

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

**Secțiunea XII
Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local
(01.01.2017 – 31.12.2017)**

**Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat Transport
persoane în regim de Taxi în Municipiul București
(01.01.2017 – 31.12.2017)**

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. 8
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 13
	2.4. Finanțarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 13
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 14
Capitolul 3	FUNCȚIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 15
	3.1. Principii	Pag. 15
	3.2. Obiective	Pag. 15
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local în Municipiul București	Pag. 15
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMĂRIRE A APLICĂRII REGLEMENTĂRIILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFĂȘURATĂ DE AMRSP (1.01.2017 – 31.12.2017)	Pag. 16
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 16
	4.2. Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local	Pag. 17
	4.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local în Municipiul București pe unități de exploatare	Pag. 40
Capitolul 5	STAREA ACTUALĂ A SISTEMULUI	Pag. 68
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 76
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 77
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI	Pag. 77
	7.1.1. Prezentarea Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 77
	7.1.2. Legislația specifică Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 77
	7.1.3. Autorități de reglementare a Serviciului Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi	Pag. 80
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 81
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi în Municipiul București	Pag. 82
	7.3. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI	Pag. 85
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 88

Capitolul 7

Serviciul Integrat de Transport Persoane în Regim de Taxi în Municipiul București

7.1 Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane în Regim de Taxi

7.1.1 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:

- ⇒ *accesul nediscriminatoriu la serviciile de transport public local*
- ⇒ *dimensionarea capacității de transport adecvată municipiului București, în raport cu gradul de satisfacere a transportului public realizat cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou după caz*
- ⇒ *corelarea dimensionării și continuității serviciului de transport cu fluxurile de utilizatori și cerințele acestora*
- ⇒ *creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciului public de transport local în regim de taxi*
- ⇒ *informarea publicului calator*
- ⇒ *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*
- ⇒ *asigurarea echilibrului între cerere și ofertă*
- ⇒ *cadrul concurențial normal, dinamic și loial*

Obiectivele serviciului de transport persoane în regim de taxi sunt:

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

7.1.2 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 nr. 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice

Această lege stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului 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*
- ⇒ *transportul public local*

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 asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, sub conducerea, coordonarea, controlul si responsabilitatea autoritatilor administratiei publice locale, dacă 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 următoarele 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, aprobata 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**

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 prezintă 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 ce 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 Normele metodologice de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, bunuri ori marfuri 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 rezulate 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 cadrul 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 178/2008 au fost stabiliți următorii indicatori de performanță a serviciului:

- ⇒ Numarul minim de curse efectuate într-o zi
- ⇒ Numar minim de comenzi preluate prin dispecerat taxi autorizat
- ⇒ Numarul minim de taxiuri utilizate comparativ cu numarul minim de taxiuri necesare în trafic pentru realizarea serviciului public de transport local în regim de taxi
- ⇒ Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 și Euro 4 raportat la numarul 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
- ⇒ Numarul abaterilor constatate și sancționate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale
- ⇒ Numarul de accidente de circulație 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 specificu 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 Nationala pentru Administrare si Reglementare in Comunicatii(ANCOM)*

Autoritatea Nationala de Reglementare a Serviciilor Comunitare De Utilitati 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 (ARR)

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 (RAR)

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 (BRML)

- ⇒ *aproba modelul aparatului de taxat si asigura verificarea aparatului de taxat odata pe an.*

Municipiul Bucuresti (MB):

- Autoritatea de Autorizare (AA)

Elibereaza urmatoarele 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 (AMRSP):

⇒ *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 teritoriul Municipiului Bucuresti*

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

7.2 Activitatea de monitorizare

Având în vedere ca 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 îi sunt conferite de HCGMB nr. 339/2009 și HCGMB nr. 112/2012 a transmis adrese prin care a solicitat valorile indicatorilor de performanță la următorii operatori ai serviciului de transport public în regim de taxi la nivelul Municipiului București și anume:

Nr. crt.	Denumire firmă
1.	S.C. GIL AUTO TAXI SRL
2.	S.C. HHAPPY TRANS SRL
3.	S.C. HELLO TAXI SRL
4.	S.C. KITOTAXI SERVICE SRL
5.	S.C. MARA OIL SRL
6.	S.C. MARKON TRANS COM FILIALA BUCURESTI SRL
7.	S.C. MATRA 94 COM SERVICE SRL
8.	S.C. MERIDIAN TAXI SRL
9.	S.C. MILLENIUM TRANS IMPEX SRL
10.	S.C. MITEL&TABACO IMPEX SRL
11.	S.C. MOD SIMEX 93 SRL
12.	S.C. NOVA INTERNATIONAL SRL
13.	S.C.PROF TAXI SRL
14.	S.C.RAMCONF SRL
15.	S.C. RIDM IMPEX FILIALA BUCURESTI SRL
16.	S.C. RO STEF TRADING SRL
17.	S.C. ROMPH-OIL TRANS SRL
18.	S.C. SPEED TAXI SRL
19.	S.C.SPRINT 2001 IMPORT EXPORT SRL
20.	S.C. APOLODOR SRL
21.	S.C. TAXI DANI SRL
22.	S.C. TAXI EXPRESS SRL
23.	S.C. TAXI REAL SRL
24.	S.C. TAXI TOTAL SRL
25.	S.C. TAXI VULTUR SRL
26.	S.C. TOURING EUROPA BUS ROMANIA SRL
27.	S.C. VERTICAL COMPANY SRL
28.	S.C. XPA INTERNATIONAL SRL
29.	S.C. AGER TAXI SRL
30.	S.C. ALFA COMPANY TRADING SRL
31.	S.C. AND EUROCOM SRL
32.	S.C. ANNA BEST TAXI SRL
33.	S.C. ASTARA IMPEX SRL
34.	S.C. ASTARA UNITAR TAXI SRL

35.	S.C. ASTRO-CARGO SRL
36.	S.C. AUTOCOBALCESCU SRL
37.	S.C. AUTOGENERAL S.A.
38.	S.C. BAGETI STAR SRL
39.	S.C. BOGDARIA GROUP IMPEX SRL
40.	S.C. COM SORIANO SRL
41.	S.C. COMPANIA NOVA TAXI SRL
42.	S.C. CRIS GLOBAL TRANS SRL
43.	S.C. CRISTAXI SERVICE SRL
44.	S.C. DAPORA TRANSCOM SRL
45.	S.C. D'ARTEX SERVICE SRL
46.	S.C. DFC ELENA TRANS COMPANY SRL
47.	S.C. DRAGOS TUR SRL
48.	S.C. GEEN COMSERV SRL

7.2.1 Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi in 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 nr. 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

Din totalul de 48 de firme autorizate care prestează activitatea de transport public în regim de taxi doar 24 dintre acestea au transmis la AMRSP răspunsuri cu valorile indicatorilor de performanță pe anul 2016 și 2017.

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

Tabelul nr. 1

Nr.crt.	Valori ale indicatorilor de performanță realizate în anul 2017 semestrul I								
	Compania	I.1	I.2	I.3	I.4	I.5	I.6	I.7	I.8
1.	DFC ELENA TRANS COMPANY S.R.L.	10 - 18	10 - 15	7	Euro3 = 0 Euro4 = 4 Euro5 = 3	4 - 9	0	0	0
2.	S.C. MITEL&TABACO IMPEX S.R.L.	10 - 18	10 - 15	19	Euro3 = 0 Euro4 = 15 Euro5 = 4	3 - 9	0	0	0
3.	S.C. HELLO TAXI S.R.L.	5	4	3,3	Euro4 = 44	8	-	-	0
4.	S.C. TOURING EUROPABUS ROMANIA S.R.L.	10 - 12	6 - 8	11	Euro4 = 40 Euro5 = 10	2 - 10	0	0	7
5.	S.C. MATRA 94 COM SERVICE S.R.L.	17	10	12	Euro4 = 5 Euro5 = 8	3 - 10	0	0	0
6.	S.C. AND EUROCOM S.R.L.	15 - 22	10 - 15	11	Euro4 = 9 Euro5 = 2	6 - 8	0	0	0
7.	S.C. ASTARA IMPEX S.R.L.	9	6	4	Euro3 = 1 Euro4 = 4 Euro5 = 1	Nu a fost înlocuit niciun autoturism	0	0	0
8.	S.C. ASTARA UNITAR TAXI S.R.L.	9	7	8	Euro4 = 1 Euro5 = 10	9 - 10	0	0	2
9.	S.C. MERIDIAN TAXI S.R.L.	3,87	9	178	Euro4 = 189 Euro6 = 7	1 - 9	0	1	18
10.	S.C. TAXI APOLODOR S.R.L.	25	750	43	Euro3 = 1 Euro4 = 33 Euro5 = 11 Euro6 = 2	1 - 10	0	1	1
11.	S.C. KITOTAXI SERVICE S.R.L.	17	5	8	Euro3 = 0 Euro4 = 8 Euro5 = 1	6 - 10	0	0	0
12.	S.C. GIL AUTO TAXI S.R.L.	18 - 25	12 - 18	5	Euro3 = 1 Euro4 = 4	8 - 9	0	0	0
13.	S.C. GENN COMSERV S.R.L.	10	5	30	Euro4=20 Euro5=8 Euro6=2	6 - 7	0	0	3
14.	S.C. RIDM IMPEX FILIALA BUCURESTI S.R.L.	16	9	15	Euro4 = 6 Euro5 = 9	5 - 11	0	0	0
15.	S.C. AUTOGENERAL S.A.	1050	480	70 - 100	Euro3 si 4 = 85	7	0	2	1
16.	S.C. DRAGOS TUR S.R.L.	10 - 15	8 - 10	8 - 11	Euro4 = 5 Euro5 = 6	3 - 10	0	0	3
17.	S.C. MOD SIMEX 93 S.R.L.	13	7	6	Euro5 = 4	1 - 8	0	0	0

					Euro6= 2				
18.	S.C. MILENIUM TRANS IMPEX S.R.L.		15 - 20		Euro4 = 9 Euro5 = 13 Euro6 = 9	1 - 9	0	0	0
19.	S.C. AUTO COBALCESCU S.R.L.	238,16	31,83	0,77%	Euro3 = 173 Euro4 = 92 Euro5 = 46	2 - 10	0	8	13
20.	S.C. XPA INTERNATIONAL S.R.L.	21,83	-	21,83	Euro4 = 19 Euro5 = 14	1 - 8	0	0	3
21.	S.C. NOVA INTERNATIONAL SRL	18 - 20	8 - 9	24	Euro3 = 1 Euro4 = 18 Euro5 = 5	4 - 11	0	0	2
22.	S.C. SPRINT 2001 IMPORT EXPORT S.R.L.	16	-	74	Euro3 = 2 Euro4 = 72	2 - 12	0	0	0
23.	S.C. SPEED TAXI S.R.L.	22 - 30	18 - 22	75 - 85	Euro4 = 72 Euro5 = 6 Euro6 = 12	1 - 9	0	0	0
24.	S.C. CRISTAXI SERVICE S.R.L.	9 - 14	7 - 9	266	Euro4 = 35 Euro5 = 172 Euro6 = 73	0 - 10	0	0	45

Din analiza acestor date se trag următoarele concluzii:

⇒ Se constată o oarecare neseriozitate privind comunicarea cu AMRSP. Exemplu: din cele 48 firme identificate cu adrese de contact care prestează serviciul de transport public local în regim de taxi și care pot furniza informații relevante, doar 24 firme au răspuns solicitărilor AMRSP.

Acest lucru explică faptul că, anumite firme nu înțeleg că serviciul pe care-l prestează este unul public și ca atare nu trebuie tratat ca pe o afacere. Această activitate este supusă unor reguli transpuse într-un Regulament-cadru și a unor condiții de efectuare a serviciului impuse de Caietul de sarcini-cadru al serviciului, în urma atribuirii acestuia de către Autoritatea Publică Locală firmelor autorizate în vederea prestării.

⇒ La indicatorul I.1. „Numărul minim de curse efectuate într-o zi”, majoritatea operatorilor se încadrează în numărul impus de către Regulamentul serviciului și anume 10-15 curse/zi/automobile.

⇒ La indicatorul I.2. „Numărul minim de comenzi preluate prin dispecerat taxi” se constată că nu toți operatorii dețin în baza de date informații cu privire la acest indicator.

De exemplu: S.C. Sprint Import Export S.R.L., S.C. Dapora Transcom S.R.L., S.C. Compania Nova Taxi S.R.L., S.C. Anna Best Taxi S.R.L. și S.C. XPA International S.R.L. Unele firme nu au înțeles că trebuie ținută o evidență zilnică cu numărul de comenzi preluate zilnic prin dispecerat și prezintă situația cu numărul total de comenzi preluate prin dispecerat pe întreaga perioadă.

⇒ 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.5 „Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru clienți” toți operatorii completează această rubrică fără să precizeze numărul de autovehicule și anii de vechime a acestora.

⇒ În ceea ce privește indicatorul I.8 „Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat, rubrica este încărcată cu valori.

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 depunși la momentul autorizării.

7.3 Starea actuală a serviciului

La această dată, Serviciului 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 ianuarie 2017 și se prezintă astfel:

Stare	Număr autorizații (buc)
Nevalidă	2083
În analiză	508
Neeliberată	-
Litigiu	901
Validă	7414
TOTAL	10906

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

⇒ Existența pe raza municipiului București a unor operatori care dețin autorizații de taxi eliberate în județul Ilfov, dar care prestează permanent serviciul de transport în regim de taxi în București. Această situație durează de câțiva ani buni și crează nemulțumiri în rândul operatorilor autorizați în 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”.

⇒ Din constatări, se confirmă faptul că spațiile necesare staționării autovehiculelor taxi, pe timpul desfășurării activității sunt insuficiente, motiv invocat 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 ceea 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.

⇒ Lipsa spațiilor de garare (parcare) la domiciliul operatorilor de transport public local în regim de taxi pentru parcul inactiv sau staționar al acestora. Lipsa acestor spații de garare (parcare) implică utilizarea spațiilor publice și de reședință care sunt deja insuficiente și 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 și anume: „declarația pe propria răspundere a transportatorului care poate asigura spațiile necesare pentru parcare a 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”.

⇒ Dezechilibru în ceea ce privește numărul de autorizații eliberate.

Potrivit legii la art. 14 alin. (2) “Autoritățile administrațiilor publice locale și ale 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 ai localității de autorizare”

⇒ 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. De menționat că, pe lângă această problemă privind calitatea forței de muncă, majoritatea operatorilor se confruntă și cu o criză de personal de bord.

⇒ Gradul scăzut de implicare a asociațiilor profesionale în rezolvarea unor probleme ce privesc activitatea operatorilor. Slaba organizare și neimplicarea acestora în ceea 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 această activitate să se desfășoare nu 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 Municipiului București, serviciul de transport în regim de taxi este prestat de operatori autorizați în alte localități de autorizare (ex: operatori din Jud. Ilfov), altele decât PMB. 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 baza de contract de dispecerizare, încheiat cu acesta în condițiile 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 se încadrează în cele impuse de Regulamentul serviciului, dar nu poate furniza suficiente informații pentru a face o analiză precisă a modului în care este prestat serviciul. 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 ceea 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. De menționat ca Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi sau în regim de închiriere, ar fi trebuit armonizată cu noile regulamente, directive și decizii ale Uniunii Europene.

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

- ținuta vestimentară necorespunzătoare prestării unui serviciu public
- 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;
- preferă trasee cu distanțe mai mari, între punctul de îmbarcare și cel de debarcare a clientului;
- aspect necorespunzător a autoturismului – exterior (vopsea depreciată, urme de lovituri, rugină);
- interior neigienizat;
- convorbire telefonică 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.

⇒ **Lipsă ecuson taxi** pe unele autovehicule înmatriculate în alte județe (Ilfov, Giurgiu), dar care circulă fără jenă în București. Nu se știe dacă dețin autorizații de transport și autorizații de taxi și nici localitatea de autorizare.

7.4 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 natură 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, acestea trebuie să fie la fel 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;**

⇒ **aprobarea de către CGMB a unui nou Regulament pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi care să țină cont atât de propunerile venite din partea asociațiilor profesionale, dar și a propunerilor venite din partea utilizatorilor ca efect a unor prestații necorespunzătoare din partea unor operatori.**

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 niciun fel informațiile relevante ca să putem să le evaluăm calitatea serviciilor prestate.

Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, nu include evaluări pe baza de Indicatori 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.

De asemenea, actuala lege în baza căreia se efectuează serviciul de transport în regim de taxi necesită actualizare, care să țină cont de reglementări europene în ceea ce privește transportul public de călători și de armonizare cu acestea.

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 efect benefice în creșterea calității serviciului și anume:

⇒ În Regulamentul de organizare și executare a Transportului Public Local în regim de Taxi, care urmează a fi modificat, 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 a 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 Regulamentul și Caietul 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 unei 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.

Din punctul de vedere al AMRSP, se încalcă flagrant specificațiile legale, conform art. 20 din Legea nr. 38/2003, care precizează foarte clar că: „Se interzice taxiurilor să efectueze transport public de persoane în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării în mod permanent a unor astfel de transporturi în interiorul unei localități, alta decât localitatea de autorizare”, cu atât mai mult cu cât nu se cunoaște dacă procedura prin care au fost eliberate autorizațiile taxi este una legală, în conformitate cu precizările legislative prezentate la începutul acestui material.

Din acest punct de vedere, se desprinde extrem de clar situația de concurență neloială pe piața serviciilor de transport public în Municipiul București.

Verificarea modului în care Administrațiile Publice Locale din localitățile și județele limitrofe Bucureștiului au respectat prevederile legislative în ceea ce privește înființarea, organizarea și controlul Serviciilor de transport persoane în regim de taxi, inclusiv acordarea Autorizațiilor de transport și a Autorizațiilor taxi este în sarcina Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (ANRSC).

Constatări - asupra modului de desfășurare a Serviciului de Transport în regim de Taxi în Municipiul București

- ⇒ Numărul de autorizații taxi acordate de către Autoritatea de Autorizare din cadrul Primăriei Municipiului București este în conformitate cu norma legală de 4 autorizații la 1000 de locuitori.
- ⇒ Autorizațiile taxi actuale sunt valabile până în anul 2020.
- ⇒ Numărul stațiilor de taxi la nivelul Municipiului București este insuficient, iar numărul de locuri aferent acestor locații este de 373, conform Anexei nr. 7 din "Studiul privind dimensionarea numărului de taxiuri ce pot funcționa pe teritoriul Municipiului București" aprobat prin HCGMB nr. 91/2008.
- ⇒ Unii deținători de autorizații de transport în calitatea lor de transportatori autorizați (societăți) nu au spații suficiente de garare pentru întreaga flotă deținută, deși această condiție este obligatorie la încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului printr-o declarație pe propria răspundere, conform prevederilor Legii nr. 38/2003, **art. 8** „Autorizația de transport se eliberează de către autoritatea de autorizare pe durata nedeterminată și este valabilă cu condiția vizării acesteia la fiecare 5 ani de către aceasta, odată cu verificarea îndeplinirii condițiilor care stau la baza emiterii unei astfel de autorizații” și **art. 9, alin. 1, lit. e, pct. 1** „declarație pe propria răspundere a transportatorului că poate asigura spațiile necesare pentru parcare a 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, spații deținute în proprietate sau prin contract de închiriere.”
- ⇒ Transportatorii autorizați care execută serviciul de transport în regim de taxi, conform prevederilor Legii nr. 38/2003 au obligația de a utiliza un serviciu de dispecerat de taxi. Acestea sunt obligatorii pentru toate taxiurile transportatorilor autorizați care își desfășoară activitatea. Există la nivelul Municipiului București, operatori care nu respectă această prevedere legală.
- ⇒ Toate dispeceratele asociate operatorilor de taxi contractează ilegal pentru activitatea de dispecerizare a prestației operatorilor de taxi autorizați de către alte administrații publice locale din localitățile și județele limitrofe.
- ⇒ Cea mai mare problemă cu care se confruntă serviciul public de taxi o reprezintă prezența într-un număr mare a autoturismelor taxi autorizate de către primăriile localităților limitrofe municipiului București. De menționat că, la nivelul municipiului București serviciul de taxi este prestat și în alte forme care nu îndeplinesc condițiile prevăzute de actuala legislație prin folosirea unor aplicații proprii.
- ⇒ Operatorii de transport în regim de taxi consideră că prestația este mai degrabă un job și mai apoi sau deloc, un serviciu public.
- ⇒ Majoritatea acestora, nu cunosc legislația în domeniu și mai ales Regulamentul serviciului aprobat de CGMB prin Hotărârea nr. 178/2008.
- ⇒ Cea mai mare parte a operatorilor serviciului nu dețin sau nu au organizată o bază de date despre activitatea prestației și în consecință, nu evaluează indicatorii de performanță prevăzuți în Regulamentul serviciului aprobat de CGMB prin Hotărârea nr. 178/2008.
- ⇒ Unii operatori ai serviciului cărora li s-au cerut rapoartele privind indicatorii de performanță ai serviciului nu au transmis la AMRSP nicio informație, iar alții nu mai au aceeași adresă de corespondență, neputând fi găsiți pentru monitorizarea activității de taxi prestate.
- ⇒ Transportatorii autorizați au obligația de a deține mijloace de transport specializat pentru persoanele cu handicap. Aceasta obligație nu se respectă de către toți operatorii, aceștia motivând faptul că, mijlocul de transport aferent persoanelor cu handicap, este greu de procurat și nu justifică investiția sau cele adaptate în regie proprie nu sunt admise în vederea omologării de către RAR.
- ⇒ Necesitatea efectuării de către Administrația Publică Locală a unor studii privind dimensionarea numărului de taxiuri ce pot funcționa pe teritoriul municipiului București. Ultimul studiu a fost efectuat în anul 2008.
- ⇒ Reconsiderarea locurilor de așteptare a taxiurilor ca locație față de carosabil, fără ca acestea să stânjenească în niciun fel circulația. Numărul acestora este insuficient sau inexistent în special în apropierea zonelor comerciale.
- ⇒ Tarifarea este diferențiată, nu există un tarif unic.
- ⇒ Nu este asigurat un echilibru între cerere și ofertă.