosirea benzilor proprii transportului public local ca loc de stationare pentru autovehiculele care desfasoara activitatea de taxi) cat si a spatiilor cu alta destinatie.

⇒ Lipsa spatiilor de garare(parcare) la domiciliul operatorilor de transport public local in regim de taxi pentru parcul inactiv sau stationar al acestuia.Lipsa acestor spatii de garare(parcare) implica utilizarea spatiilor publice si de resedinta care deja insuficiente, sunt utilizate de operatorii de taxi in detrimentul persoanelor fizice.

La art. 9 alin(2) lit e) pct.1. se precizeaza unul din documente ce stau la baza eliberarii autorizatiei de transport, si anume : „declaratia pe propria raspundere a transportatorului care poate asigura spatiile

necesare pentru parcare a tuturor autovehiculelor cu care va desfasura transportul in regim de taxi sau transportul in regim de inchiriere, spatii detinute in proprietate sau prin contract de inchiriere”.

⇒ *Dezechilibru in ce priveste numarul de autorizatii eliberate.*

Potrivit legii la art. 14 alin.(2) “ Autoritatile administratiilor publice locale si al municipiului Bucuresti, prin hotarari ale consiliilor respective, cu consultarea asociatiilor profesionale reprezentative, definite la art.54 stabilesc numarul maxim de autorizatii taxi, necesar pentru executarea transportului in regim de taxi, pentru o perioada de 5 ani....” si alin.(3)” Numarul maxim de autorizatii taxi care pot fi atribuite pentru o perioada data se poate stabili si pe baza unui studiu de specialitate realizat, precum si in urma consultarii asociatiilor profesionale reprezentative”.

Astfel la art. 14 alin.(4) se precizeaza ca “Numarul maxim de autorizatii stabilit a se atribui in conformitate cu prevederile alin(2) si/sau (3) va fi de maximum 4 la 1000 locuitori al localitatii de autorizare”

⇒ *Termenele de depunere a documentatiei pentru eliberarea autorizatiei (90 zile) sunt considerate de catre operatorii de transport de taxi reduse, astfel ca apar situatii cand din motive de organizare exista riscul ca operatorul sa depaseasca termenul legal de functionare pe vechea autorizatie si in situatia creata operatorul nu mai poate functiona.*

Potrivit art.8 din lege „Autorizatia de transport se elibereaza de catre autoritatea de autorizare pe durata nedeterminata si este valabila cu conditia bvizarii la fiecare 5 ani de catre aceasta, odata cu verificarea indeplinirii conditiilor care stau la baza emiterii unei astfel de autorizatii”

⇒ *Cazierul profesional in forma actuala nu poate oferi suficiente date relevante cu privire la activitatea profesionala, evidenta abaterilor de la conduita profesionala si a sanctiunilor primite de personalul care urmeza sa desfasoare activitatea de taxi. Acesta constituie pentru angajator un element extrem de important in alegerea personalului de bord, prin care se poate asigura un serviciu de calitate in conditii de siguranta si securitate.*

⇒ *Gradul scazut de implicare a Camerelor taximetristilor si a asociatiilor profesionale in rezolvarea unor probleme ce privesc activitatea operatorilor. Slaba organizare si neimplicarea acestora in ce priveste rolul consultativ la elaborarea Regulamentului si Caietului de sarcini al serviciului, precum si participarea la luarea unor decizii la nivelul Administratiei Publica Locala in ce priveste activitatea de taximetrie la nivelul Municipiului Bucuresti, fac ca aceasta activitate sa se desfasoare nu tocmai la nivelul de calitate solicitat de utilizatorii acestui serviciu*

⇒ *Potrivit art.15 al.(1) din Legea 38/2003 cu modificarile si completarile ulterioare „Activitatea de dispecerat taxi poate fi executata numai pe raza localitatii de autorizare de catre orice persoana juridica, denumita in continuare dispecerat, autorizata de autoritatea de autorizare in conditiile prezentei legii.” La art.15 alin.(4) din aceeaasi lege „Activitatea de dispecerat se desfasoara pe baze contractuale numai pentru transportatorii autorizati care desfasoara serviciul de transport in regim de taxi, in aceeaasi localitate de autorizare.” ori realitatea este ca in Municipiului Bucuresti ,serviciul de transport in regim de taxi este prestat de operatori autorizati in alte localitati de autorizare(ex: operatori din Jud.Ifov), altele decat PMB. Acestia beneficiaza de prevederile art.15 alin.(5) din legea 38/2003 „Transportatorii autorizati care executa servicii de transport in regim de taxi **vor utiliza serviciile unui dispecerat** in conditiile prezentei legi, pe baza de contract de dispecerizare, incheiat cu acesta in conditiile nediscriminatorii.” dar nu poate fi neglijata prevederea art 15 alin.(4) din legea 38/2003.*

⇒ *Serviciul de transport public local in regim de taxi fiind o activitate specifica, evaluarea indicatorilor de performanta pe baza datelor furnizate de operatori nu reflecta realitatea. Valorile indicatorilor de performanta ai serviciului care au fost transmise la AMRSP de catre operator sunt in aparenta putin fortate si greu de verificat. Baza de date din care au fost extrase cifrele puse la dispozitie in cursul verificarilor nu este una chiar atat de concludenta, de unde si evaluarea serviciului are de suferit.*

⇒ *Serviciul de transport public local in regim de taxi fiind un serviciu public, prestarea acestuia trebuie sa aiba in vedere satisfactia utilizatorului la un nivel de calitate ridicat chiar daca activitatea este sustinuta de catre operatori privati (societati comerciale cu capital privat). De aceea serviciul in sine trebuie tratat ca fiind un serviciu public si nu ca o afacere privata care poate genera suficiente neajunsuri in ce priveste calitatea acestuia.*

⇒ *Modificarile legislative(destul de dese) in ce priveste activitatea de transport public local in regim de taxi, in mare masura nu au rezolvat o serie de probleme cu care se confrunta activitatea in sine. Multitudinea factorilor externi cat si interni care pot influenta aceasta activitate (avand ca finalitate*

cresterea calitatii serviciului), nu s-au regasit in ultimele modificari aduse legislatiei specifice. Toate propunerile legislative facute de asociatiile profesionale, care nu au fost incluse in actuala lege dupa care functioneaza Serviciul de Transport in regim de Taxi si de inchiriere, au facut ca aceasta activitate sa se desfasoare in continuare pe principii de concurenta mai mult sau mai putin corecte.

⇒ **Comportament neadecvat** fata de utilizatorii serviciului, cu incalcarea normelor de conduita sociala:

- tinuta vestimentala necorespunzatoare a prestarii unui serviciu public (slapi in loc de pantofi, maiou in loc de camasa etc.);
- fumatul in autoturism cu si fara client;
- imbarcarea si debarcarea bagajelor in loc sa fie facuta de taximetrist, de multe ori ramane in seama clientului, taximetristul preferand sa astepte in autoturism;
- utilizarea de catre taximetrist a unui vocabular nepermis in schimburile verbale cu clientul, rezultat al unei prestatii neconforme;
- prefera trasee cu distante mai mari, intre punctul de imbarcare si cel de debarcare a clientului;
- aspect necorespunzator a autoturismului-exterior (vopsea depreciata, urme de lovituri, rugina);
- interior neigienizat;
- convorbire telefonica in timpul transportului, alta decat cea cu dispeceratul serviciului;
- refuzul de a prelua comenzile care din punctul de vedere al taximetristului nu sunt considerate rentabile;
- neeliberarea bonurilor fiscale clientilor pentru prestarea serviciului;

Nerespectarea unor reglementari din Codul rutier privind oprirea sau stationarea autoturismului taxi in vederea preluarii comenzii, altele decat cele prevazute de lege (in/pe treceri de pietoni, trotuare, intersectii cu vizibilitate redusa sau trafic intens).

Ignorarea utilizarii spatiilor amenajate special ca spatii de asteptare comenzi taxi, puse la dispozitia operatorilor de catre Autoritatea Publica Locala in limita disponibilului.

Utilizarea de catre operatorii serviciului de taxi a spatiilor destinate parcarilor de resedinta a locuitorilor municipiului Bucuresti, ca loc de garare a autoturismelor taxi pe timp de noapte.

⇒ Lipsa ecuson taxi pe unele autovehicule inmatriculate in alte judete (Ilfov, Giurgiu), dar care circula fara jena in Bucuresti. Nu se stie daca detin autorizatii de transport si autorizatii de taxi si nici localitatea de autorizare.

7.4 Concluzii AMRSP

In urma monitorizarii au fost desprinse o serie de probleme care pot fi rezolvate de Autoritatea Publica Locala prin introducerea in Regulamentul serviciului cat si in Caietul de Sarcini al acestuia, a unor propuneri care pot capata o forma reglementata. Acestea pot fi de natura organizatorica cat si de natura raspunderilor si sanctiunilor in cazul nerespectarii impunerilor legale.

Utilizarea indicatorilor de performanta necesita indeplinirea anumitor conditii si anume:

- ⇒ constituirea si accesibilitatea bazelor de date la firmele de taxi autorizate, acestea trebuie sa fie la fel la toti operatorii si completate la zi cu toate informatiile impuse prin regulamentul serviciului;
- ⇒ tratarea serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi de catre operatori ca pe un serviciu public si nu ca o afacere, in scopul cresterii calitatii si a gradului de satisfactie a utilizatorului;
- ⇒ sa permita o evaluare cat mai corecta a performantelor obtinute in vederea impunerii de performante superioare

Toate aceste conditii pot fi indeplinite de oricare serviciu public, unde pot fi identificate conditiile mai sus mentionate dar mai putin in cazul serviciului de transport public local in regim de taxi si in regim de inchiriere.

Transportul in regim de taxi si in regim de inchiriere, organizat ca serviciu public, include atat operatori (societati comerciale) cat si operatori care functioneaza ca independenti, numarul acestora fiind extrem de mare. Organizarea si functionarea acestora din urma nu permite o monitorizare pe baza unor indicatori de performanta. Intrucat nu detin in nici un fel informatiile relevante ca sa putem sa le evaluam calitatea serviciilor prestate.

Legea 38/2003 privind transportul in regim de taxi si regim de inchiriere, cu modificarile si completarile ulterioare nu include evaluari pe baza de Indicatori de performanta, in schimb permite pe linga sanctiunile prevazute la art. 55 - „Sanctiuni si contraventii” o serie de masuri administrative

considerate sanctiuni complementare, care constituie pentru Autoritatea Publica Locala criterii de evaluare a calitatii serviciului prestat de operatorii de transport in regim de taxi.

In acest sens AMRSP prin personalul de specialitate, in urma inspectiilor facute in teren la operatorii serviciului si a constatarilor facute, propun o serie de masuri care pot avea efect benefic in cresterea calitatii serviciului si anume:

⇒ *In Regulamentul de organizare si executare a Transportului Public Local in regim de Taxi sa se introduca la Cap.Transportul public local de persoane in regim de taxi la actualul **art.18** „Serviciile de transport public local de persoane in regim de taxi se efectueaza numai de catre transportatori autorizati care detin autorizatii de transport si autorizatii de taxi valabile si se efectueaza pe raza teritorial-administrativa a municipiului Bucuresti” cu precizarea ca, operatorii cu domiciliul in localitati limitrofe Municipiului Bucuresti, care doresc sa presteze serviciul de transport public local in regim de taxi pe raza acestuia, sa poata efectua acest serviciu numai in baza unui aviz din partea Primariei Municipiului Bucuresti.*

⇒ *Inventarierea tuturor spatiilor posibile destinate stationarii taximetrelor si corelarea acestuia cu numarul de autorizatii de taxi eliberate de PMB, apoi intocmirea unor liste cu toate spatiile special amenajate.*

⇒ *Efectuarea de studii in scopul dimensionarii corecte a necesarului de autorizatii de taxi la nivelul Municipiului Bucuresti si corelarii acestora cu necesarul de solicitari.*

⇒ *Elaborarea unui site administrat de PMB cu cazierul personalului de bord al fiecarui operator de serviciu de taxi, accesibil tuturor celor interesati de acesta,si care sa poata fi actualizat permanent. Aceasta actualizare sa constituie o obligatie a fiecarui operator de serviciu de taxi prevazuta in Regulament si Caiet de Sarcini al Serviciului.*

⇒ *Introducerea in Regulament a unei prevederi care sa dea posibilitatea in limitele prevazute de legea de organizare si functionare a acestora, sa participe nemijlocit chiar si cu rol consultativ la luarea deciziilor importante in ce priveste activitatea de transport public local in regim de taxi.*

⇒ *Includerea in Regulamentul Serviciului a unor prevederi clare cu privire la modul in care se poate desfasura activitatea de dispecerat la nivelul Municipiului Bucuresti atat pentru operatorii cu domiciliu in Bucuresti cat si pentru operatorii inregistrati in Judetul Ilfov care presteaza serviciul de taxi pe raza Municipiului Bucuresti.*

⇒ *Intrucat s-a constatat ca baza de date necesara colectarii informatiilor in vederea evaluarii serviciului nu este cea impusa de regulamentul serviciului, se va propune includerea unui precizari clare in regulament a evidentelor ce trebuie tinute de catre operatorii serviciului si care sa cuprinda toate informatiile necesare unei evaluari corecte si rezonabile a nivelurilor de calitate a prestatiiilor.*

Pentru mentinerea unor standarde de calitate a serviciului de transport public local in regim de taxi, la un grad ridicat de satisfactie a utilizatorilor Compartimentul de specialitate din cadrul AMRSP a efectuat in anul 2014, o serie de deplasari in teren la primii 25 de operatori ai serviciului de transport public in regim de taxi la nivelul Municipiului Bucuresti. In acest sens au fost verificate valorile principalilor indicatori de performanta ai serviciului, care pot afecta calitatea serviciului, modul in care sunt determinate valorile, precum si registrele si baza de date care furnizeaza valorile.

Totodata au fost identificate o serie de neajunsuri legislative care au influentat negativ prestatia anumitor operatori ai serviciului.

Acestea au fost preluate, dezbătute, analizate si a transmise la Primaria Municipiului Bucuresti, in scopul de a promova un proiect de imbunatatire a actualului regulament-cadru pentru organizarea si executarea serviciului de transport local in regim de taxi pe teritoriul Municipiului Bucuresti.

Situatiile constatate sunt rezultatul verificarilor facute de catre Compartimentu de Urmarire a Aplicarii Reglementarilor privind Transportul Public Local in Regim de Taxi si regim de inchiriere din cadrul AMRSP in baza atributiilor conferite de HCGMB nr. 339/2007 si HCGMB nr. 112/2012.