

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

**Sectiunea V
Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local
(01.01.2015 – 31.12.2015)**

**Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat Transport
persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti
(01.01.2015 – 31.12.2015)**

CUPRINS:

Capitolul 1	ÎNFIINȚAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislația specifică serviciului integrat de transport public local	Pag. 11
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 16
	2.4. Finanțarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 16
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 17
Capitolul 3	FUNCȚIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 18
	3.1. Principii	Pag. 18
	3.2. Obiective	Pag. 18
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local în Municipiul București	Pag. 18
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMĂRIRE A APLICĂRII REGLEMENTĂRIILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFĂȘURATĂ DE AMRSP	Pag. 19
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 19
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru serviciul integrat de transport public local în Municipiul București activitatea de reglementare	Pag. 25
Capitolul 5	IDENTIFICAREA ANUMITOR ASPECTE NEGATIVE LEGATE DE MODUL ÎN CARE SE DESFĂȘOARĂ SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI SUPUNEREA ÎN DEZBATERE A ACESTORA CU RESPONSABILII ACTIVITĂȚII, ÎN VEDEREA GĂSIRII DE SOLUȚII, ȘI DE PROMOVARE A UNOR PROIECTE DE REGLEMENTARE CARE SĂ PERMITĂ O ÎMBUNĂTĂȚIRE A CALITĂȚII SERVICIULUI	Pag. 44
	5.1. Siguranța în exploatare a mijloacelor de transport	Pag. 44
	5.2. Infrastructura serviciului de transport	Pag. 45
	5.2.1. Calea de rulare	Pag. 45
	5.2.2. Rețele electrice și stații energetice	Pag. 45
	5.2.3. Mentenanța serviciului	Pag. 46
	5.2.4. Exploatarea comercială	Pag. 47
Capitolul 6	STAREA ACTUALĂ A SISTEMULUI ȘI A SERVICIULUI	Pag. 49
Capitolul 7	CONCLUZII AMRSP	Pag. 56
Capitolul 8	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 96
	8.1. Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane în Regim de Taxi	Pag. 96
	8.1.1. Prezentarea serviciului integrat de persoane în regim de taxi	Pag. 96
	8.1.2. Legislația specifică serviciului integrat de persoane în regim de taxi	Pag. 96
	8.1.3. Autorități de reglementare a serviciului integrat de transport persoane în regim de taxi	Pag. 99
	8.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 100
	8.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru serviciul integrat de transport persoane în regim de taxi	Pag. 100
	8.3. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI	Pag. 104
	8.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 107

Capitolul 8. Serviciul Integrat de Transport Persoane în Regim de Taxi în Municipiul București

8.1 Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane în regim de taxi

8.1.1 Prezentarea serviciului integrat de transport persoane în regim de taxi

Serviciul Public de Persoane în regim de taxi la nivelul Municipiului București se realizează de către operatori privați autorizați conform legislației în vigoare pe baza unui „Contract de delegare a gestiunii”.

Serviciul public de transport de persoane sau bunuri în regim de taxi și în regim de închiriere asigură realizarea unei protecții reale a intereselor clienților, taximetriștilor și operatorilor de transport.

Efectuarea serviciului public de transport local în regim de taxi trebuie să asigure:

- ⇒ creșterea nivelului de calitate a serviciului și de confort al utilizatorilor serviciului public de transport local în regim de taxi;
- ⇒ accesul nediscriminatoriu la serviciile de transport public local;
- ⇒ informarea publicului călător;
- ⇒ executarea serviciului public local în regim de taxi în condiții de legalitate, siguranță și confort;
- ⇒ dimensionarea capacității de transport adecvată, în raport cu gradul de satisfacere a transportului public realizat cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, după caz;
- ⇒ continuitatea serviciului public de transport local în regim de taxi.

Obiectivele serviciului de transport persoane în regim de taxi sunt:

- ⇒ satisfacerea clientului;
- ⇒ raport preț - calitate;
- ⇒ conformitate cu standardele existente;
- ⇒ calitatea informației;
- ⇒ utilizarea aplicației existente pe piață;
- ⇒ utilizarea procedurilor și respectarea reglementărilor existente în scopul eliminării erorii.

8.1.1 Legislația specifică serviciului integrat de transport în regim de taxi

Serviciul Public de Transport în regim de taxi și în regim de închiriere face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice fiind reglementat de următoarele acte normative:

- **Legea 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice**

Această lege stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare monitorizării și controlului înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatarei, furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, serviciile comunitare de utilități publice (servicii de utilități publice) sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin această lege și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

- ⇒ alimentarea cu apă;
- ⇒ canalizarea și epurarea apelor uzate;
- ⇒ colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale;
- ⇒ producția, transportul, distribuția și furnizarea de energie termică în sistem centralizat;
- ⇒ salubritatea localităților;
- ⇒ iluminatul public;
- ⇒ administrarea domeniului public și privat al unităților administrativ - teritoriale, precum și altele;

Prevederile acestei legi se aplică serviciilor comunitare de utilități publice, înființate, organizate și furnizate/prestate la nivelul comunelor, orașelor, municipiilor, județelor, Municipiului București și, după caz, în condițiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ - teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sub conducerea, coordonarea, controlul și responsabilitatea autorităților administrației publice locale, dacă prin legi speciale nu s-a stabilit altfel.

În termen de un an de la data intrării în vigoare a acestei legi, autoritățile administrației publice locale trebuie să procedeze la reorganizarea serviciilor de utilități publice, în conformitate cu modalitățile de gestiune prevăzute la art. 23, alin. (2), conform căruia „Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

- gestiune directă
- gestiune delegată”.

“Constituie contravenție în domeniul serviciilor de utilități publice și se sancționează cu amendă de la 30.000 lei la 50.000 lei următoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislației specifice fiecărui serviciu”.

- Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere

Prevederile acestei legi reglementează autorizarea, organizarea, atribuirea gestiunii și controlul efectuării serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere.

Serviciile de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere, ca servicii de utilitate publică, se organizează de către autoritățile administrației publice locale pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea îndeplinirii următoarelor cerințe:

- ⇒ promovarea concurenței între transportatorii autorizați în condițiile atribuirii gestiunii serviciilor;
 - ⇒ garantarea respectării drepturilor și a intereselor transportatorilor autorizați și accesului lor, transparent și nediscriminatoriu, la piața transportului public local;
 - ⇒ garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere;
 - ⇒ necesitatea înființării serviciilor respective pentru rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu în localitățile respective;
 - ⇒ realizarea regulamentelor de organizare și executare a serviciilor respective, cu consultarea asociațiilor reprezentative din domeniu;
 - ⇒ controlul permanent al modului cum sunt respectate prevederile prezentei legi, ale contractelor de atribuire în gestiune, a executării serviciilor de transport, precum și prevederile regulamentelor de organizare și de executare a serviciilor respective;
 - ⇒ deplasarea persoanelor și a mărfurilor în condiții de siguranță;
 - ⇒ asigurarea mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora;
 - ⇒ asigurarea executării unor servicii de transport suportabile în ceea ce privește tariful de transport;
 - ⇒ satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale unor categorii de populație pe raza administrativ-teritorială a localităților respective, precum și între acestea și alte localități, în condițiile acestei legi;
 - ⇒ asigurarea echilibrului între cererea și oferta de transport, atât cantitativ, cât și calitativ, prin stabilirea strategiilor de dezvoltare a serviciilor, în baza unor studii de specialitate, precum și prin continuitatea serviciilor respective;
 - ⇒ corelarea dimensiunii și continuității serviciilor respective de transport de persoane cu fluxurile de utilizatori și cerințele acestora, precum și cu modul de realizare a transportului public local de persoane cu celelalte tipuri de transport local existente;
 - ⇒ consultarea asociațiilor profesionale reprezentative ale transportatorilor autorizați, a dispeceratelor taxi și a taximetriștilor, precum și a asociațiilor utilizatorilor, în vederea stabilirii politicilor și strategiilor privind dezvoltarea durabilă a serviciilor de transport respective;
 - ⇒ atribuirea în gestiunea delegată a executării serviciilor de transport în regim de taxi sau de închiriere transportatorilor autorizați, în conformitate cu criteriile specifice prevăzute în această lege;
 - ⇒ respectarea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere și organizarea timpului de muncă a lucrătorilor mobili în transportul rutier de mărfuri și persoane, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 466/2003, cu modificările și completările ulterioare.
- Serviciile de transport public local în regim de taxi sau în regim de închiriere fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică, se desfășoară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale și se efectuează numai de către transportatori autorizați de către autoritatea de autorizare, astfel cum este definită în prezenta lege.

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

În secțiunea a 3 a “Serviciul de transport cu autoturisme în regim de taxi și de transport cu autoturisme în regim de închiriere”, la art. 6 se precizează următoarele:

- alin. (1) “Serviciul de transport public de persoane realizat în regim de taxi sau transportul public de persoane realizat cu autoturisme în regim de închiriere se organizează ca serviciu de utilitate publică care asigură nevoia de deplasare a populației din localitate sau a celei aflate în tranzit”.

- alin. (2) “Transportul în regim de taxi se efectuează în localitatea de autorizare și, ocazional, între aceasta și orice altă localitate, cu obligația revenirii autoturismului în localitatea de autorizare după efectuarea fiecărei curse.”

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

Regulamentul - cadru are ca obiect stabilirea modului în care se realizează autorizarea autorității de autorizare din cadrul Autorității Publice Locale care eliberează autorizații pentru efectuarea transportului în regim de taxi și în regim de închiriere.

- **Ordinul ANRSC nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru de acordare a autorităților de transport în domeniul serviciilor de transport public local**

Acordarea, modificarea, prelungirea, suspendarea și retragerea autorizațiilor de transport pentru serviciile de transport public local prestate în comune, orașe, municipii și județe se fac de către autoritatea de autorizare organizată la nivelul fiecărei autorități a administrației publice locale.

Art. 2, alin. (2), litera d) prevede că: *“Autoritățile de autorizare au dreptul să acorde, să modifice, să prelungească, să suspende și să retragă autorizații de transport pentru serviciile de transport public local de persoane în regim de taxi”.*

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

Potrivit art. 13, alin. (1) *“Autoritățile administrației publice locale implicate au competența de a stabili un nivel de tarif de distanță maximal unic.”*

Art. 15, alin. (1) precizează că: *“Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane în regim de taxi se fundamentează fără includerea T.V.A. în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă.”*

- **Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 178/2008 modificată prin HCGMB nr. 259/2009 privind aprobarea Regulamentului - cadru, a Caietului de Sarcini și contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public în regim de taxi**

Regulamentul - cadru stabilește cadru juridic privind organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor publice de transport public local în regim de taxi, precum și relațiile și schimbul de informații între Autoritatea de Autorizare și transportator.

Conform HCGMB nr. 178/2008 au fost stabiliți următorii indicatori de performanță ai serviciului:

- ⇒ Numărul minim de curse efectuate într-o zi;
- ⇒ Numărul minim de comenzi preluate prin dispecerat de taxi autorizat;
- ⇒ Numărul minim de taxiuri utilizate comparativ cu numărul minim de taxiuri necesare în trafic pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi;
- ⇒ Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 și Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi;
- ⇒ Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru clienți;
- ⇒ Valoarea despăgubirilor plătite de către transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea serviciului;
- ⇒ Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
- ⇒ Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat.

Art. 57 din Regulamentul - cadru pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi pe teritoriul Municipiului București, regăsit la Anexa nr. 1 din Hotărârea CGMB nr. 178/2008 prevede la:

- alin. (2) *“Autoritatea de autorizare poate aproba și alți indicatori de performanță în efectuarea serviciului public de transport local pe baza unor studii de necesitate și oportunitate în care se va ține seama de necesitățile comunităților locale, nivelul de dezvoltare al infrastructurii tehnico - edilitare, precum și de cerințele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.”*

Acești indicatori de performanță sunt preluați din Ordinului Ministrului Transportului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini - cadru al serviciului de transport public local și se referă la transportul public local de persoane prin curse regulate, adaptați la specificul serviciului de taxi.

Prin Hotărârea CGMB nr. 259/2009 privind aprobarea numărului maxim de autorizații de taxi s-au aprobat un număr maxim de 10.269 de autorizații de taxi, precum și un număr de 232 de locuri de așteptare destinate staționării taxiurilor dispuse în 41 de locații.

8.1.3 Autorități de reglementare a serviciului integrat de transport persoane în regim de taxi

Autoritățile de Reglementare competente în domeniul Serviciului Public sunt:

Autoritățile de Reglementare competente în domeniul Serviciului de transport persoane în 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 București (Autoritatea de Autorizare ('A.A.') și Autoritatea de Monitorizare și Reglementare a Serviciilor Publice ('A.M.R.S.P.'))*

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

ANRSC a stabilit următoarele reglementări:

- ⇒ *Ordinul nr. 206/2007 de aprobare a Regulamentului - cadru de autorizare a Autorității de autorizare pentru serviciul public local autorizează un serviciu sau un compartiment de transport din cadrul Autorității Administrației Publice Locale, pentru emiterea autorizațiilor legale pentru Serviciul Public Local, inclusiv de taxi*
- ⇒ *Ordinul nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local, inclusiv transport persoane în 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 mărfuri în regim de taxi*

Autoritatea Rutieră Română (ARR)

Eliberează următoarele documente:

- ⇒ *Certificatul de atestare profesională care se eliberează pe durată nedeterminată cu obligativitatea vizei la 5 ani pe bază de test tip grilă*

Registrul Auto Român (RAR)

Eliberează următoarele documente:

- ⇒ *Certificatul de agreare privind utilizarea autovehiculului în regim de taxi se eliberează pentru o perioadă de 10 ani și este valabil cu vizarea anuală (vechimea autovehiculului să nu depășească 10 ani)*
- ⇒ *Inspekția tehnică periodică (ITP) odată la 6 luni*

Biroul Român de Metrologie Legală (BRML)

Aprobă modelul aparatului de taxat și asigură verificarea aparatului de taxat o dată pe an.

Municipiul București (MB):

- Autoritatea de Autorizare (AA)

Eliberează următoarele documente:

- ⇒ *Autorizația de transport fără termen de valabilitate acordată operatorilor constituiți legal*
- ⇒ *Autorizația de taxi cu o valabilitate de 5 ani, eliberată pentru fiecare autoturism autorizat ca taxi*
- ⇒ *Autorizația de dispecerat eliberată pentru o perioadă de 5 ani cu posibilitatea de prelungire pe încă 5 ani (pentru autovehiculele care nu depășesc vechimea de 5 ani)*

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

- ⇒ *monitorizarea realizării indicatorilor de performanță a operatorilor;*
- ⇒ *conformarea operatorilor la obligațiile contractuale privind Nivelele de Serviciu stabilite de CGMB și prin contractele și convențiile aferente;*
- ⇒ *reglementarea activității serviciilor publice aferente pe teritoriul Municipiului București;*
- ⇒ *asigurarea expertizei tehnice pentru rezolvarea disputelor dintre utilizatori și operatori, prin analiza imparțială a situațiilor pe cale amiabilă*

8.2 Activitatea de monitorizare

Având în vedere că Serviciul de transport public local în regim de taxi sau în regim de închiriere este o activitate care se desfășoară sub controlul, conducerea și coordonarea Autorității Publice Locale, Consiliul General al Municipiului București prin Hotărâri aprobă Regulamentul și Caietul de sarcini care stau la baza contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi.

În acest sens, AMRSP, prin atribuțiile ce sunt conferite de HCGMB nr. 339/2009 și HCGMB nr. 112/2012 a efectuat o serie de deplasări în teren la următorii operatori ai serviciului de transport public în regim de taxi la nivelul Municipiului București și anume:

Nr. crt.	Denumire firmă	Nr. autorizații taxi	Dispecerat
1	S.C. Ro. Stef Trading S.R.L.	301	-
2	S.C. Autocobălcescu 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	-

8.2.1 Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane în regim de taxi Municipiul București

Monitorizarea și evaluarea serviciului de transport local în regim de taxi la aceasta dată se face pe baza Indicatorilor de performanță stabiliți în Regulamentul - cadru al serviciului.

Aceștia au un caracter general și au fost preluați din Legea nr. 92/2007 și aprobați prin HCGMB nr. 178/2008 privind serviciile de transport persoane în 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 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 și 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 serviciului
- ⇒ **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 sau a transportatorului autorizat

Valorile indicatorilor de performanță ai serviciului care au fost raportate la AMRSP de către operatori au fost centralizate în **tabelul** de mai jos:

Indicatori de performanță realizați în 2015

Nr. crt.	Compania	Valori ale Indicatorilor de Performanță realizați în 2015							
		I.1	I.2	I.3	I.4	I.5	I.6	I.7	I.8
		2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	S.C. XPA International S.R.L.	21,16 / sem. I	-	33	9 - Euro 3 21 - Euro 4 3 - Euro 5	0 - 9 ani	-	-	-
2	S.C. Anna Best Taxi S.R.L.	19,07/sem. I	-	70	45 - Euro 4 25 - Euro 5	2 - 6 ani	0	8	6
3	S.C. Taxi Vultur S.R.L.	5 - 10	3 - 5	13 - 19	19 - Euro 3 și Euro 4	5 - 8 ani	0	0	0
4	S.C. Matra 94 Com Service S.R.L.	12	4	12	9 - Euro 4 4 - Euro 5	2 - 8 ani	0	0	4
5	S.C. Ramconf S.R.L.	10/sem. I 8/sem. II	8 7	5 5	7 - Euro 4 7 - Euro 4	6 - 8 ani 6 - 8 ani	0 0	0 0	0 1
6	S.C. Mod Simex 93 S.R.L.	8/sem. I	4	6	3 - Euro 4 3 - Euro 5	1 - 6 ani	-	-	-
7	S.C. Dragos Tur S.R.L.	10 - 15	8 - 10	7-11	10 - Euro 4 1 - Euro 5	3 - 8 ani	0	-	1
8	S.C. Gil Auto Taxi S.R.L.	14 - 20/trim. I	10 - 12	4 - 5	1 - Euro 3 4 - Euro 4	6 ani	0	-	2
9	S.C. Bogdaria Group Impex S.R.L.	14 - 18/sem. I	10 - 12	5 - 6	2- Euro 3 3- Euro 4 1- Euro 5	1 - 9 ani	0	-	0
10	S.C. Ridm Impex Filiala Bucuresti	15/ sem. I	6	15	3 - Euro 3 7 - Euro 3 5 - Euro 5	4 - 10 ani	-	-	-
11	S.C. Hello Taxi S.R.L.	5	4	66%	Euro 3; Euro 4	8 ani			
12	S.C. Prof Taxi S.R.L.	15	10 - 15	98	Euro 4	7 - 8 ani	0	0	0
13	S.C. Genn Comserv S.R.L.	10	3	30	30 - Euro 3;4;5	7 ani	-	-	4
14	S.C. Auto Cobălcescu S.R.L.	251	59	182 - 98	173 - Euro 3 92 - Euro 4 46 - Euro 5	1 - 5ani	-	17	82
15	S.C. Millenium Trans Impex S.R.L.	15 - 20	15 - 20	-	17 - Euro 4 14 - Euro 5	0 - 8 ani	-	-	2
16	S.C. Compania de Taxi Sheriff S.R.L.	8 - 21	2 - 9	92 - 94 %	6 - Euro 3 67 - Euro 4	6 - 10 ani	-	-	-
17	S.C. Cristaxi Service S.R.L.	17 - 21	8 - 12	98 %	86 - Euro 4 194 - Euro 5	0 - 10 ani	-	-	9
18	S.C. Sprint 2001 Import Export S.R.L.	17	-	97%					

Din analiza acestor date se trag următoarele concluzii:

⇒ Se constată că anumite firme nu au organizată activitatea în așa fel încât înregistrarea și evaluarea indicatorilor de performanță să poată fi făcută.

Modul de comunicare cu AMRSP este destul de dificil, în special cu societățile a caror număr de autorizații taxi este mai mic.

⇒ Nu dețin baze de date cu informațiile relevante pentru evaluarea corectă a performanțelor obținute și care să fie în concordanță cu calitatea unui astfel de serviciu public.

⇒ În anul 2015, începând cu luna februarie, au expirat termenele de valabilitate ale autorizațiilor de transport în regim de taxi. Pentru înnoirea autorizațiilor, autoritatea de autorizare, începând cu data de 03.11.2014, a demarat acțiunea de prelungire. Așadar, o lista completă cu firmele autorizate pentru activitatea de taxi a fost obținută după jumătatea anului 2015. De aceea activitatea de monitorizare a indicatorilor de performanță la firmele autorizate a fost demarată mai târziu.

⇒ La indicatorul I.1, „numărul minim de curse efectuate într-o zi” este greu de determinat numărul real de curse efectuate într-o zi, în condițiile în care o parte din comenzi sunt preluate prin intermediul ansamblurilor de aplicații online neautorizate. De asemenea nu pot fi cuantificate cursele nepreluate prin dispecerate (direct din stradă la cererea utilizatorilor) și care nu beneficiază de trecerea prin aparatul de taxare (negociere cu clientul).

⇒ Pentru indicatorul I.3 “Numărul minim de taxiuri utilizate comparativ cu numărul minim de taxiuri necesare în trafic pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi”, toate firmele de taxi au furnizat informații privind media zilnică de taxiuri utilizate, deși indicatorul cere altceva și anume raportul dintre ce utilizează zilnic raportat la numărul de taxiuri autorizate.

⇒ La indicatorul I.4 „Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 și Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi” se poate spune că acesta a fost asimilat de la transportul public local de călători prin curse regulate (Ordin al MT nr. 972/2007). Acest indicator este în continua mișcare (Euro 5, Euro 6) și este nerelevant în condițiile în care restricțiile de mediu impun anumite criterii de evaluare la înscrierea și punerea în circulație a vehiculelor.

⇒ La indicatorul I.5 „Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru clienți” rezultă că autovehiculele taxi utilizate la efectuarea serviciului de transport în regim de taxi la unele societăți au vechime de 6-7 ani. Chiar dacă autovehiculele dispun de ITP validă, aspectul exterior arata necorespunzător. Utilizarea în regim intensiv a autovehiculelor taxi duce la o creștere a gradului de uzură a acestora, tocmai de aceea ar trebui ca la atribuirea contractului de prestare a serviciului, la criteriile de atribuire să se țină cont de prevederile H.G. nr. 2139/2004 „pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe”. Așadar, serviciul de transport în regim de taxi și în regim de închiriere fiind un serviciu public și nu unul privat acesta trebuie tratat ca atare.

⇒ În ceea ce privește indicatorul I.8 “Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat”, având în vedere că majoritatea firmelor nu specifică cifre (ca număr de accidente), prezentând doar o rubrică necompletată, nu putem decât să tragem concluzia că ascund această informație, probabil de teama de a nu fi depunțati la momentul autorizării.

8.3 Starea actuală a serviciului

La această dată, Serviciul Integrat de Transport persoane în regim de taxi se desfășoară pe baza autorizațiilor de taxi eliberate de Primăria Municipiului București.

Bilanțul a fost preluat de pe site-ul PMB în luna iunie 2015 și se prezintă astfel:

Stare	Număr autorizații (buc)
Validă - vizate	7082
În analiză	966
Nevalidă	1263
Nevalidă în litigiu	742
Nevalidă (neeliberată)	1
TOTAL	10054

Starea actuală a Serviciului Integrat de Transport Persoane în regim de taxi constatată în urma deplasărilor efectuate la operator se prezintă astfel:

⇒ Din totalul de 7082 autorizații valide, aproximativ 3787 autorizații aparțin unui număr de 112 societăți, care dețin între 4 și 311 autorizații, diferența 3295 de autorizații (47% din total) este detinută de societăți cu răspundere limitată, întreprinderi individuale sau familiale cu 1-3 autorizații taxi. Acestea din urmă sunt foarte greu de verificat, aproape imposibil, tocmai de aceea pentru evaluarea indicatorilor de performanță ai serviciului au fost solicitate informații de la societățile cu un număr mai mare de 4 autorizații taxi.

⇒ Existența pe piață a unor operatori care dețin autorizații de taxi eliberate în județul Ilfov și Giurgiu, dar care prestează serviciul de transport în regim de taxi pe raza Municipiului București.

Potrivit art. 6 din Legea nr. 92/2007, alin. 2 „Transportul în regim de taxi se efectuează în localitatea de autorizare și ocazional între aceasta și oricare localitate de autorizare după efectuarea fiecărei curse”.

⇒ Furnizarea de comenzi taxi prin intermediul ansamblurilor de aplicații online de management pentru taxiuri, de către persoane fizice sau juridice neautorizate ca dispecerate taxi.

⇒ Spații insuficiente pentru parcare/staționarea autovehiculelor taxi, pe timpul desfășurării activității, motive invocate de toți operatorii care desfășoară activitatea de transport public local în regim de taxi. Prin utilizarea spațiilor aferente altor activități de către mijloacele de transport care asigură serviciul de taxi, pot crea zone de conflict în trafic cu efecte nedorite în ce privește Serviciul de Transport Public Local de persoane prin curse regulate (folosirea benzilor proprii transportului public local ca loc de staționare pentru autovehiculele care desfășoară activitatea de taxi), cât și a spațiilor cu altă destinație.

⇒ Utilizarea autovehiculului autorizat taxi în alte scopuri decât în cele pentru care a fost autorizat.

⇒ Lipsa spațiilor de garare (parcare) la domiciliul operatorilor de transport public local în regim de taxi pentru parcul inactiv sau staționar al acestuia. Lipsa acestor spații de garare (parcare) implică utilizarea spațiilor publice și de reședință care deja fiind insuficiente, sunt utilizate de operatorii de taxi în detrimentul persoanelor fizice.

La art. 9, alin. (2), lit. e), pct. 1 se precizează că unul din documentele ce stau la baza eliberării autorizației de transport este „declarația pe propria răspundere a transportatorului că poate asigura spațiile necesare pentru parcarele tuturor autovehiculelor cu care va desfășura transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere, spații deținute în proprietate sau prin contract de închiriere”.

⇒ Foarte multe autovehicule taxi cu număr de înmatriculare în județul Ilfov și Giurgiu prestează serviciul de taxi pe raza municipiului București, fără să existe un protocol încheiat între autoritățile publice în cauză și primăria municipiului București care să le permită acest lucru.

Potrivit legii, la art. 14, alin. (2) “Autoritățile administrațiilor publice locale și a municipiului București, prin hotărâri ale consiliilor respective, cu consultarea asociațiilor profesionale reprezentative, definite la art. 54, stabilesc numărul maxim de autorizații taxi, necesar pentru executarea transportului în regim de taxi, pentru o perioadă de 5 ani...” și alin. (3) “Numărul maxim de autorizații taxi care pot fi atribuite pentru o perioadă dată se poate stabili și pe baza unui studiu de specialitate realizat, precum și în urma consultării asociațiilor profesionale reprezentative”.

Astfel, la art. 14, alin. (4) se precizează că “Numărul maxim de autorizații stabilit a se atribui în conformitate cu prevederile alin. (2) și/sau (3) va fi de maximum 4 la 1000 locuitori a localității de autorizare”.

⇒ Termenele de depunere a documentației pentru eliberarea autorizației (90 zile) sunt considerate de către operatorii de transport de taxi ca fiind reduse, astfel că apar situații când, din motive de organizare, există riscul ca operatorul să depășească termenul legal de funcționare din vechea autorizație și în situația creată, operatorul nu mai poate funcționa.

Potrivit art. 8 din lege „Autorizația de transport se eliberează de către autoritatea de autorizare pe durată nedeterminată și este valabilă cu condiția vizării la fiecare 5 ani de către aceasta, odată cu verificarea îndeplinirii condițiilor care stau la baza emiterii unei astfel de autorizații”.

⇒ Cazierul profesional în forma actuală nu poate oferi suficiente date relevante cu privire la activitatea profesională, evidența abaterilor de la conduita profesională și a sancțiunilor primite de personalul care urmează să desfășoare activitatea de taxi. Acesta constituie pentru angajator un element extrem de important în alegerea personalului de bord, prin care se poate asigura un serviciu de calitate în condiții de siguranță și securitate.

⇒ Gradul scăzut de implicare a Camerelor taximetriștilor și a asociațiilor profesionale în rezolvarea unor probleme ce privesc activitatea operatorilor. Slaba organizare și neimplicarea acestora în ce privește rolul consultativ la elaborarea Regulamentului și Caietului de sarcini al serviciului, precum și participarea la luarea unor decizii la nivelul Administrației Publice Locale în ceea ce privește activitatea de taximetrie la nivelul Municipiului București, fac ca aceasta activitate să nu se desfășoare tocmai la nivelul de calitate solicitat de utilizatorii acestui serviciu.

⇒ Potrivit art. 15, alin. (1) din Legea nr. 38/2003 cu modificările și completările ulterioare „Activitatea de dispecerat taxi poate fi executată numai pe raza localității de autorizare de către orice persoană juridică, denumită în continuare dispecerat, autorizată de autoritatea de autorizare în condițiile prezentei legii”. La art. 15, alin. (4) din aceeași lege „Activitatea de dispecerat se desfășoară pe baze contractuale numai pentru transportatorii autorizați care desfășoară serviciul de transport în regim de taxi, în aceeași localitate de autorizare” ori realitatea este că în Municipiul București serviciul de transport în regim de taxi este prestat de operatori autorizați în alte localități de autorizare (ex: operatori din jud. Ilfov). Aceștia beneficiază de prevederile art. 15, alin. (5) din Legea nr. 38/2003 „Transportatorii autorizați care execută servicii de transport în regim de taxi **vor utiliza serviciile unui**

dispecerat în condițiile prezentei legi, pe bază de contract de dispecerizare, încheiat cu acesta în condiții nediscriminatorii”, dar nu poate fi neglijată prevederea art. 15, alin. (4) din Legea nr. 38/2003.

⇒ Serviciul de transport public local în regim de taxi fiind o activitate specifică, evaluarea indicatorilor de performanță pe baza datelor furnizate de operatori nu reflectă realitatea. Valorile indicatorilor de performanță ai serviciului care au fost transmise la AMRSP de către operatori sunt, în aparență, puțin forțate și greu de verificat. Baza de date din care au fost extrase cifrele puse la dispoziție în cursul verificărilor nu este una chiar atât de concludentă, de unde și evaluarea serviciului are de suferit.

⇒ Serviciul de transport public local în regim de taxi fiind un serviciu public, prestarea acestuia trebuie să aibă în vedere satisfacția utilizatorului la un nivel de calitate ridicat, chiar dacă activitatea este susținută de către operatori privați (societăți comerciale cu capital privat). De aceea, serviciul în sine trebuie tratat ca fiind un serviciu public și nu ca o afacere privată care poate genera suficiente neajunsuri în ce privește calitatea acestuia.

⇒ Modificările legislative (destul de dese) în ceea ce privește activitatea de transport public local în regim de taxi, în mare măsură nu au rezolvat o serie de probleme cu care se confruntă activitatea în sine. Multitudinea factorilor externi, cât și interni, care pot influența această activitate (având ca finalitate creșterea calității serviciului), nu s-au regăsit în ultimele modificări aduse legislației specifice. Toate propunerile legislative făcute de asociațiile profesionale, care nu au fost incluse în actuala lege după care funcționează Serviciul de Transport în regim de taxi și de închiriere, au făcut ca această activitate să se desfășoare în continuare pe principii de concurență mai mult sau mai puțin corecte.

⇒ **Comportament neadecvat** față de utilizatorii serviciului, cu încălcarea normelor de conduită socială:

- ținută vestimentară necorespunzătoare prestării unui serviciu public (șlapi în loc de pantofi, maiou în loc de cămașă, etc.);

- fumatul în autoturism cu și fără client;

- îmbarcarea și debarcarea bagajelor în loc să fie făcută de taximetrist, de multe ori rămâne în seama clientului, taximetristul preferând să aștepte în autoturism;

- utilizarea de către taximetrist a unui vocabular nepermis în schimburile verbale cu clientul, rezultat al unei prestații neconforme;

- preferarea traseelor cu distanțe mai mari între punctul de îmbarcare și cel de debarcare al clientului;

- aspect necorespunzător al autoturismului la exterior (vopsea depreciată, urme de lovituri, rugină);

- interior neigienizat;

- purtarea de convorbiri telefonice în timpul transportului, alta decât cea cu dispeceratul serviciului;

- refuzul de a prelua comenzile care din punctul de vedere al taximetristului nu sunt considerate rentabile;

- neeliberarea bonurilor fiscale clienților pentru prestarea serviciului;

Nerespectarea unor reglementări din Codul rutier privind oprirea sau staționarea autoturismului taxi în vederea preluării comenzii, altele decât cele prevăzute de lege (în/pe treceri de pietoni, trotuare, intersecții cu vizibilitate redusă sau trafic intens).

Ignorarea utilizării spațiilor amenajate special ca spații de așteptare comenzi taxi, puse la dispoziția operatorilor de către Autoritatea Publică Locală în limita disponibilului.

Utilizarea de către operatorii serviciului de taxi a spațiilor destinate parcarilor de reședință a locuitorilor municipiului București, ca loc de garare a autoturismelor taxi pe timp de noapte.

⇒ Lipsa ecusonului taxi pe unele autovehicule înmatriculate în alte județe (Ilfov, Giurgiu), dar care circulă în București. Nu se știe dacă dețin autorizații de transport și autorizații de taxi.

8.4 Concluzii AMRSP

În urma monitorizării au fost desprinse o serie de probleme care pot fi rezolvate de Autoritatea Publică Locală prin introducerea în Regulamentul serviciului, cât și în Caietul de sarcini al acestuia, a unor propuneri care pot căpăta o formă reglementată. Acestea pot fi de natură organizatorică, cât și de natura răspunderilor și sancțiunilor în cazul nerespectării impunerilor legale.

Utilizarea indicatorilor de performanță necesită îndeplinirea anumitor condiții și anume:

⇒ constituirea și accesibilitatea bazelor de date la firmele de taxi autorizate, care trebuie să fie identice la toți operatorii și completate la zi cu toate informațiile impuse prin regulamentul serviciului;

⇒ tratarea serviciului integrat de transport persoane în regim de taxi de către operatori ca pe un serviciu public și nu ca pe o afacere, în scopul creșterii calității și a gradului de satisfacție a utilizatorului;

⇒ să permită o evaluare cât mai corectă a performanțelor obținute în vederea impunerii de performanțe superioare.

Toate aceste condiții pot fi îndeplinite de oricare serviciu public, unde pot fi identificate condițiile mai sus menționate, dar mai puțin în cazul serviciului de transport public local în regim de taxi și în regim de închiriere.

Transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, organizat ca serviciu public, include atât operatori (societăți comerciale), cât și operatori care funcționează ca independenți, numărul acestora fiind extrem de mare. Organizarea și funcționarea acestora din urmă nu permite o monitorizare pe baza unor indicatori de performanță. Întrucât nu dețin în nici un fel informațiile relevante ca să putem să evaluăm calitatea serviciilor prestate.

Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare nu include evaluări pe baza Indicatorilor de performanță, în schimb permite pe lângă sancțiunile prevăzute la art. 55 - „Sancțiuni și contravenții” o serie de măsuri administrative considerate sancțiuni complementare, care constituie pentru Autoritatea Publică Locală criterii de evaluare a calității serviciului prestat de operatorii de transport în regim de taxi.

În acest sens, AMRSP prin personalul de specialitate, în urma inspecțiilor făcute în teren la operatorii serviciului și a constatărilor făcute, propune o serie de măsuri care pot avea un efect benefic în creșterea calității serviciului și anume:

⇒ În Regulamentul de organizare și executare a Transportului Public Local în regim de taxi să se introducă la Cap. Transportul public local de persoane în regim de taxi la actualul **art. 18** „Serviciile de transport public local de persoane în regim de taxi se efectuează numai de către transportatori autorizați care dețin autorizații de transport și autorizații de taxi valabile și se efectuează pe raza teritorial-administrativă a municipiului București” cu precizarea că operatorii cu domiciliul în localități limitrofe Municipiului București, care doresc să presteze serviciul de transport public local în regim de taxi pe raza acestuia, să poată efectua acest serviciu numai în baza unui aviz din partea Primăriei Municipiului București.

⇒ Inventarierea tuturor spațiilor posibile destinate staționării taximetrelor și corelarea acestuia cu numărul de autorizații de taxi eliberate de PMB, apoi întocmirea unor liste cu toate spațiile special amenajate.

⇒ Efectuarea de studii în scopul dimensionării corecte a necesarului de autorizații de taxi la nivelul Municipiului București și corelării acestora cu necesarul de solicitări.

⇒ Elaborarea unui site administrat de PMB cu cazierul personalului de bord al fiecărui operator de serviciu de taxi, accesibil tuturor celor interesați de acesta, și care să poată fi actualizat permanent. Această actualizare să constituie o obligație a fiecărui operator de serviciu de taxi, prevăzută în Regulament și Caiet de sarcini al Serviciului.

⇒ Introducerea în Regulament a unei prevederi care să dea posibilitatea în limitele prevăzute de legea de organizare și funcționare a acestora, să participe nemijlocit, chiar și cu rol consultativ la luarea deciziilor importante în ceea ce privește activitatea de transport public local în regim de taxi.

⇒ Includerea în Regulamentul Serviciului a unor prevederi clare cu privire la modul în care se poate desfășura activitatea de dispecerat la nivelul Municipiului București, atât pentru operatorii cu domiciliul în București, cât și pentru operatorii înregistrați în județul Ilfov care prestează serviciul de taxi pe raza Municipiului București.

⇒ Întrucât s-a constatat că baza de date necesară colectării informațiilor în vederea evaluării serviciului nu este cea impusă de regulamentul serviciului, se va propune includerea unor precizări clare în regulament a evidențelor ce trebuie ținute de către operatorii serviciului și care să cuprindă toate informațiile necesare unei evaluări corecte și rezonabile a nivelurilor de calitate a prestațiilor.

⇒ În vederea respectării legislației specifice privind protecția consumatorului, a eliminării practicilor înșelătoare și respectării dreptului de informare corectă și nediscriminatorie a utilizatorului este interzisă aplicarea pe părțile laterale ale taxiului, de însemne, înscrisuri, simboluri sau dotări altele decât cele specifice activității de transport în regim de taxi.

⇒ Interzicerea oricăror înscrisuri sau simboluri care reprezintă publicitate pentru terți.

⇒ Autoritatea de autorizare nu va acorda/elibera/viza autorizația de transport sau dispecerat dacă solicitantul se află într-una din următoarele situații:

- persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier îndeplinește această funcție, în aceeași perioadă la doi transportatori autorizați aflați sub autorizație de transport valabilă;
 - mijloacele de transport cu care dorește să presteze serviciul public de transport local nu sunt deținute în proprietate ori în baza unui contract de leasing;
 - furnizarea de informații neconforme cu realitatea în documentele prezentate pentru acordarea autorizației;
 - nu deține baza materială în proprietate sau baza unui contract de închiriere care să permită parcarea tuturor vehiculelor cu care se execută serviciul de transport public local în regim de taxi;
 - are mențiuni în cazierul fiscal sau judiciar;
 - face obiectul unei proceduri de reorganizare judiciară, lichidare, faliment sau are datorii la bugetul local sau de stat;
 - persoana desemnată să conducă activitatea a săvârșit fapte penale privind infracțiuni de natură comercială, de nerespectare a condițiilor de plată și angajare a personalului, precum și de încălcare a prevederilor legale privind efectuarea transporturilor;
- ⇒ Autoritatea de autorizare nu va elibera/viza/prelungi autorizația taxi dacă:
- în cazul în care același autovehicul a fost autorizat în aceeași perioadă ca autoturism agreeat pentru transportul în regim de taxi, pentru transportul în regim de închiriere sau ca autovehicul destinat instruirii practice în conducerea auto;
 - când mijlocul de transport aflat sub autorizație nu mai este agreeat de Registrul Auto Roman sau aparatul de taxat aferent nu mai este fiscalizat, pe o perioadă mai mare de 30 de zile calendaristice;
 - transportatorul face obiectul unei proceduri de reorganizare judiciară, lichidare sau are datorii la bugetul local sau de stat;

Pentru menținerea unor standarde de calitate ale serviciului de transport public local în regim de taxi, la un grad ridicat de satisfacție ale utilizatorilor, Compartimentul de specialitate din cadrul AMRSP a efectuat, în anul 2015, o serie de deplasări în teren la primii 18 operatori ai serviciului de transport public în regim de taxi la nivelul Municipiului București. În acest sens, au fost verificate valorile principalilor indicatori de performanță ai serviciului, care pot afecta calitatea acestuia, modul în care sunt determinate valorile, precum și registrele și baza de date care furnizează valorile.

De asemenea, au fost identificate o serie de neajunsuri legislative care au influențat negativ prestația anumitor operatori ai serviciului și care sunt enunțate în prezentul raport.

Acestea au fost preluate, dezbătute, analizate și vor fi transmise la Primăria Municipiului București, în scopul de a promova un proiect de îmbunătățire a actualului Regulament - cadru pentru organizarea și executarea serviciului de transport local în regim de taxi pe teritoriul Municipiului București.

Situațiile constatate arată faptul că, serviciul nu se desfășoară cu respectarea tuturor actelor normative specifice serviciului, precum și a reglementărilor impuse de autoritatea publică locală. În aceste condiții calitatea serviciului este alterată și își pierde caracterul de utilitate publică pentru care a fost înființat. Toate aceste constatări sunt rezultatul verificărilor făcute de către Compartimentul de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind Transportul Public Local în regim de taxi și în regim de închiriere din cadrul AMRSP în baza atribuțiilor conferite de HCGMB nr. 339/2007 și HCGMB nr. 112/2012.