

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

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

**Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat Transport
persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti
(01.01.2013 – 31.12.2013)**

CUPRINS:

Sectiunea V Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local (01.01.2013 – 31.12.2013)		
Capitolul 1	INFIINTAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislatia specifica serviciului integrat de transport public local	Pag. 6
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 9
	2.4. Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 9
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 10
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 11
	3.1. Principii	Pag. 11
	3.2. Obiective	Pag. 11
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 11
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (01.01.2013 - 31.12.2013)	Pag. 12
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 12
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 12
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 23
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 25
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 26
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI	Pag. 26
	7.1.1. Prezentarea serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 26
	7.1.2. Legislatia specifica serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 26
	7.1.3. Autoritati de reglementare a serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 27
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 28
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 29
	7.3. STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 31
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 32

Capitolul 7

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

7.1 Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi

7.1.1 Prezentarea serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi

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

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

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

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

Obiectivele serviciului de transport persoane in regim de taxi sunt:

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

7.1.2 Legislatia specifica serviciului integrat de transport in regim de taxi

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

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

Prevederile acestei legi reglementeaza autorizarea, organizarea, atribuirea gestiunii si controlul efectuarii 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 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 taximetristilor, 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 transport în regim 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 al lucrătorilor mobili în transportul rutier de marfuri 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 a serviciului de transport public local

Obiectivul acestui act normativ este stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public a localităților.

- 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:

- ⇒ Numărul minim de curse efectuate într-o zi
- ⇒ Număr minim de comenzi preluate prin dispecerat 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 sancționale de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale
- ⇒ Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat

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

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')

⇒ Primaria Municipiului Bucuresti

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

In baza Ordinului 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.

Autoritatea Rutiera Romana

Elibereaza urmatoarele documente:

⇒ Licenta de transport pentru operatorul de transport, fara termen

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

Registrul Auto Roman

Elibereaza urmatoarele documente:

⇒ Certificat de agreere privind utilizarea autovehiculului in regim de taxi:se elibereaza pentru o perioada de 10 ani si este valabil cu vizarea anuala (vechimea autovehiculului sa nu depaseasca 10 ani)

⇒ Inspectia tehnica periodica (ITP) odata la 6 luni

Biroul Roman de Metrologie Legala

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

Primaria Municipiului Bucuresti, prin Autoritatea de Autorizare

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)

7.2 Activitatea de monitorizare

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

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

Nr. crt.	Denumire firma	Nr. de autorizatii taxi	Dispecerat
1	S.C. Autocobalcescu S.R.L.	311	Dispecerat propriu
2	S.C.Meridian Taxi S.R.L.	211	Dispecerat propriu
3	S.C. Sprint 2001 Imp-Exp S.R.L.	161	-
4	S.C. Prof Taxi S.R.L.	102	-
5	S.C. Taxi Mondial S.R.L.	185	Dispecerat propriu
6	S.C.Taxi Total S.R.L.	111	Dispecerat propriu
7	S.C. Trans Vyl Car S.R.L.	92	Dispecerat propriu
8	S.C. Taxi Apolodor S.R.L.	48	Dispecerat propriu
9	S.C. Hello Taxi S.R.L.	52	-
10	S.C. Taxi Sheriff S.R.L.	73	Dispecerat propriu
11	S.C. Speed Taxi S.R.L.	90	Dispecerat propriu
12	S.C. D'Artex Service S.R.L.	93	Dispecerat propriu
13	S.C. Ro. Stef Trading S.R.L.	301	-

14	S.C. Cristaxi Service S.R.L.	210	Dispecerat propriu
15	S.C. Glob Speed Taxi S.R.L.		-
16	S.C. Dapora TransCom S.R.L.	45	-
17	S.C. Angi Cris Com S.R.L.	26	-

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

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

tabelul 1

Nr. crt	Compania	Valori ale Indicatorilor de performanta realizate in perioada 2012-2013															
		I.1		I.2		I.3		I.4		I.5		I.6		I.7		I.8	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	S.C.Autocobalcescu S.R.L.	11	11	5	5	280	280	311	311	<5	<5	0	0	-	-	-	-
2	S.C.Meridian S.R.L	11	-	4	-	170	-	211	-	5	-	0	-	-	-	-	-
3	S.C. Sprint Impex S.R.L.	17	14	-	-	153	145	161	161	5	5	0	0	-	-	-	-
4	S.C. Speed Taxi S.R.L	9	-	6	-	70	-	73	-	4	-	0	-	-	-	-	-
5	S.C.Prof Taxi S.R.L	10	10	9	9	90	95	102	102	6	6	-	-	-	-	-	-
6	S.C.Taxi Mondial	10	11	-	-	181	173	185	185	<5	<5	0	0	-	-	-	-
7	S.C.Taxi Total S.R.L	14	-	3	-	75	-	114	-	0	-	0	-	-	-	-	-
8	S.C.Taxi Apolodor S.R.L.	11	10	5	5	40	40	40	40	<6	<6	0	0	-	-	-	-
9	S.C.Trans Vyl Car S.R.L.	14	-	5	-	92	-	92	-	0	-	0	-	-	-	2	-
10	S.C. Hello Taxi S.R.L.	10	10	3	3	48	48	52	52	<6	<6	0	0	0	0	4	4
11	S.C.Compania de Taxi Sheriff S.R.L.																
12	S.C.D"Artex S.R.L.	15	15	3	3	150	150	175	175	5	6	0	0	0	0	9	20
13	S.C.Ro Stef Treiding S.R.L.	13	13	4	5	68	68	73	73	<5	<5	0	0	0	0	1	1
14	S.C.Cris Taxi S.R.L.	-	15	-	7	-	200	-	-	-	<5	-	0	-	0	-	0
15	S.C. Dapora S.R.L.	24	24	11	11	43	43	40	40	<5	<5	0	0	0	0	4	4

7.3 Starea actuala a serviciului

In ultimii ani pe piata serviciilor de taxi din Municipiul Bucuresti, numarul copaniilor de taxi mici si medii a crescut in regim accelerat, multe dintre acestea dispar sau isi siteaza activitatea in timp dupa o lupta concurentiala acerba.

La aceasta data Serviciului Integrat de Transport persoane in regim de Taxi se desfasoara pe baza autorizatiilor de taxi eliberate de Primaria Municipiului Bucuresti. Bilantul a fost preluat de pe site-ul PMB in luna aprilie 2014 si se prezinta astfel:

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

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

⇒ Existenta pe piata a unor operatori care detin autorizatii de taxi pe jud.Ilfov,Giurgiu dar presteaza serviciul de transport in regim de taxi in Municipiul Bucuresti (ex. Firma Pelicanul).

Potrivit art.6 din Legea 92/2007 al.2 „Transportul in regim de taxi se efectueaza in localitatea de autorizare si ocazional intre aceasta si oricare localitate de autorizare dupa efectuarea fiecarei curse” firma in cauza poate beneficia de prevederile legale fara a da o alta interpretare unor termeni din articolul de lege.

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

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

⇒ Dezechilibru in ce priveste numarul de autorizatii raportate la numarul de locuitori (necesar o autorizatie la 4000 de locuitori).Anumite zone din reseaua de transport care devin zone de conflict, uneori avand ca protagonisti chiar operatori ai serviciului de transport public in regim de taxi.

⇒ Termenele de depunere a documentatiei pentru eliberarea autorizatiei reduse, astfel apar situatii cand din motive de organizare exista riscul ca operatorul sa depaseasca termenul legal de functionare pe vechea autorizatie si in situatia creata operatorul nu mai poate functiona.

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

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

⇒ Gradul scazut de implicare a Camerelor taximetristilor si a asociatiilor profesionale in rezolvarea unor probleme ce privesc activitatea operatorilor.Slaba organizare si neimplicarea acestora in ce priveste rolul consultativ la elaborarea Regulamentului si Caietului de sarcini al serviciului, precum si participarea la luarea unor decizii la nivelul Administratiei Publica Locala in ce priveste activitatea de

taximetrie la nivelul Municipiului Bucuresti, fac ca aceasta activitate sa se desfasoare nu tocmai la nivelul de calitate solicitat de utilizatorii acestui serviciu.

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

⇒ Serviciul de transport public local in regim de taxi fiind o activitate specifica, evaluarea indicatorilor de performanta pe baza datelor furnizate de operatori nu reflecta realitatea. Valorile indicatorilor de performanta ai serviciului care au fost transmise la AMRSP de catre operator sunt in aparenta putin fortate si greu de verificat. Baza de date din care au fost extrase, cifrele puse la dispozitie in cursul verificarilor nu este una chiar atat de concludenta, de unde si evaluarea serviciului are de suferit. Modificarile legislative (destul de dese) in ce priveste activitatea de transport public local in regim de taxi, in mare masura nu au rezolvat o serie de probleme cu care se confrunta activitatea in sine. Multitudinea factorilor externi cat si interni care pot influenta aceasta activitate (avand ca finalitate cresterea calitatii serviciului), nu s-au regasit in ultimele modificari aduse legislatiei specifice. Toate propunerile legislative facute de asociatiile profesionale, care nu au fost incluse in actuala lege dupa care functioneaza Serviciul de de Transport in regim de Taxi si de inchiriere, au facut ca acesta activitate sa se desfasoare in continuare pe principii de concurenta mai mult sau mai putin corecte. Serviciul fiind un serviciu public, prestarea acestuia trebuie sa aiba in vedere satisfactia utilizatorului la un nivel de calitate ridicat chiar daca activitatea este sustinuta de catre operatori privati (societati comerciale cu capital privat). De aceea serviciul in sine trebuie tratat ca fiind un serviciu public si nu ca o afacere privata care poate genera suficiente neajunsuri in ce priveste calitatea acestuia.

7.4 Concluzii AMRSP

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

Utilizarea indicatorilor de performanta necesita indeplinirea anumitor conditii si anume:

⇒ *identificarea si accesibilitatea bazelor de date, acestea trebuie sa fie la fel la toti operatorii pentru serviciul prestat si completate la zi cu toate informatiile impuse prin regulamentul serviciului;*

⇒ *tratarea serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi de catre operatori ca pe un serviciu public si nu ca o afacere, in scopul cresterii calitatii si a gradului de satisfactie a utilizatorului;*

⇒ *sa permita o evaluare cat mai corecta a performantei*

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

Transportul in regim de taxi si in regim de inchiriere organizat ca serviciu public, include atat operatori (societati comerciale) cat si operatori care functioneaza ca independenti, numarul acestora fiind extrem de mare. Organizarea si functionarea acestora la aceasta data nu permite o monitorizare pe baza unor indicatori de performanta.

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

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

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

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

⇒ Inventarierea tuturor spatiilor destinate unei astfel de activitati si corelarea acestuia cu numarul de autorizatii de taxi eliberate de PMB. Existenta unor liste cu toate spatiile special amenajate, destinate stationarii taxiurilor.

⇒ Includerea in Regulament si in Caietul de Sarcini al Serviciului ca si conditie obligatorie pentru obtinerea autorizatiei de transport, dovada detinerii spatiului necesar gararii flotei dimensionat la numarul de autorizatii de taxi si dotarea acestuia cu sisteme, instalatii corespunzatoare unui parc.

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

⇒ Includerea in Regulament a unor termene de depunere a documentatiei de autorizare de catre operator, in asa fel incat autoritatea deliberativa sa poata analiza in timp util si sa avizeze in termen autorizatia, fara a depasi limitele, astfel incat activitatea operatorului sa nu sufere.

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

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

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

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

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