

**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
(01.01.2016 – 31.12.2016)**

**Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat Transport
persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti
(01.01.2016 – 31.12.2016)**

CUPRINS:

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. 8
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 13
	2.4. Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 13
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 14
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 15
	3.1. Principii	Pag. 15
	3.2. Obiective	Pag. 15
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 15
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (1.01.2016 - 31.12.2016)	Pag. 16
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 16
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti	Pag. 41
	4.3. Acțiuni ale AMRSP desfășurate în 2016 în baza deciziilor și hotărârilor emise de administratia publica locala	Pag. 62
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 67
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 77
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 78
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI	Pag. 78
	7.1.1. Prezentarea Serviciului Integrat de Persoane in regim de Taxi	Pag. 78
	7.1.2. Legislatia specifica Serviciului Integrat de Persoane in regim de Taxi	Pag. 78
	7.1.3. Autoritati de reglementare a Serviciului Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi	Pag. 81
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 82
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti	Pag. 84
	7.3. STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 86
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 89

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:

- ⇒ *accesul nediscriminatoriu la serviciile de transport public local*
- ⇒ *dimensionarea capacitatii de transport adecvata municipiului Bucuresti, in raport cu gradul de satisfacere a transportului public realizat cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou dupa caz*
- ⇒ *corelarea dimensionarii si continuitatii serviciului de transport cu fluxurile de utilizatori si cerintele acestora*
- ⇒ *cresterea nivelului de calitate al serviciului si de confort al utilizatorilor serviciului public de transport local in regim de taxi*
- ⇒ *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*
- ⇒ *asigurarea echilibrului intre cerere si oferta*
- ⇒ *cadrul concurential normal, dinamic si loial*

Obiectivele serviciului de transport persoane in regim de taxi sunt:

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

7.1.2 Legislatia specifica serviciului integrat de transport in regim de taxi

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

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

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

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

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

Prevederile acestei legi se aplica serviciilor comunitare de utilitati publice, infiintate, organizate si furnizate/prestate la nivelul comunelor, oraselor, municipiilor, judetelor, Municipiului Bucuresti si, dupa caz, in conditiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, sub conducerea, coordonarea, controlul si responsabilitatea autoritatilor administratiei publice locale, daca prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. In termen de un an de la data intrarii in vigoare a acestei legi, autoritatile administratiei publice locale trebuie sa procedeze la reorganizarea serviciilor de utilitati publice, in conformitate cu modalitatile de gestiune prevazute 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 sanctioneaza cu amenda de la 30.000 lei la 50.000 lei urmatoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilitati publice fara respectarea prevederilor prezentei legi si a legislatiei specifice fiecarui 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 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 intre cererea si oferta de transport, atat cantitativ, cat si calitativ, prin stabilirea strategiilor de dezvoltare a serviciilor, in baza unor studii de specialitate, precum si prin continuitatea serviciilor respective ;*
 - ⇒ *corelarea dimensiunii si continuitatii serviciilor respective de transport de persoane cu fluxurile de utilizatori si cerintele acestora, precum si cu modul de realizare a transportului public local de persoane cu celelalte tipuri de transport local existente ;*
 - ⇒ *consultarea asociatilor profesionale reprezentative ale transportatorilor autorizati, a dispeceratelor taxi si a taximetristilor, precum si a asociatilor utilizatorilor, in vederea stabilirii politicilor si strategiilor privind dezvoltarea durabila a serviciilor de transport respective ;*
 - ⇒ *atribuirea in gestiunea delegata a executarii serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere transportatorilor autorizati, in conformitate cu criteriile specifice prevazute in aceasta lege;*
 - ⇒ *respectarea prevederilor Ordonantei Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere si organizarea timpului de munca al lucratorilor mobili in transportul rutier de marfuri si persoane, aprobată cu modificari si completari prin Legea nr. 466/2003, cu modificarile si completarile ulterioare*
- Serviciile de transport public local in regim de taxi sau in regim de inchiriere fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publica, se desfasoara sub controlul, conducerea sau coordonarea

autoritatilor administratiei publice locale si se efectueaza numai de catre transportatori autorizati de catre autoritatea de autorizare, astfel cum este definita in prezenta lege.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⇒ Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat

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

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

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

7.2 Activitatea de monitorizare

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

In acest sens, AMRSP prin atributiile ce ii sunt conferite de HCGMB nr. 339/2009 si HCGMB nr. 112/2012 a transmis adrese prin care a solicitat valorile indicatorilor de performanta la urmatoorii operatori ai serviciului de transport public in regim de taxi la nivelul Municipiului Bucuresti si anume:

Nr. crt.	Denumire firma
1.	S.C. Bageti Star S.R.L.
2.	S.C. Era Alexa S.R.L
3.	S.C. Euroconstruct Trading `98 S.R.L.
4.	S.C. Eurostil Com S.R.L.
5.	S.C. Grand Auto Taxi S.R.L.
6.	S.C. Mega Stass Company S.R.L.
7.	S.C. Taxi Dani S.R.L.
8.	S.C. Taxi Glucoza S.R.L.
9.	S.C. Taxi Real S.R.L.
10.	S.C. Astro Cargo S.R.L.
11.	S.C. Decebal Serv. S.R.L.
12.	S.C. M&C Star Exim S.R.L.
13.	S.C. Pegas Best S.R.L.
14.	S.C. Peter Prest Company Exim S.R.L
15.	S.C. Cosmin Ambiance Taxi S.R.L.
16.	S.C. Grup As 2000 Transcom S.R.L.
17.	S.C. M&J Trans Auto Taxi S.R.L.
18.	S.C. Perrozzi Confort S.R.L.
19.	S.C. Taxi Express S.R.L.
20.	S.C. Eurom House S.R.L.
21.	S.C. Big Idea Expert S.R.L.
22.	S.C. Dominant Group S.R.L.
23.	S.C. Astara Unitar Taxi S.R.L.
24.	S.C. Expres Serv. Taxi S.R.L.
25.	S.C. Alexi Trans Company S.R.L.
26.	S.C. Sgaby Consult S.R.L.
27.	S.C. Taxi Bus S.R.L.
28.	S.C. Kitotaxi Service S.R.L.
29.	S.C. Romph-Oil Trans S.R.L.
30.	S.C. Ager Taxi S.R.L.
31.	S.C. Amadeus Trans S.R.L.
32.	S.C. Cris Global Trans S.R.L.

33.	S.C. DFC Elena Trans Company S.R.L.
34.	S.C. Happy Trans S.R.L.
35.	S.C. Nihil Sine Deo S.R.L.
36.	S.C. OK Taxi S.R.L.
37.	S.C. PLS International S.R.L.
38.	S.C. Ray Taxi S.R.L.
39.	S.C. Serv Agro Tur Le Baron S.R.L.
40.	S.C. Taxi Lord Trans S.R.L.
41.	S.C. VHS Activ Enterprises S.R.L.
42.	S.C. Allegro Maxi Taxi S.A.
43.	S.C. Astara Impex S.R.L.
44.	S.C. Bai Taxi S.R.L.
45.	S.C. Com Soriano S.R.L.
46.	S.C. Costamar Taxi S.A.
47.	S.C. Diplomat Taxi S.R.L.
48.	S.C. Drivers Team S.R.L.
49.	S.C. Gotech NDX S.R.L.
50.	S.C. Markon Trans Com Filiala Bucuresti SRL
51.	S.C. Meridian Taxi S.R.L.
52.	S.C. Ro. Stef Trading S.R.L.
53.	S.C. S.N.A. Prest S.R.L.
54.	S.C. Taurus Intercom S.R.L.
55.	S.C. Vertical Company S.R.L.
56.	S.C. XPA International S.R.L.
57.	S.C. Anna Best Taxi S.R.L.
58.	S.C. Taxi Vultur S.R.L.
59.	S.C. Matra 94 Com Service S.R.L.
60.	S.C. Ramconf S.R.L.
61.	S.C. Mod Simex 93 S.R.L.
62.	S.C. Dragos Tur S.R.L.
63.	S.C. Gil Auto Taxi S.R.L.
64.	S.C. Bogdaria Group Impex S.R.L.
65.	S.C. Ridm Impex Filiala Bucuresti S.R.L.
66.	S.C. Hello Taxi S.R.L.
67.	S.C. Prof Taxi S.R.L.
68.	S.C. Genn Comserv S.R.L.
69.	S.C. Autocobalcescu S.R.L.
70.	S.C. Millenium Trans Impex S.R.L.
71.	S.C. Compania de Taxi Sheriff S.R.L.
72.	S.C. Cristaxi Service S.R.L.
73.	S.C. Sprint 2001 Imp-Exp S.R.L.
74.	S.C. Touring Europa Bus Romania S.R.L.
75.	S.C. Alfa Company Trading S.R.L.
76.	S.C. Angi Cris Com S.R.L.
77.	S.C. Autogeneral S.R.L.
78.	S.C. Dapora Transcom S.R.L.
79.	S.C. Dispecerat Taxi Club S.R.L.
80.	S.C. Getax Grande S.R.L.
81.	S.C. Iuli-Cristi Com Impex S.R.L.
82.	S.C. Mitel & Tabaco Impex S.R.L.
83.	S.C. NN Getax S.R.L.
84.	S.C. Quite Pretty S.R.L.
85.	S.C. Taxi Apolodor S.R.L.
86.	S.C. Trans Vyl Car S.R.L.
87.	S.C. And Eurocom S.R.L.

88.	S.C. Angi Speed Trans S.R.L.
89.	S.C. Compania Nova Taxi S.R.L.
90.	S.C. D'Artex Service S.R.L.
91.	S.C. Fan Taxi S.R.L.
92.	S.C. Grant Taxi Speed S.R.L.
93.	S.C. Mara Oil S.R.L.
94.	S.C. Nistor Consigtrans S.R.L.
95.	S.C. Nova International S.R.L.
96.	S.C. Speed Taxi S.R.L.
97.	S.C. Taxi Total S.R.L.

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 97 de firme autorizate care presteaza activitatea de transport public in regim de taxi doar 29 dintre acestea au transmis la AMRSP raspunsuri cu valorile indicatorilor de performanta pe anul 2016.

Valorile indicatorilor de performanta ai serviciului care au fost raportate la AMRSP de catre operatori au fost centralizate in **tabelul 1**.

Tabelul 1

Nr. crt.	Compania	Valori ale Indicatorilor de performanta realizate in anul 2016							
		I.1	I.2	I.3	I.4	I.5	I.6	I.7	I.8
		2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016
1.	S.C. Autocobalcescu S.R.L.	8,05	253	5,12	Euro 3 = 173 ; Euro 4 = 92 ; Euro 5 = 46	1-10 ani	-	14	58
2.	S.C. Meridian Taxi S.R.L.	11	4,5	173	Euro 4 = 57 ; Euro 5 = 132 ; Euro 6 = 7	1-9 ani	-	-	26
3.	S.C. Sprint Import Export S.R.L.	19	date disponibile la dispecerate	92%	Euro 3= 5 ; Euro 4= 55 ; Euro 5= 40	1-9 ani	-	-	-
4.	S.C. Speed Taxi S.R.L.	22-28	15-20	75-85	Euro 3 = 4 ; Euro 4 = 68 Euro 5 = 10 ; Euro 6 = 8	1-10 ani	-	-	14
5.	S.C Prof Taxi S.R.L.	15	10-15	95	Euro 4 = 102	8-9 ani	-	-	-
6.	S.C.Taxi Apolodor S.R.L.	26	700	42	Euro 3 = 4 ; Euro 4 = 34 ; Euro 5 = 9	1-10 ani	-	2	2
7.	S.C. Hello Taxi S.R.L.	5	4	66%	Euro 3 si Euro 4 = 45	1-7 ani	-	-	10
8.	S.C. Cristaxi Service S.R.L.	14-18	8-10	97%	Euro 4 = 36 ;Euro 5 = 227 ;Euro 6 = 17	0-10 ani	-	-	21
9.	S.C. Dapora Transcom S.R.L.	564	date disponibile la dispecerate	45	Euro 4 = 40 ;Euro 5 = 5	4-10 ani	-	-	3
10.	S.C. Astara Unitar Taxi S.R.L.	9	7	8	Euro 4 = 11	7-8 ani	-	-	2
11.	S.C. DFC Elena Trans Company S.R.L.	10-18	10-15	7	Euro 4 = 4 ; Euro 5 = 3	3-9 ani	-	-	1
12.	S.C. Compania Nova Taxi S.R.L.	10	date disponibile la dispecerate	28	Euro 3 = 17 ; Euro 4 = 15	1-10 ani	-	-	4
13.	S.C. Autogeneral S.A.	558	372	62-66	Euro 3 si Euro 4 = 66	8 ani	-	2	3
14.	S.C. Mara-Oil S.R.L.	15-22	10-15	22-24	Euro 3 = 6 ; Euro 4 = 18	7-9 ani	-	-	-
15.	S.C.Taxi Express S.R.L.	15.20	5-6	22-25	Euro 3 = 15 ; Euro 4 = 10	5-10 ani	-	-	5
16.	S.C. Kitotaxi Service S.R.L.	17	5	8	Euro 4 = 8	4-8 ani	-	2	-
17.	S.C. Astara Impex S.R.L.	9	6	4	Euro 3 = 1 ;Euro 4 = 4 ;Euro 5 = 1	Nu a fost inlocuit niciun autoturism	-	-	-
18.	S.C. Markon Trans Com Filiala Bucuresti S.R.L.	11	5	5	Euro 4 = 4 ; Euro 5 = 2	4-8 ani	-	-	1
19.	S.C. And Eurocom S.R.L.	15-22	10-15	11	Euro 4 = 10 ; Euro 5 = 1	5-8 ani	-	-	1
20.	S.C. Ridm Impex Filiala Bucuresti S.R.L.	14	7	15	Euro 3 = 7 ; Euro 5 = 8	4-10 ani	-	-	-
21.	S.C. Mitel & Tabaco Impex S.R.L.	10-18	10-15	19	Euro 4 = 15 ; Euro 5 = 4	2-9 ani	-	-	1
22.	S.C. Gil Auto Taxi S.R.L.	15-22	10-15	5	Euro 3 = 1 ; Euro 4 = 4	7-8 ani	-	-	-
23.	S.C. Astro-Cargo S.R.L.	15-20	10-15	26	Euro 3 = 3 ; Euro 4 = 23	7-8 ani	-	-	2
24.	S.C. Anna Best Taxi S.R.L.	968	date disponibile la dispecerate	70	Euro 4 = 45 ; Euro 5 = 25	3-7 ani	-	-	5
25.	S.C. XPA International S.R.L.	21,8	date disponibile la dispecerate	33	Euro 3 = 5 ;Euro 4 = 23 ;Euro 5 = 5	2-10 ani	-	-	-
26.	S.C. Genn Comserv S.R.L.	10	5	30	Euro 3 = 2 ;Euro 4 = 23 ;Euro 5 = 5	6-7 ani	-	-	6
27.	S.C. Matra 94 Com Sevice S.R.L.	13	5	12	Euro 4 = 9 ; Euro 5 = 4	3-9 ani	-	-	-
28.	S.C. Nova International S.R.L.	18-20	9	24	Euro 3 = 1 ;Euro 4 = 20 ;Euro 5 = 3	4-10 ani	-	-	2
29.	S.C. Dragos Tur S.R.L.	9-14	7-9	7-11	Euro 4 = 7 ; Euro 5 = 4	2-9 ani	-	-	2

Din analiza acestor date se trag urmatoarele concluzii:

⇒ Se constata o oarecare neseriozitate privind comunicarea cu AMRSP. Exemplu: din cele 97 firme identificate cu adrese de contact care presteaza serviciul de transport public local in regim de taxi si care pot furniza informatii relevante, doar 29 au raspuns solicitarilor AMRSP.

Acest lucru explica faptul ca anumite firme nu inteleg ca serviciul pe care-l presteaza este unul public si ca atare nu trebuie tratat ca pe o afacere. Aceasta activitate este supusa unor reguli transpuse intr-un Regulament-cadru si a unor conditii de efectuare a serviciului impuse de Caietul de sarcini-cadru al serviciului, in urma atribuirii acestuia de catre Autoritatea publica locala firmelor autorizate in vederea prestarii.

⇒ La indicatorul I.1. „Numarul minim de curse efectuate intr-o zi”, majoritatea operatorilor se incadreaza in numarul impus de catre Regulamentul serviciului, si anume 10-15 curse/zi/automobile

⇒ La indicatorul I.2. „ Numarul minim de comenzi preluate prin dispecerat taxi” se constata ca nu toti operatorii detin in baza de date informatii cu privire la acest indicator.

Ex: SC Sprint Import Export SRL, SC Dapora Transcom SRL, SC.Compania Nova Taxi SRL, SC Anna Best Taxi SRL si SC. XPA International SRL. Unele firme nu au inteles ca trebuie tinuta o evidenta zilnica cu numarul de comenzi preluate zilnic prin dispecerat si prezinta situatia cu numarul total de comenzi preluate prin dispecerat pe intreaga perioada.

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

⇒ La indicatorul I.5 „Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru clienti” toti operatorii completeaza aceasta rubrica fara sa precizeze numarul de autovehicule si anii de vechime a acestora.

⇒ In ceea ce priveste indicatorul I.8 “Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a transportatorului autorizat, rubrica este incarcata cu valori.

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

7.3 Starea actuala a serviciului

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

Bilantul a fost preluat de pe site-ul PMB in luna ianuarie 2016 si se prezinta astfel:

Stare	Numar autorizatii(buc)
Nevalida	1263
In analiza	966
Neeliberata	1
Litigiu	742
Valida	7082
TOTAL	10 054

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 eliberate in judetul Ilfov si Giurgiu, dar care presteaza serviciul de transport in regim de taxi pe raza Municipiului Bucuresti.

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

⇒ Spatii insuficiente pentru parcare/stationarea autovehiculelor taxi, pe timpul desfasurarii activitatii, sunt motive invocate de toti operatorii care desfasoara activitatea de transport public local in regim de taxi. Prin utilizarea spatiilor aferente altor activitati, de catre mijloacele de transport care asigura serviciul de taxi, pot crea zone de conflict in trafic cu efecte nedorite in ceea 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 acestora. Lipsa acestor spatii de garare (parcare) implica utilizarea spatiilor publice si de resedinta care deja insuficiente, sunt utilizate de operatorii de taxi in detrimentul persoanelor fizice.

La art. 9 alin (2), lit. e), pct. 1. se precizeaza unul din documentele ce stau la baza eliberarii autorizatiei de transport, si anume : „declaratia pe propria raspundere a transportatorului care poate asigura spatiile necesare pentru parcare a tuturor autovehiculelor cu care va desfasura transportul in regim de taxi sau transportul in regim de inchiriere, spatii detinute in proprietate sau prin contract de inchiriere”.

⇒ Dezechilibru in ce priveste numarul de autorizatii eliberate.

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

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

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

Potrivit art. 8 din lege „Autorizatia de transport se elibereaza de catre autoritatea de autorizare pe durata nedeterminata si este valabila cu conditia vizarii 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 urmeaza 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 ceea 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 alin. (1) din Legea nr. 38/2003 cu modificarile si completarile ulterioare „Activitatea de dispecerat taxi poate fi executata numai pe raza localitatii de autorizare de catre orice persoana juridica, denumita in continuare dispecerat, autorizata de autoritatea de autorizare in conditiile prezentei legii.”

La art. 15 alin. (4) din 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. Ilfov), altele decat PMB. Acestia beneficiaza de prevederile art. 15 alin. (5) din Legea nr. 38/2003 „Transportatorii autorizati care executa servicii de transport in regim de taxi **vor utiliza serviciile unui dispecerat** in conditiile prezentei legi, pe baza de contract de dispecerizare, incheiat cu acesta in conditiile nediscriminatorii”, dar nu poate fi neglijata prevederea art. 15 alin. (4) din Legea nr. 38/2003.

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

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

⇒ *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 Inchiriere, au făcut ca acesta 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:

- *ținuta vestimentară necorespunzătoare prestării unui serviciu public (slapi 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;*

- *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, rugina);*

- *interior neîngrijit;*

- *convorbire telefonică în timpul transportului, altă 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 ecuson taxi pe unele autovehicule înmatriculate în alte județe (Ilfov, Giurgiu), dar care circula fără jena 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 capăta 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 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 performanta intrucat nu detin in nici un fel informatiile relevante ca sa putem sa le evaluam calitatea serviciilor prestate.

Legea nr. 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 langa 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, propune o serie de masuri care pot avea efect benefic in cresterea calitatii serviciului si anume:

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

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

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

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

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

⇒ *Includerea in Regulamentul Serviciului a unor prevederi clare cu privire la modul in care se poate desfasura activitatea de dispecerat la nivelul Municipiului Bucuresti atat pentru operatorii cu domiciliul 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 unei precizari clare in Regulament a evidentelor ce trebuie tinute de catre operatorii serviciului si care sa cuprinda toate informatiile necesare unei evaluari corecte si rezonabile a nivelurilor de calitate a prestatiilor.*

Din punctul de vedere al AMRSP, se incalca flagrant specificatiile legale conform art. 20 din Legea nr. 38/2003 care precizeaza foarte clar ca: „*Se interzice taxiurilor sa efectueze transport public de persoane in regim de taxi sau sa stationeze in vederea efectuarii in mod permanent a unor astfel de transporturi in interiorul unei localitati, alta decat localitatea de autorizare*”, cu atat mai mult cu cat nu se cunoaste daca procedura prin care au fost eliberate autorizatiile taxi este una legala, in conformitate cu precizarile legislative prezentate la inceputul acestui material.

Din acest punct de vedere, se desprinde extrem de clar situatia de concurenta neloiala pe piata serviciilor de transport public in Municipiul Bucuresti.

Verificarea modului in care Administratiile Publice Locale din localitatile si judetele limitrofe Bucurestiului au respectat prevederile legislative in ceea ce priveste infiintarea, organizarea si controlul Serviciilor de transport persoane in regim de taxi, inclusiv acordarea Autorizatiilor de transport si a Autorizatiilor taxi este in sarcina Autoritatii Nationale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice (ANRSC).

Constatari – asupra modului de desfasurare a Serviciului de Transport in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti

- ⇒ Numarul de autorizatii taxi acordate de catre Autoritatea de Autorizare din cadrul Primariei Municipiului Bucuresti este in conformitate cu norma legala de 4 autorizatii la 1000 de locuitori.
- ⇒ Autorizatiile taxi actuale sunt valabile pana in anul 2020
- ⇒ Numarul statiilor de taxi la nivelul Municipiului Bucuresti este de 74, iar numarul de locuri aferent acestor locatii este de 373, conform Anexei nr. 7 din “Studiul privind dimensionarea numarului de taxiuri ce pot functiona pe teritoriul Municipiului Bucuresti” aprobat prin HCGMB nr. 91/2008.
- ⇒ Unii detinatori de autorizatii de transport in calitatea lor de transportatori autorizati (societati) nu au spatii suficiente de garare pentru intreaga flota detinuta, desi aceasta conditie este obligatorie la incheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului printr-o declaratie pe propria raspundere, conform prevederilor Legii nr. 38/2003, **art. 8** „Autorizatia de transport se elibereaza de catre autoritatea de autorizare pe durata nedeterminata si este valabila cu conditia vizarii acesteia la fiecare 5 ani de catre aceasta, odata cu verificarea indeplinirii conditiilor care stau la baza emiterii unei astfel de autorizatii” si **art. 9, alin. 1, lit. e, pct. 1** „declaratie pe propria raspundere a transportatorului ca poate asigura spatiile necesare pentru parcare a tuturor autovehiculelor cu care va desfasura transportul in regim de taxi sau transportul in regim de inchiriere, spatii detinute in proprietate sau prin contract de inchiriere, spatii detinute in proprietate sau prin contract de inchiriere”
- ⇒ Transportatorii autorizati care executa serviciul de transport in regim de taxi conform prevederilor Legii nr. 38/2003 au obligatia de a utiliza un serviciu de dispecerat de taxi. Acestea sunt obligatorii pentru toate taxiurile transportatorilor autorizati care isi desfasoara activitatea. Exista la nivelul Municipiului Bucuresti operatori care nu respecta aceasta prevedere legala.
- ⇒ Toate dispeceratele asociate operatorilor de taxi contracteaza ilegal pentru activitatea de dispecerizare a prestatiei operatori de taxi autorizati de catre alte administratii publice locale din localitatile si judetele limitrofe.
- ⇒ Cea mai mare problema cu care se confrunta serviciul public de taxi o reprezinta prezenta intr-un numar mare a autoturismelor taxi autorizate de catre primariile localitatilor limitrofe municipiului Bucuresti.
- ⇒ Operatorii de transport in regim de taxi considera ca prestatia este mai degraba un job si mai apoi, sau deloc, un serviciu public.
- ⇒ Majoritatea acestora nu cunosc legislatia in domeniu si mai ales Regulamentul serviciului aprobat de CGMB prin Hotararea nr. 178/2008.
- ⇒ Cea mai mare parte a operatorilor serviciului nu detin sau nu au organizata o baza de date despre activitatea prestatiei si, in consecinta, nu evalueaza indicatorii de performanta prevazuti in Regulamentul serviciului aprobat de CGMB prin Hotararea nr. 178/2008.
- ⇒ Unii operatori ai serviciului carora li s-au cerut rapoartele privind indicatorii de performanta ai serviciului nu au transmis la AMRSP nicio informatie, iar altii nu mai au aceeasi adresa de corespondenta, neputand fi gasiti pentru monitorizarea activitatii de taxi prestate.