



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Secretar General

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Serviciul Transparență Decizională
Biroul pentru aplicarea Legii nr. 52/2003
Nr. 656/01.02.2018

Proces Verbal
al ședinței de dezbatere publică
din data de 26.01.2018, ora 13,00, cu privire la

"Proiectul de hotărâre privind aprobarea Regulamentului-cadru, a Caietului de sarcini și a contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi și abrogarea HCGMB nr. 178/2008"

Ședința a avut loc la sediul Primăriei Municipiului București din B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, etaj 3, sala de Consiliu.

La ședință au participat:

- Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu
- Doamna Viceprimar Tomnița Michaela Florescu
- Domnul Sorin Chiriță - Administrator Public al Municipiului București;
- Doamna Mariana Brod - Director Executiv- Direcția Asistență Tehnică și Juridică
- Domnul Adrian Iordache - Director Executiv – Direcția Juridic
- Domnul Cosmin Flavius Gheorgiu - Director Executiv- Directia Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației
- Domnul Petre Chirică - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Matei Ion Țugui - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Cătălin Ionuț Deaconescu - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Tudor Tim Ionescu - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Cristian Marian Olteanu - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Marius Adrian Pavel - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Bogdan Cristian Stroe - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Ciprian Ciucu - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Marius Maxim - consilier din cadrul C.G.M.B.
- Domnul Claudiu Daniel Catană - consilier din cadrul C.G.M.B.

Domnul Viceprimar Bădulescu Aurelian

Bună ziua și bine ați venit! Declar deschisă consultarea publică, care vizează hotărârea privind aprobarea Regulamentului-cadru, precum și a caietului de sarcini, a contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi, precum... ulterior urmând a abroga H.C.G.M.B. nr. 178/2008.

Așa cum ați putut consulta pe site-ul Primăriei Municipiului București, Regulamentul are capitole după care, sigur și anexele care îl însoțesc. Rugămintea mea este ca intervenția să se facă pe capitol și pe articol, astfel încât, ulterior, să le putem lua în discuție ca să reușim extragerea din recomandările dumneavoastră a amendamentelor care, ulterior și a regulamentului care va fi supus spre aprobare Consiliului General al municipiului București.

Noi am primit de la dumneavoastră o listă cu participanții la ședință, motiv pentru care am să am rugămintea ca, pentru înscrieri la cuvânt, să stabilim în ce ordine se face acest lucru.

Propun pentru început să luăm în discuție pentru prima parte asociațiile profesionale și, în ordinea pe care o să o facem, vă rog să o stabiliți dumneavoastră ca să nu apară discuții că ulterior am favorizat pe o parte și pe alta nu. Atunci o să luăm în ordinea solicitărilor care au venit la secretariatul general al primăriei, urmând să dăm citire reprezentantului care va veni aici și ne va spune care sunt solicitările, sigur și ceea ce doresc dumnealor vis-a-vis de acest regulament cadru care este în discuție publică astăzi.

Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ din România O.P.T.A.R., prin domnul Marian Ivan. Vă rog, haideți în față, domnul Ivan!

În primul rând, vreau să aveți în vedere că, la această consultare și salut pe această cale pe domnii consilieri generali care sunt în sală. Domnul Ivan, am rugămintea, punctual, dacă avem pe regulamentul - cadru pe articole sau pe capitole și pe articole, ulterior- care este punctul dumneavoastră de vedere și ceea ce susțineți ulterior, va fi depus la secretariatul acestei comisii. Vă mulțumesc!

Domnul Marian Ivan - O.P.T.A.R.

Asociația O.P.T.A.R. a depus deja observații pe regulamentul-cadru. Totuși, noi am solicitat dezbatere, deoarece este un subiect important pentru București. Serviciul taxi face parte din transportul public local și este foarte important pentru mobilitatea urbană în general. Aș începe totuși cu prevederile Legii 52 care stabilesc doar condițiile minimale. Condițiile minimale înseamnă că, oricând, primăria, atunci când are nevoie să afle mai

multe opinii din partea utilizatorilor, respectiv al profesioniștilor, poate organiza mai multe întâlniri. De aceea, limita de trei minute este puțin penibilă pentru un subiect atât de important pentru București. Mă voi încadra în cele trei minute, dezbătând doar câteva probleme pe care le-am sesizat în regulamentul propus.

În primul rând, multe dintre aspectele regulamentului nu respectă legea, iar legea superioară este legea taximetriei. Plec de la articolul 2 din legea taximetriei, care spune că trebuie promovată concurența între transportatori ori prin impunerea unor condiții, o singură stație de emisie-recepție sau o singură aplicație sau orice reduce din dreptul utilizatorului, clientului și taximetristului de a avea o concurență reală pe piață, este de fapt, o încălcare a legii. Mai spune tot articolul 2, garantarea respectării dreptului și interesului utilizatorilor. Conform legii, aceeași lege, se spune: clientul este persoana care a angajat direct sau prin dispecerat taxi. Direct înseamnă, faci cu mâna sau orice altă metodă de a contacta un taxi, fie că e dispecer, aplicație sau orice se mai inventează în următoarea perioadă. Atât timp cât Primăria București, prin primarul general, a afirmat că își dorește ca Bucureștiul să devină un Smart City, mi se pare normal ca aplicațiile care permit clienților să cheme direct un taxi să fie încurajate. Ori, în acest regulament, nu văd absolut nimic care încurajează dezvoltarea de aplicații similare celor care există deja pe piață, respectiv Clever și Star. Mai spune, tot legea taximetriei la articolul 2, cu consultarea asociațiilor reprezentative din domeniu. Din informațiile mele, nu au existat aceste consultări înainte de a se face regulamentul și mi se pare nepotrivit să nu vorbești cu cei care practică meseria dar, la fel, să nu întrebi și bucureștenii.

Am avut ieri o întâlnire cu cei de la Clever, pentru că mă interesează mult opiniile celor din domeniu și mi-au spus că sunt cinci sute de mii de utilizatori, când aproape un sfert, mai mult de un sfert din populația Bucureștiului are o astfel de aplicație, înseamnă că ea este cerută. Nimeni nu obligă pe cineva să folosească aplicația respectivă și, la fel, taximetristii nu sunt obligați să folosească. O folosesc, pentru că ei o consideră utilă. Așadar, plecând de la,.... tot din lege se spune că angajarea serviciilor unui taxi se poate realiza telefonic sau prin alte mijloace. Este un "sau", asta înseamnă că este la alegerea clientului să hotărască cum cheamă un taxi. Nu este obligatoriu neapărat să se facă prin dispecer, prin orice alte mijloace. Tot în lege se mai spune că transportul în regim de taxi se realizează numai cu autovehicule deținute de către transportatorii autorizați cu titlul de proprietate sau prin intermediul unui contract de leasing. Până acum se dădeau licențe fără să fie văzută mașina și pe urmă licențele erau închiriate, vândute sau putem să-i spunem în orice fel. Era o sursă neagră de venituri.

Noi am solicitat, în general, în cele câteva pagini pe care le-am trimis, să fie respectată legea, vom face publice astăzi toate observațiile pe care le-am făcut. Vă mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumim frumos! Am să vă rog, pentru că avem o situație specială în sală, să o invităm pe doamna Stoian Luminița să ne spună problemele pe care dumneaei le-a sesizat sau îmbunătățirile pe care încercăm să le aducem regulamentului - cadru și pe această cale vă mulțumesc pentru înțelegere. Doamna Luminița Stoian, vă rog să vă prezentați și să spuneți...

Doamna Luminița Stoian - cetățean

Eu sunt în nume personal. Reprezintă Asociația pentru sprijinul copiilor cu cerințe speciale doctor Katz Comisia de mobilitate care se referă la scaune rulante, așa cum îl vedeți pe acela din spate și urmăresc interesul Coaliției nedeplasabile, al cărei președinte sunt, pentru elevii ce trebuie să ajungă la școală cu servicii de taxi și servicii de transport public accesibile.

Am acționat în instanță Primăria București și judecătorul a obligat să facă reglementari speciale, care au caracter cu prioritate față de cele generale, astfel încât, fiecare operator să dețină un vehicul adaptat, fix pentru scaunele acelea rulante electrice care le vedeți în spate.

Doresc ca cele ce le expun să le consemnați în procesul verbal pentru că intenționez să mă constituie parte în situația în care nu mă voi satisface din regulamentul astfel cum a fost aprobat. Vreau să vă arăt în vedere că prefectul deja s-a pronunțat pe această promovare a regulamentului. Transportul la școală al copilului meu a fost întotdeauna o problemă. Vreau să vă arăt situația existentă. Deși Inspectoratul Școlar era obligat să asigure în temeiul articolului 48 din Ordinul 5573 al Ministerului Educației, nu a făcut această asigurare a transportului la școală, astfel că toți copiii bucureșteni care au handicap locomotor grav au rămas neșcolarizați sau pur și simplu fără acces la muncă pentru că și la muncă să te duci, tot ai nevoie de transport. Transportul în comun, transportul în regim de taxi, mobilitatea ca pieton, drumurile publice, școlile, toate sunt inaccesibile și au verticalități.

În temeiul Ordinului comun 1985 din 2016 de încadrare și evaluare pentru handicap și orientare școlar profesională, am primit o fișă sintetică de la medicul de familie, prin care se recomandă transport specializat, dar transport specializat nu am primit. Am transferat copilul la o școală de masă, de la o școală de masă la una privată, din cauza acestor inaccesibilizări și din cauza lipsei asigurării transportului, pe care, de multe ori, l-am efectuat cu el în cârcă, abandonând dispozitivele cu care el se deplasează autonom sau

atunci când nu mi-a fost posibil, el a mers târâș chiar și pe carosabil, înaintea autobuzului, repede, să nu îl prindă. Nici astăzi nu există un plan de servicii individualizat, așa cum legiuitorul a stabilit și nici servicii individualizate precum sunt cele de transport terapii îngrijiri, deși sunt obligatorii, iar pentru lucrurile acestea avem nevoie de satisfacția primăriei, cu prioritate pentru noi, înaintea voastră, a tuturor. Acestea sunt nevoile speciale ale copilului meu. Handicapul trebuie tratat separat față de nevoia specială și vreau aici să pun în discuție și canceroșii care sunt în faze terminale și care au nevoie de mașini adaptate pe care primăria, de asemenea, nu le asigură.

Am încercat realizarea unui plan de accesibilizare cu Bucureștiul. Începutul a fost bun, dar nu am dat gata nicio mașină pentru scaunul rulant electric și nici lift sau pante pentru verticalități, din cauza omisiunii transpunerii unor directive de către Registrul Auto Român, față de care, ulterior, s-a decis completarea cărții de identitate a vehiculului cu mențiunea clasei de tehnologie, adică fiecare mașină o să aibă destinație, pentru scaunul rulant electric sau pentru scaunul rulant manual și fiecare adaptare o să fie făcută pentru fiecare această clasă, că sunt mai multe clase, de tehnologii de mobilitate.

Agenția Națională de Plăți și Inspecție Socială a intervenit pentru individualizarea accesibilizărilor și acest lucru este greșit. Există Comisie de Mobilitate Multidisciplinară pentru individualizarea adaptărilor. În plus, nimeni nu știe mai bine decât mine cu ce fiare se deplasează fiul meu. Ca el, mai sunt încă douăzeci și doi de nedeplasabili în sectorul 5 și în Primăria București, adică în spațiul Bucureștiului, cred că sunt mult mai mulți, de care eu nu am știință, noi avem două sute douăzeci și cinci în toată țara.

Sparg gheața pentru formarea unei piețe și cer înființarea unei flote. Eu consider că flota poate fi a Direcției Generale de Asistență a Municipiului București, care este obligată să asigure pentru toți nedeplasabilii și săracii servicii de transport licențiate. Flota poate să fie și publică, a Regiei de Transport. Noi nu avem interes cu cine călătorim, ideea este că, altfel suntem condamnați în casă, fără sentință judecătorească, iar acest lucru este ilegal. Sau flota poate să fie de transport individual, pentru fiecare persoană cu handicap locomotor grav, în parte, astfel încât să poată să asigure chiar și conducerea vehiculului de către aceștia. Pe mine mă interesează ca, copilul meu să aibă cel puțin o mașină care să o folosească și să se integreze singur, nu să-l integreze statul. Asta înseamnă mobilitate, nu pot cu scaunul rulant electric, ci cu o mașină adaptată și lift pentru clădiri.

Eu vreau să ne așezăm cu toții la o masă și să purtăm dialog în cadrul acestui Comitet de analiză al problemei persoanelor cu handicap și să construim împreună. Am oferit Primăriei București să facă prin politicile

publice, aceștia au refuzat colaborarea. Nici eu nu pot fără primărie, nici primăria fără mine. Vă pun la dispoziție șapte zile ca să înființați Comitetul de pe lângă Direcția de Asistență Socială a Municipiului București în temeiul articolului 93 din Legea 448 cu hotărâre de Consiliu General. Acest Comitet ar trebui să decidă în ce constau adaptările și care este prioritizarea satisfacerii transportului. Vă pun în vedere faptul că, încă nu sunt respectate prevederile articolului 78 alineatul 3 litera a, pentru că firmele de taxi nu au angajați persoane cu handicap și nu plătesc lunar cota de contribuție la bugetul de stat suma precizată de acest articol 78 din Legea 448, pentru care voi ataca pe cale separată.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumesc frumos. Avem aici domnul Mihai Cosmin Rotaru de la S.C. Clever Tech S.R.L. Vă rog.

Domnul Mihai Cosmin Rotaru – S.C. Clever Tech S.R.L.

Bună ziua și mulțumesc pentru ocazia de a vorbi în această comisie. Noi considerăm că este necesară îmbunătățirea constantă a serviciilor publice, astfel încât să vină în sprijinul locuitorilor orașului, al turiștilor și al tuturor celor care tranzitează zilnic. Pentru a-și atinge scopul declarat, ar trebui ca acest regulament să fie centrat în primul rând pe cetățean, utilizatorul acestui tip de servicii, pentru ca el să poată să beneficieze de un transport public facil, sigur și care să îl ajute să-și organizeze în mod cât mai eficient viața de zi cu zi. Considerăm ca fiind nu doar neconcurențială, ci și în contradicție cu principiul enunțat anterior, limitarea posibilității clientului de a utiliza serviciile de taxi prin intermediul platformei de agregare e-hailing. Clever Taxi, compania pe care am pornit-o acum șase ani de zile, de fapt, a crescut, sper, sănătos, acoperim acum douăzeci de orașe în România, avem peste șapte sute de mii de utilizatori mulțumiți și o bună parte din șoferii de taxi din aceste orașe. Este o poveste de succes antreprenorial, dar este și un serviciu revoluționar care a îmbunătățit considerabil industria taxi acolo unde avea nevoie mai mult. Acest gen de platforme sunt utilizate la scară largă, peste tot în Europa, permit identificarea taxiurilor aparținând mai multor companii, de la mai multe dispecerate, dau clientului posibilitatea să aleagă în funcție de diverse criterii: companie, tarif, timp de așteptare. Permit clientului să aleagă în funcție de alte informații cum ar fi poză și rating, garantând calitatea serviciului.

În procesul elaborării acestui regulament, considerăm că s-a făcut o confuzie majoră între serviciile platformelor de e-hailing și dispecerate. S-a

încercat și o confuzie între e-hailing, adică pune la legătura cu șoferii autorizați și ride-sharing, adică lucrul cu șoferi neautorizați.

Aș vrea să precizez faptul că această confuzie nu este făcută de consumatori, nici de șoferi. Rolul și funcționarea acestor platforme este complet diferită și complementară de cel al dispeceratelor. De altfel, dispeceratele sunt obligatorii prin legislație deja, iar noi, ca și platformă, ne câștigăm locul în piață printr-un serviciu bun și sigur oferit. Așadar, noi considerăm că acest regulament aduce deservicii consumatorilor prin instituirea acestor obligativități de folosire exclusivă a serviciilor telefonice, stațiilor radio sau aplicațiilor on-line, care aparțin numai de un singur dispecerat.

Avem o tehnologie, în clipa de față, de smart city în piață. Este extrem de folosită și apreciată de toată lumea și, acum, acest regulament vrea să o interzică. Faptul că avem cinci sute de mii de utilizatori numai în București, vorbește de la sine despre gradul de satisfacție al acestora. Cât despre șoferi, 99,2 % din șoferi consideră platforma noastră ca fiind extrem de utilă pentru ei, oferindu-le siguranță și schimbându-le modul de lucru în mod pozitiv.

De aici și surprinderea noastră referitoare la această reglementare care a fost făcută în grabă, fără a fi implicată în procesul de elaborare al acestui regulament. Expertiza unora dintre actorii din piață, fie că sunt transportatori, consumatori sau, ca și noi, companie de tehnologie. De altfel, chiar în cele câteva sute de comentarii pe care le-am văzut pe site-ul primăriei, am observat că aplicațiile de acest tip sunt foarte susținute de clienți și de șoferii de taxi care și-au exprimat încrederea în aceste platforme, pe care le consideră destul de utile pentru activitatea lor zilnică.

În încheiere, ca să nu rețin prea mult, aș vrea doar să spun că îmi exprim încă odată dorința de a oferi sprijin Primăriei Municipiului București în realizarea promisiunii de Smart City, în îmbunătățirea serviciului de taxi și în urmărirea interesului cetățeanului utilizator de servicii de taxi și al celor al șoferilor autorizați de Primăria Municipiului București. Toate aceste lucruri se pot face împreună, dacă există o deschidere spre dialog și o dorință de a înțelege avantajele tehnologiei deja adoptate de majoritatea populației Bucureștiului. Vă mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Domnul Marian Dicu

Domnul Marian Dicu - cetățean

Mă numesc Marian Dicu, lucrez în domeniul transportului public de călători din București de mai bine de 40 de ani la diferite nivele, începând cu taximetria, continuând cu Direcția Generală, cu ETCTX- ul, cu Allegro Maxi Taxi după 90, în ultimii doisprezece ani la Taxi 2000, s-a stins, dar asta este, director tehnic. Știu, am avut contact destul de intens cu acest domeniu.

În primul rând, punctual, așa cum și dumneavoastră, domnule viceprimar, ne-ați rugat, câteva lucruri repede, telegrafic, sunt păreri personale, fiecare ni le putem emite fără a putea fi admonestați nu, sau de către colegi. Pe autorizația taxi să reapară seria de șasiu care a fost cândva pe licența taxi. Indicativele sunt constituite de autorizații. Ce veți face, vă rog, cu indicativele mici care sunt eliberate de mai multe autorități de autorizare? Cu două mii este bine, este unul singur, două mii și..., dar unu, doi, cinci, șapte, douăzeci vor fi zece, cincisprezece pentru că și Ilfov operează în București. E ok, până la un moment dat. POS nu! Spun din proprie experiență de doi ani de zile am POS pe bord, patru mii să zic de pasageri, o sută s-au minunat, doi au tras cardul.

Transportatorii, dacă vor vedea că acest POS sau orice GPS, MMS le va aduce profit, spor în activitate, îl vor pune pe mașină, dacă nu, nu are rost să ne încărcăm cu cheltuieli în plus prin comisioane la bănci. Dacă nu putem crește încasările, măcar să scădem cheltuielile. E la limită. Tariful, repede repejor, în prezent după aceea structură, este stabilit greșit. Toată cheltuiala care rezultă în urma adunării acelor rânduri se împarte la un singur element, kilometru ocupat. Greșit. Noi mai luăm bani, taximetriștii încă de 2 ani m-am întors în stradă și sunt fericit de lucrul acesta. Mai luăm bani și din pornire și din staționare, astfel, la un calcul al unei curse medii de 5 km, cu 4 minute staționare, la 1 leu 69, luăm de fapt 2 lei 25 pe km. La 1 leu 99, care e tariful pe care eu îl practic la dispeceratul unde sunt arondat, iau 2 lei 65 pe km. E bine, e bine, chestiunea tarifelor e deja închisă, pentru că trebuie să ne uităm cu un ochi și la portofelul clientului, adică vom crește tarifele, dar vom avea mai puțini clienți și probabil mai puține încasări decât când tariful era mai mic, dar clienți mai mulți, deci, trebuie și dumneavoastră, ca autoritate, să ne ponderați bine, la o limită. Nu știu timpul, bine, parcările dedicate, să avem grijă și de planiști, mi se pare că o mică parte din acest iureș împotriva altor variante ar izvorî și din teama că le dispar planiștii. Și planiștii, care știm toți care suntem în această sală, au ținut taximetria, nu mai pot, nu mai pot. Un planist astăzi trebuie să dea 130 lei plus 30 lei carburantul, ca să facă cei 130 lei, 160 de lei pe zi, ei nu se spală pe dinți și el trebuie să dea 160 lei. E foarte apăsător. Probabil că o sursă importantă a lucrurilor neconforme care

se întâmplă este acest stres. El nici nu se spală pe dinți, nici nu urcă în lift și e dator 160 de lei, pentru care nu ia nimic. La UBER, iertați-mă dacă am folosit un cuvânt nepotrivit sau în oricare alt fel de activitate, la 160 lei dacă ia 20, 30, 50 e bine, aici nu. Și ei au început să părăsească sistemul pe bună dreptate. Eu îi văd, îi știu, aceiași taximetriști politicoși coboară la portbagaj din alte modalități după 10 ore după ce a plecat săracul de acasă e cam greu, de aici poate și unele manifestări neconforme. 10 ore să stai pe stradă... și închei, vă rog să mă scuzați, părerea mea este că acest proiect mai trebuie un pic lăsat să se dospească, pentru că, în primul rând, eu nu am descoperit, poate greșesc, rolul primordial pe care autoritatea trebuie să îl aibă în acest meci. Nu veți vedea nici unul de la Real că se duce la Ronaldo și îl trage de urechi că i-a rupt glezna unui adversar, ei sunt coechipieri. Deci, noi între noi nu e bine, nu avem voie să stabilim sau să modificăm reguli și știți foarte bine că au apărut contacte fizice periculoase, întâi între taximetria galbenă și UBER, după aceea între taximetria galbenă de București până la urmă între noi toți, ceea ce nu e de dorit. Trebuie puse temeliile corecte ale unui asemenea edificiu având un mare adversar, banii. Deci, aici încă se fac bani așa cum e taximetria, șchioapă, se fac bani, dar vrem și noi, la nivelul asfaltului, să rămână atâția bani câți să ne satisfacem propriile nevoi, unde urcă și cât urcă, asta nu e treaba noastră. Mulțumesc, apropo și în 30 de secunde..... de a modifica, adapta mașina, există unele probleme, totuși, în primul rând este contactul fizic, noi nu avem voie să atingem clientul, nu avem voie. De ce, dânsul să aibă o rampă, să aibă ceva, în al doilea rând, gabaritul taxiului nu permite un cărucior pliat chiar. El iese din gabarit și nu am voie să merg cu portbagajul deschis.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da, vă mulțumesc frumos! Asociația pentru Drepturile Taximetriștilor Independenți prin domnul președinte Viorel Radu, vă rog, mai este înscris și domnul Cojocar, dar bănuiesc că vine domnul Radu Viorel.

Domnul Viorel Radu - Asociația pentru Drepturile Taximetriștilor Independenți

Bună ziua! Viorel Radu este numele meu, sunt președintele Asociației Taximetriștilor Independenți. Aș începe cu articolul 2 din Legea 38/2003, care ne informează că serviciile de transport în regim de taxi sau transport în regim de închiriere, ca servicii de utilitate publică, se organizează de către autoritățile administrației publice pe raza administrativ-teritorială, respectiv cu respectarea îndeplinirii următoarelor condiții: și aici enumăr promovarea concurenței între transportatori, mai departe spune că garantarea respectării

drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local. Aș vrea să vă informez că de-a lungul timpului, am avut o serie de neplăceri și neajunsuri din cauza faptului că legiuitorul le-a dat posibilitatea transportatorilor să își organizeze propria activitate de dispecerat. În condițiile impuse de autoritatea de autorizare a Primăriei Municipiului București, taximetriștii independenți organizați ca și PFA, în mod evident că nu și-au putut organiza propria activitate de dispecerat, astfel că ei au fost nevoiți să meargă la un dispecerat autorizat care, acest dispecerat, a fost și este al unor societăți comerciale. Ce s-a întâmplat? Este de notorietate faptul că aceste dispecerate au impus tot felul de reguli abuzive, încălcând legea. Consiliul Concurenței a emis niște recomandări și a dat o decizie în acest sens pentru că piața taximetriei a fost investigată și sancționată pentru constituire într-un cartel. Observăm că în noile modificări noi ne-am fi așteptat ca toate aceste lucruri pe care eu le spun acum și autoritatea și Primăria Municipiului le știe, ne-am fi așteptat să vină cu niște lucruri astfel încât să remedieze și să nu le mai dea această posibilitate acestor dispecerate care, pur și simplu, nouă, ca și transportatori, ne-a făcut, mă rog, am fost de bună credință și noi am vrut să colaborăm, pentru că am vrut să fim niște parteneri de afaceri. Ei ne asigurau comenzile, noi executam transportul, astfel că toată lumea era mulțumită și clienții, și taximetriștii și toată lumea. Numai că acest lucru nu s-a întâmplat și a fost invers, au abuzat de acest dispecerat, clienții pe care noi îi aveam la colțul stăzii și ne găseau în stația de taxi au fost îndrumați prin tot felul de reclame, că numai prin intermediul apelului telefonic și al dispeceratului poate avea acces la serviciile unui transport legal și corect, ceea ce nu este adevărat. Atâta timp cât autoritatea ne-a dat această autorizație, transportatorii și-au făcut sau, mă rog, au încercat să-și facă datoria în condițiile vitrege pe care dispeceratele i-au sabotat, aș putea spune. Observ că, în noul regulament, autoritatea vine și, mai mult, le întărește această putere, astfel încât le dă posibilitatea să controleze activitatea transportatorului autorizat, să-i organizeze și să îi planifice ziua de lucru. Eu aș dori să vă spun că nu este corect și să ne direcționăm și să ne canalizăm către transportatori și nu către dispecerate, pentru că dispeceratele, în mod evident, față de ceea ce a spus Consiliul Concurenței, nu mai există dubii că ei au sabotat și vor continua să saboteze transportul autorizat. Am auzit tot felul de lucruri că taximetriștii nu au o ținută decentă, nu au un comportament civilizat, e clar că nu se întâmplă din partea PFA-urilor. După cum știți, în dreptul unei societăți comerciale, unei societăți de taxi, au desemnat o persoană care se numește manager de transport. Acest manager de transport, în fiecare dimineață când un taximetrist intră în tură,

trebuia să-l verifice cum ne verifica la școală la batistuță și la pahar, să vadă dacă este îmbracat decent, dacă este bărbierit, dacă are vreo problemă, vreo stare de sănătate, ori dacă acel taximetrist îl găsim la prânz, în mijlocul Bucureștiului, în papuci și în maiou, e clar că acel manager de transport, care trebuie să conducă permanent și efectiv activitatea de transport a unității respective, nu și-a făcut datoria. Noi știm că autoritatea de autorizare nu a luat nicio măsură în acest sens, cel puțin noi nu avem informații că ar fi luat ... când l-a văzut pe stradă în maiou nu s-a dus să-l întrebe de la ce societate este și de ce nu l-a întrebat pe managerul societății, managerul respectiv, ce caută domnul pe stradă în așa uniformă. Toate aceste lucruri ni s-au pus nouă în spate, noi PFA-urile, care, pe investiția noastră, pentru că noi nu ne-am permis și nu avem posibilitatea să băgăm PFA în faliment, pentru că nu există această posibilitate. Noi, pe investiția noastră, cu eforturile noastre, cu condițiile impuse de Dispecerat, am încercat să facem un transport public civilizat și să ne achităm onorabil, așa cum ne-am angajat prin contractul de atribuire în gestiune delegată. Pot spune că am reușit în mare parte, dar în condițiile actuale și propunerile pe care Primăria le face sunt convins că nu o să le mai putem, pentru că dispeceratelor li se dă posibilitatea să-și angajeze firme de pază și protecție, nu știu care este rolul acestor firme, li se dă posibilitatea să ne impună...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Domnul Busuioc - Federația Operatorilor Români de Transport - FORT

Domnul Florin Busuioc - Federația Operatorilor Români de Transport -FORT

Bună ziua! Florin Busuioc e numele meu, aș dori să semnalez câteva aspecte privind noile reglementări din Regulamentul Cadru, care e supus dezbaterii. Nu aș vrea să fiu foarte laborios, doar succint, unele aspecte chiar sunt puțin depășite de realitate. În primul rând, prevederea potrivit căreia aparatul fiscal să fie adaptat cu camere video nu poate fi realizabilă, întrucât știm cu toții, nu există cadru legal general pentru așa ceva. Nu poți, nu ai voie să filmezi un client în timpul unei curse, decât cu aprobarea persoanei respective și, în primul rând, aceste schimbări ale aparatelor presupun costuri financiare foarte mari. Știm cu toții care activează în domeniu că profitabilitatea operatorului de transport nu e cea care se discută de către cei din afara domeniului. Mai e și un aspect, procedura de achiziție a stațiilor de emisie recepție care și ea e puțin exagerată, presupune anumite proceduri care nu cred că fac obiectul activității în sine. Și un ultim aspect, aș vrea să mă refer la el, a fost introdus iar un aspect, o problematică care a fost

discutată de foarte mulți ani, cea a autorizațiilor din localitățile județului Ilfov, această problemă a fost dezbătută ani la rând, s-a ajuns la acorduri și acorduri, dar nimic semnat pe hârtie. Activitatea taximetriei pe București - Ilfov este o activitate care se desfășoară de foarte mulți ani, nu cred că reprezintă problema taximetriei. A fost și reglementată la un moment dat prin lege. Nu s-a materializat în semnarea unui protocol. Nu e vina transportatorilor. Aceștia au făcut investiții serioase, ca oricare transportator. Cred că ei au adus contribuția lor pentru buna desfășurare a activității. Aspectele legate de problemele taximetriei sunt cu totul altele. Nu că e de Ilfov sau că e de București, altele sunt aspectele problematice ale taximetriei: comportamentul șoferilor, care chiar a fost dezbătut pe multe canale de știri. Cred că e nevoie de o mai multă implicare vis-a-vis de disciplina în trafic, disciplina șoferilor față de clienți, ca aceștia să fie mulțumiți și să avem o activitate de nivel 2018 și nu de alți ani. Cred că dacă ne așezăm la masă cu toții și punem în discuție problemele reale. Nu să venim cu propuneri care nu pot fi realizabile. Am avea cu toții de câștigat. Cam atât am avut să vă spun.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumesc frumos! Vreau un singur lucru să lămuresc, pentru că nu aș vrea să se ducă în spațiul public ideea că ne dorim instalarea unor astfel de aparate de plată în interiorul taximetrelor și anume acele cu cameră, pentru că avem pretenția de la noi că știm de unde și până unde dreptul se întinde. Nu, aceste lucruri nu se regăsesc în acest regulament, am reținut ceea ce ne spuneți dumneavoastră, cu siguranță vom ține cont și de materialul scris pe care l-ați depus la secretariatul Primăriei Municipiului București, vă mulțumesc!

Academia de Taxi, domnul Pancă sau domnul Cătălin Stavarache.

Domnul Dan Pancă – Academia de Taxi

Bună ziua și bine v-am găsit! Noi suntem...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Numele, vă rog, pentru ...

Domnul Dan Pancă – Academia de Taxi

Dan Pancă mă numesc, noi suntem un fel de observatori a ceea ce se întâmplă pe piața taximetriei. Suntem și șoferi de taxi, vreau să vă spunem că acest Regulament nemulțumește în totalitate șoferii de taxi din toate punctele de vedere, s-au depus o groază de amendamente la propunerile pe care primăria le-a înaintat spre modificare, însă noi vrem să vă transmitem și

niște lucruri care țin de activitatea noastră în mod direct, niște lucruri pe care noi le dorim de la Primăria Capitalei și de la domnul viceprimar, de la patronate care sunt aici prezente și de la colegii noștri, care nu se comportă în Piață așa cum ar trebui, ca și executant al acestor servicii. Această activitate de transport ar trebui să fie dedicată în primul rând taximetristului și cetățeanului, nu patronatelor, nu mai știu eu ce organizații, care sunt interpușe între acești doi, aceste două elemente. Pentru că cetățeanul și taximetristul dau valoare sau plus valoare acestei meserii, ei doi pun taxiul în mișcare.

Drepturile taximetristului, indiferent sub ce formă desfășoară această activitate, ca PFA sau șofer angajat, trebuie respectate și puse înaintea altor interese. Exact cum spunea și domnul Dicu înaintea mea, șoferul de taxi are niște probleme în momentul acesta. Când se trezește dis de dimineață, se trezește deja dator. Atenție, e foarte important lucrul acesta și atunci când te trezești dimineața dator, nu mai poți să mai îndeplinești niște condiții pe care le impune dispeceratul, operatorul de transport care îți este patron, Primăria Capitalei sau mai știu eu ce element este în activitatea asta.

Noi avem ocazia acum, prin acest Regulament Cadru, să facem schimbări în bine. Deci, dacă nu le facem acum, urmează încă 10 ani în care o să ne chinuim și o să continue degringolada din taximetrie care e acum pe stradă. Nu o spunem noi, o spun cetățenii, o spune Consiliul Concurenței, avem tot felul de...noi observăm ce se întâmplă în piață ca simpli constataitori a ceea ce se întâmplă. De asta vă spunem că, în calitate de transportatori, constatăm că pe piață acum vorbim despre un asasinat economic. Deci, este o realitate, avem un cartel, pe care Consiliul Concurenței l-a dovedit în 2015. Chiar și ieri a fost dată o decizie a Consiliului Concurenței prin care patronatele sunt tot timpul..., au așa, o, nici nu știu cum să definesc, o ofensivă împotriva pieței și împotriva lucrurilor naturale care trebuie să se întâmple în taximetrie. Și Autoritatea Publică Locală nu este străină de aceste practici. Noi știm și vedem ce se întâmplă. Există în acest moment un război mocnit prin birouri, prin birourile autorităților în care organizațiile patronale caută să mențină actuala stare de lucru, ba chiar să le agraveze. Avem patron de firme de taxi din București care lucrează în paralel și cu servicii de ride-sharing care susțin această activitate, chiar dacă nedeclarat, dar o susțin. Noi știm că există asemenea practici, le cunoaștem și suntem gata să le și denunțăm, nu avem o problemă. Suntem organizații profesionale care răspundem la afirmațiile pe care le facem. Este o problemă care devine una socială și numai autoritatea, prin măsuri legislative echitabile și corecte, trebuie să intervină, trebuie să respecte legea, altfel se ajunge la anarhie și la situații similare... ați văzut și patronatele, zilele trecute, au denunțat o situație

în care un șofer de taxi a fost agresat de alți șoferi, de la servicii paralele de taximetrie. Domnule, deci aceste lucruri există! Există! Dumneavoastră, ca autoritate publică, trebuie să găsiți soluția și să ne găsiți soluțiile de care avem nevoie și noi și dânșii. Există! Dumneavoastră trebuie să țineți cont de ceea ce se întâmplă și în piață! Mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Și noi vă mulțumim, domnul Pancă și, sigur că da, oricând aveți știință de organizarea unor activități comune sau de situații care ne sunt opozabile nouă în ceea ce înseamnă actul de control, aveți toată deschiderea pentru că, așa cum ați observat și dumneavoastră și cum recunosc și parte din operatori, sunt probleme, pentru că atâta timp cât lucrăm cu oamenii...

Domnul Dan Pancă – Academia de Taxi

din sală....

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă așteptăm oricând. Vă mulțumesc, cu respect! Asociația de Monitorizare Taxi Transilvania. Sunt mai multe persoane. Cine urmează să ia cuvântul? Este cineva aici de la Asociația de Monitorizare Taxi? Domnul Viorel Arnăutu, domnul Ovidiu Spătaru, Marian Lăutaru, Dan Pancă a fost, ați luat cuvântul, domnul Stiveanu, Dumitru Grigore.

Vă rog să vă spuneți numele!

Domnul Viorel Arnăutu - Asociația de Monitorizare Taxi Transilvania

Bună ziua! Viorel Arnăutu este numele meu. Aș începe cu anexa 6 prin care, practice, dați putere dispeceratelor...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Anexa 6 de la regulament sau de la contract?

Domnul Viorel Arnăutu- Asociația de Monitorizare Taxi Transilvania

De la regulament. Prin care dați putere dispeceratelor de taxi să analizeze și să soluționeze reclamațiile beneficiarilor de servicii de taxi. Am dori să rămână totuși în sarcina celor reprezentați la articolul 37 din lege. Dispeceratele să rămână la modul de a prelua și de a transmite comenzile

taxi. În cazul în care doriți să mențineți această anexă dorim să avem și noi aceleași drepturi sau să fim pe picior de egalitate, să putem să facem aceleași lucruri. M-aș întoarce pe anexa 3 – contractul cadru de atribuire în gestiune delegată. Aveți art. 11 din legea 38 alin. 5, modificat și completat, prin care spune că autorizația de taxi poate fi prelungită la cerere pentru 5 ani. Contractul cadru care îl aveți și modelul vechi pe 178, dar și pe noua propunere la art. 2, 2.2, prevede o atribuire pentru 5 ani cu prelungire pentru încă 5 ani. Este adăugat mai mult decât prevede legea. Trebuie să garantați transportatorilor autorizați, că atâta timp cât aceștia respectă legea și ori de câte ori vor dori acest lucru, cererea lor de prelungire va fi avizată favorabil. Mulți dintre ei au pus ipotecă pe casă. Am adus și în discuție pe data de 10, când ne-am prezentat la discuții... și-au pus ipotecă pe casă pentru a aduce o mașină la un standard cerut de lege. Trebuie să-i garantați că, atâta timp cât acesta va respecta legea, își va plăti datoriile la stat, această autorizație nu îi va fi luată. Bineînțeles, puteți face un studiu de fundamentare să stabiliți la momentul actual cam care ar fi numărul de autorizații taxi care ar trebui alocate pe raza municipiului București și, de aici, Direcția de Transporturi să stabilească câte autorizații taxi sunt în momentul acesta pe piață valide, care este numărul cu care trebuie suplimentat acest număr de autorizații. Este foarte important să nu vă grăbiți, cum s-au grăbit și ai noștri cu acea faimoasă declarație 600, care abia a fost publicată în monitor și deja găsim soluții să o scoatem. Este bine să analizați punctele de vedere la toate asociațiile, noi suntem deschiși să colaborăm cu toții, să găsim un regulament cadru bun, dar bun și pentru transportator și pentru beneficiari ai serviciilor taxi. Mulțumim!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumesc frumos! Un singur aspect pe anexa nr. 3, vreau să vă spun că, niciodată la nivelul Primăriei Municipiului București, după 5 ani de zile, nu s-a pus problema prelungirii și în acest... la ceea ce spun eu stau mărturie prelungirile atâta timp cât s-au încadrat în regulamentul care este acum în vigoare. Nu s-a făcut niciodată și nu s-a dat discreționar nimănui, atâta timp cât a avut dreptul.

Domnul Viorel Arnăutu - Asociația de Monitorizare Taxi Transilvania

Din sală....

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles. Doar pentru a vă lămuri și a vă da o liniște din toate punctele de vedere. Așa cum ați spus dumneavoastră, atâta timp cât legea cadru reglementează lucrul acesta, lucrurile vin de la sine. Vă mulțumesc!
Domnul Gabriel Stăvilăru!

Domnul Gabriel Stăvilăru-cetățean

Bună ziua și mulțumesc pentru acceptul recomandării. O parte a subiectelor a fost pe tema proiectului de modificare a regulamentului, am depus opinii în numele Sindicatului Taximetriștilor, motivate de altfel, dar vreau să fac referire și vorbire la unele dintre cele care nu au făcut... nu s-au făcut auzite până acum aici... și mă refer la..., care țin tot de problemele serviciului. Și mă refer la stațiile de taxi, respectiv locurile de îmbarcare și debarcare și așteptare clienți, care nu sunt semnalizate, amenajate și semnalizate corespunzător nevoii serviciului, în sensul că executanții au fel de fel de probleme legate de identificarea unui spațiu pe durata executării serviciului de a-și aștepta clientela. Consider că ar fi necesar ca aceste stații de taxi să fie amenajate atât pe domeniul public, cât și privat, ce se află în administrarea Primăriei Municipiului București și am să spun și de ce. Am constatat cu toții fel de fel de bariere în piață, care interzic transportatorilor accesul la toată clientela urbei și mă refer aici la puncte furnizoare de clientele, cum sunt mall-urile, restaurante, hoteluri, gări, aerogări, autogări, cluburi, ș.a.m.d.. O astfel de barieră pusă doar în favoarea unui dispecerat X sau a unui transportator Y ar conduce la limitarea accesului tuturor transportatorilor la clientela serviciului și sper că sunteți de acord cu mine. De aceea consider că ar fi necesar ca aceste stații de taxi sau locuri de așteptare să fie semnalizate prin indicator- oprirea și staționarea interzisă, cu excepția taxi București, pentru că așa se numește serviciul, prin asta putându-se identifica și o sancționare a autovehiculelor private ce sunt identificate a staționa în stațiile de taxi în momentul de față. Scuze, am puține emoții...Merg mai departe. Lipsesc proceduri de stabilire a tarifului, a costului de dispecerizare, în noul proiect de regulament și consider că este un element foarte important pentru a proteja transportatorul, astfel încât, la momentul modificării și ajustării tarifului practicat în conformitate cu Ordinul ANRSCE, această majorare să se reflecte și în intrarea sau încasarea veniturilor dispeceratului taxi. Orice scădere a acestuia să conducă automat și în paralel la o scădere a venitului dispeceratului. Cred că trebuie găsită o soluție, astfel încât dacă serviciul se dezvoltă și cresc încasările executantului și dispeceratul, fiind o activitate conexă, să simtă o

îmbunătățire în sensul acesta. În caz contrar, să meargă înapoi împreună. Legat de procedura de avizare a listei de tarife. În momentul de față, transportatorul este obligat să înștiințeze, să-și fundamenteze costurile și să le recupereze, costurile legate de investiții și cheltuielile avute cu activitatea și să le recupereze prin tariful practicat. Ori această operațiune presupune, până la urmă, practicarea unui tarif afișat pe portieră și în aparatul de taxat utilizat în activitate, numai că, nefiind specificată o procedură de stabilire a migrării transportatorului de la un dispecerat la altul, ce se realizează? O încălcare a acestei obligații a transportatorului de a nu interveni asupra aparatului de taxat. În prezent, procedura este de genul următor – un transportator care pleacă de la dispeceratul X la dispeceratul Y trebuie să-și modifice costul de operare mai întâi în aparatul de taxat, după care să meargă la dispecerat și să-și facă un contract. Asta înseamnă că, până la împlinirea celor 30 de zile, ca și termen de soluționare a cererii lui de avizare tarif, el este în ilegalitate. Deci, trebuie să specificăm acest lucru, să-l cuprindem. Regulamentul actual nu prevede o astfel de securizare. De aici pornesc și abuzurile. Mă întorc puțin la art. 2 și spun așa: dumneavoastră, ca organizator, aveți obligația de a organiza executarea a două servicii către cetățenii bucureșteni și anume: cel executat în regim de taxi și cel executat în regim de închiriere. În paralel, funcționează un serviciu de închiriere neorganizat și neautorizat. De aici și problemele legate de X sau Y, nemulțumiri ale taximetriștilor care se simt zilnic piratați de un sistem de transport neorganizat și neautorizat. Consider că, în paralel cu acest proiect de regulament, ar trebui emis și proiectul de regulament al serviciului de închiriere.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumim frumos! Așa este, urmează să discutăm și cu societățile care fac această activitate de închiriere, bineînțeles la o masă comună astfel încât în prezentul regulament cadru, să putem prinde și reglementa și această activitate.

Asociația Profesională a Transportatorilor în Regim de Taxi și Închiriere, prin președinte, domnul Ghișa Mihai.

Domnul Ghișa Mihai - Asociația Profesională a Transportatorilor în Regim de Taxi și Închiriere

Buna ziua! Mă numesc Ghișa Mihai, președinte Asociația Profesională a Transportatorilor în Regim de Taxi și Închiriere. Vă mulțumesc de invitație! Țin să semnalez faptul că această hotărâre 178 a apărut pentru schimbare după manifestația taximetriștilor împotriva sistemelor de ride-sharing care

afectează taximetria în totalitate și mulți practică acest serviciu neautorizat fără a avea cheltuielile pe care le au taximetriștii. Ne referim la atestatul șoferului pe care trebuie să-l aibă pentru siguranța cetățeanului, ne referim la asigurarea de persoane și bagaje care trebuie să existe pentru siguranța cetățeanului, ne referim la ITP-ul care se face la 6 luni pentru siguranța cetățeanului și nu la 2 ani cum o fac dâșii, ne referim la autorizația pe care trebuie să o plătim la primărie și ei nu au niciun fel de autorizație, ne referim la reglementări ale legii taximetriei, la care noi trebuie să răspundem și plătim amenzi, aceștia nu primesc nicio amendă și nu răspund la nicio lege, iar noi trebuie să oferim același serviciu calitativ în fața clienților ca și dâșii, ceea ce nu este echitabil, deoarece noi banii, pe care îi plătim către stat și alte taxe pe care ei nu le au, ei le bagă în imaginea firmei lor sau în parcul de mașini, ceea ce noi nu ne permitem pentru că noi avem alte taxe față de dâșii și vă rugăm să nu plecăm de la premisa acelui protest și să schimbăm destinația prin amendarea taximetriștilor, că după acele proteste doar taximetriștii au fost amendați. Adică, noi suntem controlați în continuare, noi suntem amendați nonstop, noi suntem trași la răspundere, pe noi se arată că, în seara de revelion, s-a cerut 30 de lei pe o cursă de 10 lei, dar cei de la ride-sharing au luat 1.200.000 pe 2 km, adică despre asta vorbim. Este normal să poți să dai cu pietre în cineva care este autorizat, iar în unul pe care nu poți să-l iei de ciuf să-i faci nimic, pentru că nu este reglementat, să-l sprijini. Nu este moral, în primul rând ca o autoritate de autorizare să nu sprijine investitorul care investește și aduce un beneficiu și bani și calitate imaginii primăriei, cu unul care nu aduce nimic, decât pagubă și dacă se întâmplă, Doamne ferește, cum s-a întâmplat acum câțiva ani, dacă vă aduceți aminte, cu japoneza la aeroport, să vedem de unde îl luați pe acel șofer, cum îl depistați de o tragedie. Deci, trebuie să țineți cont. Totodată, asociația noastră, referitor la ceea ce a făcut referire și un prevorbitor de-al nostru la federație, noi avem în asociație și transportatori din Ilfov, vreau să țineți cont că Bucureștiul se află în mijlocul Ilfovului, nu se pot separa aceste două identități. București și Ilfov este același lucru, a fost și înainte, va fi și de acum încolo, există foarte multe...cum să spun... identități ale statului, cum este Garda Financiară, sau era Garda Financiară, că acum nu mai este, ANAF-ul, pompierii, salvarea, spitalul, toate din Ilfov sunt în București și până și prefectura Ilfov se află în București, în centrul Bucureștiului, chiar. Nu pot fi separate niciodată aceste instituții, București și Ilfov, deci nu se pot separa și timp de 10 ani de zile, chiar 11 ani, folosim acest serviciu de taximetrie în București. Mai mult de atât, în anul 2010, în luna august, a apărut legea 168, unde foarte mulți transportatori au investit în Ilfov pentru că le permiteau să facă taxi în București și nu numai în Ilfov și celor din București, să facă

taximetrie în Ilfov automat prin acea lege și trebuia semnat un protocol. De ce a fost trecut acest protocol nu se știe nici astăzi, pentru că nu este nevoie de el. Pe autorizația de Ilfov scrie Ilfov, pe aceea de București scrie București, nu mai era nevoie de un alt ecuson suplimentar. Spunem că au fost anumite interese de anumite părți ca să nu se semneze, fapt ca atare, din august 2010, nici în momentul de astăzi nu este semnat acel protocol. Mai mult de atât, transportul în regim de taxi nu face decât să aducă un beneficiu cetățenilor și de la colțul străzii nu ca acel ride-sharing, care îl face doar dacă îl faci prin comandă. Țineți cont că taximetria a fost în anul 1977, când a fost cutremurul, prin acele stații de emisie recepție, au fost folosite mașinile pentru cutremur...când a fost cutremurul. Dacă vor pica toate sistemele de internet și va fi un cutremur, Doamne ferește, știm bine cum arată Bucureștiul, să vedem cu ce vom transporta rapid dacă taximetriștii nu mai au stații de emisie recepție și au doar tablete. Vă mulțumesc și mă scuzați că v-am...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumim frumos! Domnul Ilie Daniel Matei. Vă rog!

Domnul Ilie Daniel Matei-cetățean

Bună ziua și vă mulțumesc că m-ați invitat!....

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Înainte de a-i da cuvântul, aș vrea să-i răspund domnului Ghișa că noi încă mai așteptăm autoritățile de la Ilfov să vină să semneze acel protocol. Așa cum știți, noi suntem cei care consumăm activitatea dumneavoastră, am solicitat-o de mai multe ori, este foarte adevărat că dacă ați pus pe fiecare în parte, Bucureștiul are dreptatea lui, Ilfovul are dreptatea lui, numai că, în acest moment, vorbim despre altceva, vorbim despre un plan de mobilitate București-Ilfov, vorbim de o dezvoltare comună, dar încă o dată vă spun, că încă mai așteptăm conducerea județului să vină să facă acest protocol cu noi și vă asigur că nu va exista din punctul nostru de vedere nicio problemă atâta timp cât sunt respectate proporțiile. Vă mulțumesc!

Domnul Ilie Daniel Matei - cetățean

Bună ziua și vă mulțumesc că m-ați invitat pentru a-mi expune și eu părerea asupra acestui regulament, care se prevede și aș vrea să încep, în primul rând, cu ce a specificat și domnul Gabriel Stăvilăru, cu locurile de așteptare, locurile de taxi, stațiile de taxi care nu există, sunt foarte puține în București și suntem foarte abuzați de Politia Locală. Deci, sunt chiar colegi

care au luat câte două-trei amenzi pe lună, chiar eu am luat două-trei amenzi pe lună, lângă statia Taxi. Deci, am parcat lângă statia Taxi, deoarece stația era ocupată de mașini particulare și am fost amendat și mi-au spus că dacă nu-mi convine să fac contestație, Așa. Eliminarea siglelor dispeceratelor ar fi o problemă pentru mulți bucureșteni care... mulți clienți ne spun de ce... să scrie pe toate mașinile Leone sau fel și fel de dispecerate și cel mai bine ar fi să scrie Taxi București pe toate și ca acel taxi să fie găsit în caz că un client și-a uitat un telefon, i-a căzut portofelul sau orice altceva, indicativul ar trebui să fie numărul de autorizație. Nu, fiecare firmă are indicative de la 1000 la 3000, unde nu există, nu sunt 3000 de mașini la o firmă. Și aș vrea să vă spun, fac taxi de zece ani de zile și în acești zece ani de zile am plătit foarte mulți bani acestor dispecerate și acestor oameni care au luat autorizațiile de la Primăria București, care le închiriază cum se știe, știe toată lumea cum, autorizații care foarte multe dintre ele, sunt pe grefă și care, la ora actuală, lucrează în București și aduc un prejudiciu foarte mare și toată lumea știe cam cât face aproximativ un taximetrist pe zi, în 24 de ore. Din punctul meu de vedere, aș cere ca acele autorizații care sunt pe grefă să nu se reatribuie tot acelor persoane și acelor societăți care le-au tot șmenuit de-a lungul anilor. Să se atribuie șoferilor vechi, care vor să faca taxi, care au investit, care au pierdut atâtea ani foarte mulți bani. Vă mulțumesc.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Adică dumneavoastră spuneți ca să intervenim pe Anexa nr. 1 și acolo unde pe portieră avem numele dispeceratului Taxi, așa să nu mai existe, să fie...

Domnul Ilie Daniel Matei-cetățean

Să fie doar Taxi, e mult mai simplu pentru toată lumea, ca să nu mai fie atâtea probleme.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles.

Domnul Ilie Daniel Matei-cetățean

Și indicativul este foarte important, ar trebui să fie numărul de autorizație. Așa clientul ar putea suna la Primărie, la telverde și ar spune: am uitat portofelul într-o mașină, i-am văzut doar indicativul 7100, puteți să-l identificați foarte rapid așa.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles, bun, am reținut.

Domnul Ilie Daniel Matei-cetățean

Și cu autorizațiile pe grefă, dacă s-ar interveni... suntem foarte mulți șoferi care...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da, am înțeles. Domnul Vicol Moldoveanu, de la firma Star Taxi.

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Bună ziua! Mulțumesc pentru invitație! Vicol Moldoveanu mă numesc, manager Star Taxi și transportator autorizat, foarte important. Aș vrea să fac o precizare din punctul meu de vedere. Sunt în meseria asta de taximetrist și efectuez servicii de transport de peste 17 ani. Aș vrea să menționez faptul că acest regulament sau draft de regulament nu ține cont de problemele transportatorilor autorizați și nici de problemele clienților de taxi. De-a lungul timpului s-au sesizat, au fost foarte multe sesizări și probleme sesizate de către asociațiile din domeniu și de către clienții utilizatorii ai acestui sistem de serviciu de transport de care nu se ține cont. Aș vrea să spun că încalcă legea la foarte multe articole, ba din contră am putea să-l denumim regulament de amendare a legii, din punctul meu de vedere, pentru că apar definiții noi care nu au corespondent în lege, se prelungește foarte mult legea. O altă problemă, sau dacă nu-l denumim ca și regulament de amendare al legii, ar trebui să-l denumim regulamentul dispeceratelor taxi. Se vorbește despre dispeceratul taxi mai mult decât despre transportator, decât despre serviciul de transport și despre șoferul de taxi, deci este incredibil. Se alocă dispeceratul practic prin acest regulament, dispeceratul devine autoritate de verificare și control. Am avut răbdarea să-mi arunc un ochi peste Anexa 6, este incredibil, am rămas uimit.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

În concret, ce reproșați dumneavoastră? Pe lângă ceea ce se vede din imaginea alăturată, adică modul în care nu reușiți să vă înțelegeți cu dispeceratele autorizate, cum sunteți și dumneavoastră.

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Eu nu am o problemă cu dispeceratele, eu nu aș vrea să port un dialog cu dispeceratele, am o relație de colaborare cu dispeceratele care nu s-a respectat, în ultimii 15 ani dispeceratele și asta o spune Consiliul

Concurenței, nu eu. Consiliul Concurenței, în decizia din 08.03.2015, a făcut niște sesizări, niște recomandări pentru Primăria Capitalei, de care nu se ține cont nici astăzi. Au trecut 3 ani. Primăria Capitalei nu a luat în considerare, deși au fost angajamente față de Consiliul Concurenței.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Deci, vreau să spunem, domnul Gheorghiu.

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Sunt foarte important, mulțumesc că mi-ați ridicat-o la fileu. Sunt recomandări care fac referire la faptul că transportatorul din piață, cel de care ne plângem astăzi că are mașina distrusă, că-i cad roțile, a fost prejudiciat tocmai prin sistemul de fraudare al tarifului pe care l-a făcut, cine, cine a fraudat asta? Sunt plângeri făcute la Poliție, inclusiv la autoritatea de autorizare, am depus foarte multe sesizări. Dispeceratul, dacă ne întrebați pe noi, transportatorii autorizați, executanții serviciului, pe noi, dispeceratele, și nu aș vrea să le bag pe toate în aceeași oală, dar o mare parte din aceste dispecerate ne-au băgat în pământ, ne-au adus aproape de faliment, da, aproape de faliment. N-avem o problemă cu ele, da, să funcționeze în piață, să-și facă treaba, fără nicio problemă, să nu mai intervină în activitatea mea, ori prin regulamentul ăsta, ce se întâmplă? Clienții de taxi sunt predați cu titlu gratuit către dispecerat, nu mai sunt clienții transportatorului autorizat, clientul de taxi este clientul meu, al transportatorului, al serviciului de transport public. Dispeceratul este un call center, fără nicio problemă, îi înțeleg logica, există precizat în lege, este o activitate conexă, dar nu putem să-l facem autoritate de verificare. Cum mă poate verifica pe mine, un transportator care de fapt ar trebui să fie concurentul meu direct în piață? După cum știți, de foarte multe ori, dispeceratul are și calitatea de transportator autorizat, păi Primăria are obligația să promoveze concurența între transportatori, conform articolului 2 din lege. Cum puteți să-mi garantați mie concurența între mine și un transportator care are abilitatea să mă sancționeze, să mă verifice, mai mult, mă obligă să-i port numele pe uși. Numele transportatorului respectiv eu sunt obligat să-l port pe ușă.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Dispeceratului

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Ori pe mine mă cheama Moldoveanu Vicol PFA, sunt transportator autorizat și am drepturi conform legii. Articolul 2, vă rog să-l analizați și să înțelegeți că vorbesc despre o problemă reală. Foarte important și aș vrea să mai punctez la final.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă rog.

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Cum a spus și colegul meu de la sindicat, locurile de îmbarcare, așteptare și îmbarcare clienți sunt foarte puține. Rugăm Primăria să facă un efort, să ne dezvolte aceste stații de așteptare clienți, pentru că suntem puși în situația faptului de a deranja cetățenii, de a fi sancționați, deși noi suntem în timpul executării serviciului de taxi.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Corect.

Domnul Vicol Moldoveanu - Star Taxi

Foarte important: aș vrea ca Primăria, prin acest regulament, să stabilească foarte clar o procedură conform Ordinului ANRSC de stabilire tarif la nivel de dispecerat, să nu mai dea posibilitatea unui dispecer x sau y să-mi fraudeze sistemul de tarifyare, pentru că am ajuns în situația în care suntem în faliment, azi, în 2018. Și aveți reprezentanții COTAR aici, care vin și se plâng la dumneavoastră. Nu mai pot să facă investiții, nu au în baza a ce, păi să vă explice de ce nu își permit, pentru că Ordinul ANRSC și legea ne obligă să avem un minim rezonabil de profit. Mulțumesc! În continuare dorim și ne manifestăm intenția să ne vedem cu primarul nostru, cu Primarul General al Municipiului București, vrem să facem o ședință, să venim în mod organizat, să ne exprimăm problemele civilizate. Nu dorim să blocăm orașul, nu dorim să manifestăm, nu dorim să facem probleme, dar în continuare vin și pe această cale cu rugămintea pentru doamna Primar General să-și facă o oră pentru noi. Mulțumesc și scuze că am depășit!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Nu este nicio problemă. Domnul Moldoveanu, pentru a lămurii și aspectele legate de ceea ce ați întâlnit în regulament vis-à-vis de practic prima barieră de a fi informat dispeceratul, este doar o chestiune

procedurală, ori nu trebuie să intre în mentalul colectiv faptul că activitatea de control o face dispeceratul, nu, este un filtru, este o primă bază, o primă scară, după care, sigur că da, cei care lucrează la Poliția Locală a Municipiului București și la Control preiau toate aceste date. Însă, așa cum o să vedeți și la sfârșit o să vă spun că nu numai dumneavoastră v-ați depus punctul de vedere, avem, spre surprinderea noastră, 1425 de interpelări cetățenești care, dacă vi le-aș aduce la cunoștință, cred că v-ați cruci. De aceea, haideți să vedem care sunt într-adevăr problemele care trebuie remediate, aveți perfectă dreptate cu spațiile de așteptare. Pentru această chestiune anunț public că săptămâna viitoare vom organiza cu toți investitorii, cu toate societățile care au mall-uri sau care au activități care necesită preluarea și servicii de taxi, să le stabilim în mod concret, pe interiorul dumnealor ce pot să facă, în schimb nu aș vrea, încă o dată, să rămână în mintea omului că dispeceratul este cel care sancționează. Aceea este norma internă pe care o are fiecare dispecerat și vreau să vă spun că niciodată nu ne-a interesat punctul de vedere al dispeceratelor, atâta timp cât Poliția Locală și-a făcut datoria. Sigur, este aici Directorul Poliției Locale, am rugaminta să fie mai atent la modul în care se sancționează, atâta timp cât locurile de parcare special destinate taximetriștilor sunt ocupate de alte autoturisme, pentru că nu trebuie nici să forțăm în astfel de situații.

Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România-COTAR, prin domnul Vasile Ștefănescu:

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România - COTAR

Bună ziua! Domnule viceprimar, stimați invitați, domnilor consilieri generali, mă numesc Vasile Ștefănescu, sunt transportator din anul 1991, sunt președintele Confederației COTAR și al Camerei Naționale a Taximetriștilor, asociație reprezentativă conform articolului 54 din Legea 38/2003, iar COTAR reprezentativ conform Legii 62/2011 pentru activitățile de taxi. Aș începe prin a mulțumi, cu toate că poate mulți condamnă, în primul rând, Primarului General al Capitalei, domnilor și doamnelor consilieri generali și tuturor celor care și-au adus aportul, într-adevăr, să facă acest draft de proiect, perfectibil până la urmă, niciodată nu va mulțumi pe toată lumea, sub nicio formă. După zece ani de zile, deci din 2008 s-a avut inițiativa să se modifice acest regulament de taxi pe raza Municipiului București, după ce Legea 38/2003 a fost modificată de n ori, cred că a fost cea mai modificată lege posibilă din domeniul transportului rutier. Taximetria este de utilitate publică, se știe. Observ că foarte multe discuții sunt pe

aceste aplicații și așa vrea, pentru că se induce până la urmă opiniei publice că cineva vrea să scoată aceste aplicații de pe piață și se va reveni la telefon sau la alte mijloace de comunicare, dar în afară cu totul al acestor aplicații taxi. Sub nicio formă, eu vă spun că sub nicio formă, aceste aplicații sunt în momentul de față, de atâția ani de zile, atât în cadrul dispeceratelor autorizate, deci le au deja și nimeni nu vrea să ne întoarcem cu 20 de ani în urmă, dar nici nu dorim ca de fapt să spunem că avem, am venit cu aceste inovații, unii dintre noi și folosim aceste aplicații, dar nereglementate. Legea 265/2007 care spune foarte clar, este completarea Legii nr. 38, spune foarte clar și la noțiunea de dispecerat spune “se dau comenzile, se primesc și prin alte mijloace”. Alte mijloace sunt explicitate în acest draft de proiect de modificare a regulamentului 178. Deci, nu înțelegem până la urmă, sincer, nici eu și probabil nici bucureștenii, ce se dorește până la urmă. De ce lumea spune și se induce în eroare că se vor scoate aceste aplicații. Nu, vor rămâne, nu au cum să se scoată, pentru că le avem și noi, vor rămâne într-un dispecerat autorizat, așa cum prevede Legea 38. Eu știu că orice activitate din România, vorbesc din țara noastră, trebuie să ai o autorizație de undeva ca să funcționeze, așa cum spunea și un domn consilier general, chiar și atunci când vinzi zarzavat în piață, ți-l iei din grădina ta, dar te duci cu el la piață, nu poți să-l vinzi dacă nu iei autorizație de vânzare din piață, o data, și dacă n-ai un certificat de producător. Nu poți să-ți vinzi bunul tău din grădină, asta e legea, nu am făcut-o noi, au făcut-o alții. Deci, domnilor, doamnelor, încă o dată reiterez faptul că nimeni nu vrea să scoată aceste aplicații, dar nici nu vrem haos pe piață. Și, uitați de unde a apărut acest haos, de la aceste aplicații, fără să dăm nume, fără să dăm nume și vă rog, am respectat pe toată lumea, vă rog frumos!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Nu, o secundă...

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Eu am impresia că dumneavoastră aveți o problemă, dar nu știu care este...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am o rugămintă, domnii din spate, nu v-a întrerupt nimeni. Automat i se oprește microfonul la cele trei minute. Vă rog, disputele pe care dumneavoastră le aveți, domnul Radu Viorel poate nu l-ați pus cum trebuie,

vă asigur că automat, din păcate, ca și la casa de marcat la dumneavoastră în taxi, se oprește atunci când spuneți stop cursei.

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Mă uit la ceas.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am rugămintea, vă rog din suflet, este normal ca la acest moment să ascultăm, după ce ieșiți aici, afară este vis-a-vis Parcul Cișmigiu și cred că aveți destul loc să vă lămuriți lucrurile, probabil cum știți dumneavoastră cel mai bine, ori cu cheia de 16, ori cu... vedeți dumneavoastră cum, da?

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Deci, acest regulament a apărut ca urmare până la urmă și a notificării taximetriștilor independenți, PFA-uri și a societăților comerciale și a organizațiilor patronale către Primăria București, deoarece au luat această amploare și aici mă refer în special la Uber, BlaBlaCar, Taxi Five, de ce să nu spunem și că am văzut și antevorbitorii mei Clever, Star și altele care apar și în continuare apar pe piață. De ce? Păi, dacă totuși suntem în Uniunea Europeană, nu trebuie să respectăm până la urmă și hotărârea Curții Europene de Justiție? Oare din această Europă a noastră, în care am vrut să intrăm, trebuie să luăm numai obligațiile, nu luăm și drepturile? Să iau Hotărârea Curții Europene de Justiție, care spune foarte clar: domnule, dumneata, ca aplicație, faci transport, nu faci, nu ești agregator sub nicio formă, ești transportator. Și atunci, probabil că ăsta a fost și obiectul ca să introducem de fapt, să reglementăm și să introducem în acest regulament Legea 265/2007. Eu vorbesc pentru toată lumea. Am 21 de minute.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da, atunci haideti să le punem, 21 de minute, da, am înțeles. Adică dumneavoastră vreți să spuneți că domnul Ninel Macarie, domnul Oprea care sunt înscriși la cuvânt, renunță la înscriere...

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Renunță în favoarea mea la minute.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Bun, haideți să facem o chestiune de compromis. Cred că ar trebui să concentrați, am înțeles, voi tăia de pe listă cei care s-au înscris la cuvânt, cu rugămintea ca în încă trei minute să punctați ca să putem închide această.

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Da, nicio problemă.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Domnul Moldoveanu, eu am dat punctual la fiecare om de pe listă, începem cu de-ale noastre, dar dacă oamenii spun: domnule, vreau să nu mai vorbesc, să vorbească domnul Ștefănescu, nu 21 de minute, încă 3 minute, haideți să terminăm așa cum trebuie, obiectiv.

Domnul Vasile Ștefănescu - Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România COTAR

Aceste aplicații, gen Uber, trebuie să aibă o responsabilitate. Care este responsabilitatea lor în piață? Că văd că asta e discuția până la urmă a acestei dezbateri, până la urmă. Ce răspundere au față de client și față de transportator? Mă refer aici la societățile comerciale, care este mașina societății comerciale, angajatul societății comerciale și aplicația se folosește de șoferul meu angajat, ia o aplicație care nu are acordul meu, e mașina mea, e benzina mea, absolut tot a societății comerciale și șoferul îl plătim tot noi. Aici este problema, nu altceva. Și acum am să revin scurt. Aș vrea la articolul 3, la formare profesională, să țineți cont că pregătirea profesională și continuă pentru obținerea atestatului profesional de taxi este prevăzut în OG nr. 27/2011 și este valabil și pentru manager de transport taxi. S-a introdus și este o Hotărâre de Guvern în anul 2016, Hotărârea nr. 879/23.11.2016. S-a înființat managerul de transport în regim de taxi. Rugămintea mea, la art. 3, alin. (1), pct. 6, propun completarea definiției dispecerizarea prin alte mijloace cu: ”și de a le transmite prin stația radio de emisie-recepție”. Deci la hotărârea din 16 decembrie, opinia noastră și propunerea noastră este de a pune o virgulă și de a le transmite și prin stația de emisie-recepție, prin orice alte mijloace electronice către taximetrist, adică virgulă prin orice alte mijloace electronice către taximetrist. Asta este propunerea, o adăugare, exact, pentru ca să eliminăm aceste anomalii care s-au creat, probabil a fost o scăpare, și tocmai de aceea am pus virgula și am adăugat ”și prin orice alte mijloace electronice către taximetrist”. Ca să nu se mai inducă în eroare

că aplicația nu se va folosi și la datul comenzilor către taximetrist, nu numai la preluare. Noi v-am transmis oricum toate propunerile noastre, domnule viceprimar, domnilor consilieri generali, și eu zic că sunt pertinente. Dumneavoastră rămâne, noi suntem consultativi toți cei de față, rămâne ca prin aparatele dumneavoastră de specialitate, să ajungeți la o concluzie benefică, ca transportul în București, până la urmă, să fie reglementat. Aș mai face o mică paranteză, antevorbitorul meu a spus de zona București-Ilfov, un antevorbitor de-al meu, este corect. Aș vrea să țineți cont de un lucru, este o lege, 38/2003. Până la urmă, dacă Bucureștiul, Primarul General și Consiliul General ar avea în subordine și tot Ilfovul, într-adevăr putem spune că am avea o metropolă și ar fi o singură entitate juridică. Dar, până la urmă, avem și un consiliu județean, cu un președinte al consiliului județean, cu "n" primării și, atunci, eu vă spun că nu se poate face un protocol conform Legii 38 cu consiliul județean, deoarece consiliul județean nu este autoritate de autorizare și trebuie luată cu fiecare primărie în parte. Vă rog să verificați dumneavoastră, consiliul județean nu este autoritate de autorizare. Autoritate de autorizare sunt consiliile locale și vă mulțumesc frumos!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles.Vă mulțumesc! Acum, Federația Națională a Camerelor Operatorilor Taxi și Taximetriștilor Independenți din România, prin domnul Trușcă Nicolae.

Domnul Nicolae Trușcă, Federația Națională a Camerelor Operatorilor Taxi și Taximetriștilor Independenți din România – F.N.C.O.T.R.

Foarte scurt, ca să nu mai avem probleme cu cele trei minute, în primul rând aș propune ca acest regulament, odată adoptat, să se revizuiască din 5 în 5 ani, pentru că pe perioada respectivă apar noi elemente și apărând noi elemente ar trebui făcute modificări la acest regulament. Îmi pare rău că am venit la o dezbatere foarte importantă, la acest regulament care ne doare foarte mult pe toți taximetriștii și pe clienții pe care îi servim și sunt foarte mulți antevorbitori care au foarte multe răutăți, care părerea mea este că nu își aveau locul aici, în fața dumneavoastră sau la această dezbatere. M-aș referi în primul rând la tarif – tariful este o mare problemă. Nu este normal, n-am făcut remarca că lucrez în această activitate din șaptezeci și ceva, deci am o experiență, tariful ar fi trebuit sau trebuie să găsim o metodă în care să-l reglementăm. În primul rând și în primul rând, ar trebui obligatoriu tarif de noapte, ca noi firmele sau și persoanele fizice să poată să beneficieze cei care lucrează de noapte, să fie plătiți. Ar trebui un tarif extraurban, sunt foarte multe curse care sunt refuzate. De ce? Pentru că vine și spune clientul,

domnule eu vreau să merg până la Ploiești, mergând până la Ploiești vreau bonul ca să-l decontez. Îl duc până la Ploiești? Nu-l duc. De ce nu-l duc? Pentru că aparatul arată pe bonul fiscal 5 lei și eu mă întorc pe gol de acolo. Deci, fiind tarif extraurban, care a fost introdus și a fost scos de cine,... mă rog. Referitor la un antevorbitor, care spunea ca pe ușă să fie trecut Taxi București. Părerea mea este că este greșit, părerea mea este că pe fiecare ușă să fie trecut dispeceratul, pentru ca clientul să poată să facă reclamație și să spună, să găsească mai repede, și una e să spună că este de la firma X, care a reținut-o și pe indicativ și-și găsește obiectele pierdute și altele și altele. Referitor la aplicațiile care sunt, mai ales acum și care este un mare tam-tam pe ele, să știți că eu, din punctul meu de vedere, la fel, nu am nicio problemă, singura problemă o am că aceste aplicații ar trebui să aibă și acordul nostru - unu, doi - eu, la ora actuală și vă dau exemplu clar o persoană fizică sau chiar al meu angajat are o reclamație sau eu trebuie să merg cu mașina la poliție, îl caut nu răspunde sub nicio formă și nu pot să dau de el. De ce? Pentru că el a închis totul de la aplicația sau de la dispeceratul meu, lucrează pe aplicația respectivă. La început când a fost, și dâșii cunosc destul de bine, când s-au înființat aceste aplicații, colaboram. De ce nu mai colaborăm? Mă rog. Și atunci colaboram și știa - îl bloca de la comenzi, pentru că acesta e un sistem, a bloca taximetristul respectiv, ca să putem să îl chemăm să rezolvăm problemele respective. Aș avea rugămintea la primărie, pentru că sunt foarte multe autorizații care au dispărut, persoane, cu autorizația respectivă – mă rog, au murit, au predat-o – să fie completate. Deci, completate, ca să fie numărul respectiv. Referitor la Ilfov, la Ilfov vreau să vă spun exact ce spunea și reprezentatul dâșilor, într-adevăr, este în mijlocul Bucureștiului, dar trebuie să fie reglementat, trebuie să fie reglementat să facă activitate în București, n-am nimic, n-am nicio problemă, dar atâta timp cât noi suntem reglementați, noi suntem amendați, poliția locală ne amendează, pe ei în momentul când îi găsește nu pot să-i amendeze. Și nu poți să-l amendezi, pentru că nu sunt sub autoritatea noastră, și de aici este o discriminare. În lege scrie destul de clar că putem să facem treaba aceasta. Nu s-a făcut, de ce nu s-a făcut? Nu mai contează de ce nu s-a făcut. Haideti s-o facem de aici încolo. Referitor la cazierul de conduită profesională, și aici închei, sunt foarte multe lucruri de spus, dar nu putem să acaparăm și comisia care va dezbate și va da finalul acestui regulament să fie foarte atenți și să-l dea și să terminăm odată. Acesta este regulamentul, de astăzi este votat, la revedere, toată lumea îl aplică și am terminat discuțiile, nu că mie nu-mi convine, știți, domnule viceprimar, nu-mi convine asta, știți, domnule consilier, ați trecut aia, nu-mi convine asta și să se țină cont că acest regulament să cuprindă clar și activitatea de taxi, taximetristul și obligatoriu și clientul, pentru că clientul ne aduce banii și trebuie să-l respectăm. Mulțumesc frumos.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da, și eu vă mulțumesc frumos! Ce nu înțeleg eu este o întrebare care mi-o pune un mai tânăr coleg de la USR zilele trecute și anume faptul că,

anacronic, este altceva, că toți sunteți taximetriști autorizați, toți vreți legalitate, în ciuda acestui lucru, în continuare, lucrați cu acele dispecerate, mă rog cu acele aplicații, ca să nu fiu... Este cred că o întrebare legitimă și ar trebui în sinea dumneavoastră să v-o puneți acolo. Legea nu vă obligă să lucrați cu o aplicație care nu este autorizată, vă aduc la cunoștință că suntem încă în dezbateri, nu am încheiat-o, și am să vă rog să-mi permiteți să invit și pe ceilalți participanți la această consultare să-și spună punctul de vedere. Acum îl invit pe domnul Andrei Gafiță, de la Camera Națională a Taximetriștrilor din România, vicepreședinte.

Domnul Andrei Gafiță, vicepreședinte al Camerei Naționale a Taximetriștilor din România - CNTR

Bună ziua, domnilor consilieri! Bună ziua, domnule viceprimar și stimați colegi! În primul și în primul rând, 90 la sută din regulamentul propus, cel puțin noi suntem de acord cu el, există mici amendamente pe care tot așa suntem asociații consultative. O singură întrebare am, este o foarte mare dispută vis-a-vis de aceste aplicații. Aceste aplicații se împart în două, cele care lucrează cu mașini neautorizate, nelicențiate, neavizate, cu șoferi neavizați și cele care pretind că lucrează numai și numai cu taximetriști autorizați. Eu pun următoarea întrebare – ce autoritate de control controlează dacă aceste aplicații lucrează cu taximetriști autorizați? Întreb pe dumneavoastră, domnilor de la primărie sau pe cei de la direcția control. Și nu pun întrebarea aceasta fără un anumit scop, ci pun întrebarea aceasta pentru că nu se poate controla acest lucru, pentru că nu este un regulament în domeniul acesta. În încheiere, vreau să vă spun în felul următor – putem și avem dovadă că în aceste aplicații se încarcă acte false ale unor persoane chiar decedate, numere de înmatriculare false și, dacă îmi dați voie, pot să vi le pun la dispoziție și dumneavoastră să verificați aceste lucruri, tocmai pentru că aceste aplicații nu au contactul vizual nici cu teoretic șoferul atestat, și nici cu autoturismul teoretic avizat. Și atunci, vă întreb pe dumneavoastră, care este autoritatea, care, în momentul de față, nefiind reglementate aceste aplicații, care practic fac aceeași activitate de dispecerat, că-l numim e-hailing, putem să-l numim oricum, practic preiau comenzi de la populație și le transmit către teoretic taximetriști autorizați. Aceasta e activitate de dispecerat. Este foarte simplu. Care este problema ca aceste aplicații să se autorizeze, să fie controlate și verificate de autoritățile de control la fel cum sunt dispeceratele autorizate? Este același lucru. De ce dorim sau unii dintre dumneavoastră doresc susținerea acestui dispecerat paralel? Este foarte simplu. Răspundem cu toții la fel în fața reglementărilor în vigoare. Este foarte simplu. Dovezile pentru ceea ce am susținut mai devreme și anumiți domni din spate râdeau, se află chiar la noi și, dacă aș putea, vi le-aș pune, dacă le primiți, vi le pun la dispoziție, pentru ca dumneavoastră să verificați personal. Nu pot să le fac publice numele și numărul de înmatriculare al acestor mașini acum, pentru că, în secunda doi, domnii din sală ar închide aceste conturi pentru că o pot face de la distanță. Pot să le închidă sau să le deschidă oricând doresc dânsii. Eu vă pot pune la

dispoziție și o să întreb, încă o dată, care este autoritatea de control a acestor aplicații online? Această persoană decedată care conduce teoretic o mașină fictivă, nu, n-are nicio legătură cu taxi – am și poza cu numărul mașinii respective, care în niciun caz nu este un taxi, ci este o mașină de gunoi, e numărul de la o mașină de gunoi. Păi, deci, oricine care nu poate să-și ia un atestat de taxi, poate să aibă acces la această aplicație de preluare de comenzi? Poate fi o persoană cu antecedente penale, poate fi un urmărit general, poate să fie oricine. Dacă înainte piratul se ascundea sau stătea într-un centru de interes – o stație de taxi Romană, Universitate, un centru de interes, un punct de interes, mall, oriunde, și se ferea, și se uita în oglindă permanent să nu apară o autoritate de control, poliția rutieră sau poliția locală în speță, acum el nu mai trebuie să se ferească, piratul. El stă pe o alee, retras, unde șansele sunt puține de a fi controlat, și merge din comandă, în comandă, în comandă, în comandă. De câțiva ani de zile, de când a apărut acest haos, au apărut și toate problemele și pirateria. Vă mulțumesc mult de tot.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Și noi vă mulțumim! Asociația Camera Taximetriștrilor din Municipiul București, prin domnul Dincă Bogdan. Bun, noi am dat timpul domnului Ninel Macarie, Gabriel Oprea, am rugămintea să aveți decența să vă înțelegeți că sunteți într-o dezbatere cetățenească. Chestiunile pe care, încă o dată, le aveți de împărțit, vă rog frumos, haideți, după ce terminăm această consultare, cu dragă inimă. Domnul Petrică Obreja. Nu este. Domnul Valentin Aramă. Nu este. Taxi Vultur, prin Constantinescu Nicoleta. Vă rog, doamna Constantinescu.

Doamna Nicoleta Constantinescu, Taxi Vultur

Bună ziua! Nicoleta Constantinescu este numele meu, în calitate de transportator autorizat. Mă aflu astăzi pentru a susține regulamentul-cadru, cu micile amendamente deja propuse, și aș vrea să vă aduc în vedere un lucru foarte important. Ar trebui să găsim o soluție să eliminăm haosul care a fost creat de aplicațiile pirat și vă explic și de ce. Noi, ca transportator autorizat, am investit destul de mult în mașini, prin leasing. În momentul în care oamenii nu reușesc să respecte legea sau le e mai ușor să lucreze pirat, se duc și lucrează în alte părți, efectiv rămânem fără șoferi, în ritmul acesta. Totodată cu aceasta se încurajează și clonarea taxi, anul trecut am avut trei situații de genul acesta la sfârșitul anului. Consider că o dispecerizare riguroasă, legală și controlată ar preveni toate aceste probleme de clonare a taxiurilor și, în special, dispariția pirateriei. Vă mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă rog eu frumos, observ că problema este între dumneavoastră și dumneavoastră. Vă rog eu, din suflet, aveți ocazia acolo unde vă duceți, în stradă, să puteți să rezolvați asta, așa intrăm într-o polemică care, credeți-mă, sunt oamenii de la televiziune... păi nu într-un dialog, fiecare spune ce

are de spus, ulterior puteți să veniți... ați depus? Am rugăminte să îi lăsăm pe colegii...Dumneavoastră v-ați spus punctul de vedere, fiecare, după care declar închise aceste consultări și ne retragem fiecare, și sigur că da, putem continua pentru că mai avem comisiile de specialitate din cadrul Consiliului General, unde, sigur, vom putea relua, sigur prin intermediul consilierilor generali – amendamentele ulterioare care pot fi aduse în plen. Vă mulțumesc. Săpunar Claudiu, domnul Tudor Nachev, avocat - din partea ANTTI. Este în sală? Nu? Poftim? Haideți! Vă rog frumos.

Domnul Claudiu Adrian Săpunar, președinte al Asociației Naționale a Transportatorilor și Taximetriștilor Independenți - ANTTI

Bună ziua! Sunt Săpunar Claudiu Adrian, președintele Asociației Naționale a Transportatorilor și Taximetriștilor Independenți. Sunt și transportator, mă rog, teoretic sunt și transportator autorizat, în litigiu cu P.M.B.. Mă rog, acestea sunt alte discuții. Referitor la acest proiect, am rugăminte să fie reverificat. Sunt introduse destule paragrafe, care vin ca și adăugare la lege. Eu am contestat vechiul 178, am și reușit printr-o hotărâre definitivă să câștig și să scot o parte din el. Mă rog, o să ajungă și hotărârea la primărie probabil, o să ajungă și la mine. Deci, rugăminte aceasta este – aceasta este o problemă. Și mai am o altă întrebare. Dacă acele faimoase aplicații agregatoare lucrează doar cu taximetriști independenți, de ce se poate să se comporte de fapt aceste,...unele dintre ele, se comportă ca și un dispecerat, transmit mesaje de la dispecerat, dau suspendări, pedepse la transportatori, în condițiile în care aceste aplicații sunt plătite în avans? Mulțumesc frumos!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă mulțumesc frumos!

Nu mai este nimeni înscris pe ordinea de zi.

Poftim? Unde?

O secundă, o secundă... când am ajuns la Asociația de monitorizare taxi am întrebat dacă sunt mai mulți, a intrat doar domnul Viorel Arnăutu am spus și atunci, mai sunt înscriși domnul Spătaru, Lăutaru, Dan Pancă, Florin Stiveanu.

Păi... și de ce nu ați venit când v-am rugat?

Păi, domnul Pană a fost!

Vă rog frumos mergeți, domnul Radu Viorel, cine nu a luat cuvântul... sigur că da, Doamne ferește!

Domnul Spătaru Ovidiu

Spătaru Ovidiu, bună ziua, mă numesc.

În primul rând, am marea rugăminte la autorități și la dumneavoastră, în special, domnule Bădulescu, să țineți cont de părerile taximetriștilor: aceștia

care muncesc, care șofează, care taximetresc efectiv la volan, care au legătura cu clientul; nu să Țineți cont de părerile celor care stau cu picioarele pe sub birouri și vor să ne facă nouă fel de fel de greutate, să zic așa.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am să țin cont de punctul dumneavoastră de vedere.

Domnul Spătaru Ovidiu

Vă rog. Pentru că cei care au luat cuvântul aici...majoritatea sunt patroni de firme și își apără interesele lor, e logic.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles. Dar, după părerea mea, este că fiecare care e în domeniul acesta trebuie să vină aici și fiecare trebuie să își spună părerea.

Domnul Spătaru Ovidiu

Știți că dintre toți 10-12 câți au luat cuvântul, decât un taximetrist a vorbit.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Bine, atunci: vă rog patronii să vă sculați și să-i dați drumul de aici.

Domnul Spătaru Ovidiu

Nu, nu... nu vreau să... Eu doar v-am rugat decât să Țineți cont de părerile taximetriștilor, ale transportatorilor autorizați.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Păi, după principiul ăsta...întotdeauna am ținut. Domnul Radu Viorel ori de câte ori a venit la noi, să știți că am avut nu grijă, ci mare grijă să facem această diferență pentru că este adevărat că problemele dumneavoastră sunt mai speciale și ne-am aplecat întotdeauna asupra lor.

Domnul Spătaru Ovidiu

Vă mulțumesc!

Asta am cerut: decât să aveți în vedere și părerile taximetriștilor.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Sigur. Vă rog.

Domnul Spătaru Ovidiu

Una dintre propunerile mele este: colantul de pe ușă cu sigla căreia îi fac reclamă, a dispeceratului la care sunt arondat (deci, prin lege, sunt obligat să fiu colantat la un dispecerat), reclama respectivului dispecerat să dispară de acolo. Eventual, să apară Taxi București, să apară numele meu ca transportator și atât. Pot fi recunoscut, cu ușurință, după indicativ, care e menționat ca fiind numărul de autorizație. Vorbim strict pe raza municipiului București, regulamentul acesta aici se referă și nu sunt posibile două indicative pe aceeași mașină. Deci, prin chestia aceasta, putem să eliminăm clonatul.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Ce mă surprinde pe mine e un fenomen această clonare; noi tot auzim pentru că nu suntem în branșă. Dar, poate ne spuneți și nouă în ce constă această clonare pentru că noi o să anunțăm poliția pentru că bănuiesc că nu ține de noi, de primărie.

Domnul Spătaru Ovidiu

Da, exact acum vreau să vă spun. Cu siguranță. Nu ține de dumneavoastră, ține de Corpul de Control.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Spuneți-ne și nouă că tot auzim: clonare, clonare...

Domnul Spătaru Ovidiu

Clonarea înseamnă un taxi care nu mai este autorizat sau care nu are copie conformă sau autorizație valabilă și el funcționează pe stradă. După care, deci ne referim la grefe aici care, majoritatea, sunt colantate sub umbrela COTAR să zic așa, sunt apărute de membrii COTAR. În fine, asta e altceva, poate să îi reprezinte oricine, poate să meargă la dispeceratele corecte nu prea găsim grefe și, de fapt, nu găsim pentru că nu sunt primiți. Așa. În al doilea rând, aș vrea să se implementeze în regulamentul acesta, care va fi votat sau ce formă finală va avea el, aș avea rugămintea să țineți cont de tariful de noapte și de tariful extraurban. Prin chestia aceasta, se elimină refuzul curselor, pentru care primăria sancționează taximetristul de refuzul curselor. Deci, eu sunt obligat să refuz clientul respectiv. Pentru că nu pot să îl duc în comuna nu știu care la 20-30 de km, pentru că nu-mi recuperez costurile de reîntoarcere în localitatea de autorizare, rețineți. Aceasta este valabil și la Ilfov. Având un tarif extraurban, eu pot să funcționez cu tariful de extraurban în alte localități, adică în 30 Decembrie, la

Poplaca ș.a.m.d.. Pe când unul de la Otopeni n-are ce să caute în București, să taximetrească la el acolo la Otopeni, pentru că de aceea și-a luat autorizația sau la Snagov sau dacă vine în București cu un client de acolo, să vină cu tariful extraurban. Mi se pare foarte normal asta. Și încă o chestie pe care vreau să o punctez. Corpul de Control să își facă treaba, vă rog frumos, mult mai sever. Acum, momentan, noi, taximetriștii suntem hăituiți de poliția locală. Dar, rețineți: taximetriștii autorizați, atât. Uber, Taxify și companiile care.. că mai sunt, au mai apărut acum câteva aplicații, gen ride sharing, care fac transport de persoane neautorizat pe raza municipiului București, nu sunt sancționați în niciun fel. Vă rog să nu luați în calcul că ei sunt legali. Nu sunt legali deloc, nefiind transportatori de persoane autorizați. Eu, ca transportator, am o amendă de la poliție de cel puțin 1000 de lei, dacă mă oprește pentru un control. Mă credeți că prefer, în condițiile în care arată regulamentul acesta acum, prefer să mă decolantez, să predau autorizația și să mă duc la taxi Uber? Taxi face. Asta vreau să vă spun. Nu scrie pe el, dar, dumneavoastră nu îl controlați pe el, ci mă controlați pe mine că sunt autorizat.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Aș vrea să vă răspund. Aș vrea să știți un singur lucru și este important să știți că personalul de control din cadrul poliției locale a municipiului București nu face decât să acționeze în baza actelor care îi sunt puse la dispoziție. 2. Activitatea de control pe care dumneavoastră o reclamați că ar trebui făcută. Aveți perfectă dreptate, toți am sesizat organele Ministerului de Interne și ale ANAF-ului, pentru că, așa cum puteți observa, din ceea ce fac dâșii, se circumscriu și încep să pășească și să întrunească elementele constitutive ale unor infracțiuni. Noi nu avem competență Primăria Municipiului București, prin poliția locală, decât să controlăm ceea ce autorizăm. Ori, noi autorizând activitatea de taxi, cea galbenă - așa cum ne place să spunem, nu avem instrumentele necesare să facem aceste demersuri. În schimb, nu o dată, de mai multe ori, ba chiar și în cadrul ședințelor de autoritate ale Autorității de Ordine Publică a Municipiului București, am solicitat Direcției Generale de Poliție a Municipiului București să se implice în acest fenomen care este un fenomen producător de insecuritate la nivelul municipiului București și de materie care nu trece prin filtrul imposibil la Ministerul de Finanțe. Aveți perfectă dreptate, dar cred că, după acest regulament, care va ține cont de toate exigențele și de toate problemele ridicate de dumneavoastră, va trebui, printr-un efort comun, să mergem și către ministerul de resort și să înțeleagă că, dacă, în scurt timp, nu vor înțelege să vină în întâmpinarea rezolvării noastre punctuale, pentru

că noi avem o cazuistică care evident este subliniată și nu mai trebuie s-o reluăm, vom fi tot timpul cu aceste probleme nerezolvate.

Domnul Spătaru Ovidiu

Și aș mai avea...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă rog, sigur.

Domnul Spătaru Ovidiu

Probabil, am depășit... Un singur punct mai am. Vă rog să menționați acolo destul de clar...eu, ca transportator autorizat sunt obligat prin lege să colaborez cu un dispecerat de taxi. Vă rog să menționați în noul regulament care va fi votat, cota de plată. În momentul în care dumneavoastră, ca autoritate, mă obligați să colaborez cu un dispecerat, vreau să fie menționată acolo și plata făcută de mine către dispeceratul respectiv. În momentul de față, un dispecerat are 50 de lei taxă care poate urca la alt dispecerat la 750-800 de lei cotizația către dispeceratul respectiv. Vă rog să menționați în regulamentul acesta, dacă tot mă obligați să colaborez cu un dispecerat, suma fix cât costă, pe care eu ca transportator trebuie să o plătesc dispeceratului. Pentru că dumneavoastră ați făcut un regulament-cadru, care va trebui semnat între mine și dispecerat, dar nu ați menționat acolo și vine dispeceratul după, conform anexelor, și mai aduce la contract 2, 3, 4 anexe prin care se stipulează cotizația mea către dânsul și aș vrea să știm și noi o sumă clară. Nu poate să îmi ia, asta e...

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles. Sigur. Vreau să vă spun un singur lucru: nouă nu ne este permis prin legislație și nu numai României, ci este o chestiune de universalitate în domeniu acesta, astfel încât noi nu ne putem interpune în relațiile comerciale, pentru că dreptul civil reglementează foarte clar aria de competență pentru o piață liberă. Este atributul dumneavoastră, numai al dumneavoastră, al părților contractante care, atunci când se înțeleg, convin pe principiul bunei-credințe să își ducă la bun sfârșit obligațiile. Eu, vă rog să mă credeți, că chestiunea tarifului nu poate fi lămurită de noi, este o chestiune segmentială, pot da un minim și un maxim. În acest interior, dumneavoastră, prin capacitățile dumneavoastră funcționale, prin dotările pe

care le aveți, prin nivelul serviciilor pe care le oferiți, prin serviciul dumneavoastră, urmând să vă câștigați un loc pe piață. Este ca și cum am pune egal între ceea ce spun eu și Dacia care costă cât costă și... care e tot mașină și costă cât costă. Fiecare are clienții lui și se duce în direcția pentru care optează.

Domnul Spătaru Ovidiu

Nu avem absolut niciun drept. Nouă ni se impune lucrul: „vii la mine, plătești atât.” Nu avem ce să negociem.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă vorbeam puțin mai devreme despre niște principii, adică principii bune-credințe și al înțelegerii dintre părți. De aici încolo: acestea sunt instrumentele pe care anul 2018 ni le oferă la nivelul dreptei.

Domnul Spătaru Ovidiu

Da, dar dumneavoastră, prin propunerea pentru acest regulament, le dați mână liberă dispeceratelor să ne pună ce taxă vor dâșii. Asta încerc să vă spun, n-a fost așa până acum, dar prin această propunere de regulament le dați mână liberă să poată să ne controleze. Da, așa scrie.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Aș vrea să vă mai spun un singur lucru, tot pentru cetățeni. Că la această dată aveți preț de noapte. Faptul că înțelegeți să nu îl practicați pentru a nu rămâne în urmă...

Domnul Spătaru Ovidiu

Repet: asta e la latitudinea dispeceratului, iar dispeceratul l-a scos. Eu, ca transportator, nu pot să îl folosesc pentru că dumneavoastră ați împuternicit dispeceratul să îmi impună un tarif și atât.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Corect. Am înțeles.

Domnul Spătaru Ovidiu

Și-atunci, eu nu am încotro: ori mă duc la mafia care a fost sancționată de cartel.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Vă rog frumos.

Domnul Spătaru Ovidiu

Păi, exact acestea au fost cuvintele Consiliului Concurenței, nu sunt cuvintele mele.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Nu, dar ideea este că vă atrageți într-o dezbatere publică ulterior și câteva consecințe, dacă cineva se simte...

Domnul Spătaru Ovidiu

Nu, nu, îmi asum ce spun pentru că nu sunt cuvintele mele. Cuvântul „cartel” a fost spus de Consiliul Concurenței.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

A, atunci sunteți neam de dac și e bine. Dar, pe regulament, cu tot respectul. Restul... Cișmigiu, cum ieșiți...

Domnul Spătaru Ovidiu

N-aș vrea să mă interpun cu nimeni în Cișmigiu.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Atunci, cu noi, aici, ce să faceți? Aveți perfectă dreptate, dar nici să ne facem mafioți, că poate se simte și colegul meu mafiot. Bun, vă mulțumesc din suflet. Pertinente, de altfel. Cu rugămintea de a găsi, totuși, și o variantă, așa cum v-am spus, cu un dialog direct către ministerul de resort, pentru a reuși, în interiorul legii-cadru, să punctăm aceste lucruri care să vină în sprijinul și a problemelor ridicate de dumneavoastră. Credem că împreună, autoritate și societăți de taxi și taximetriști autorizați, să mergem către Guvern după această discuție și să punctăm efectiv elementele care trebuie modificate în legea-cadru. Vă mulțumesc.

Domnul Spătaru Ovidiu

Și eu vă mulțumesc.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Domnul Marian Lăutaru.

Domnul Marin Lăutaru

Lăutaru Marin mă numesc. Bună ziua și sărut mâna dumneavoastră! Sunt transportator autorizat de către Primăria Municipiului București, de Consiliul local mai exact. Nemulțumirea mea este: vreau să fac referire puțin, dacă se poate, la aplicațiile taxi, prin care e o mare nemulțumire și nemulțumirea aceasta nu vine din cauza faptului că se poartă, și vorbim acum pe nume, Clever și Star Taxi, dar nemulțumirea noastră vine din partea celorlalte care folosesc aceste aplicații cu mașini neautorizate și practic nici prin ele dâșii în celelalte au alte aplicații pe care le folosesc pe mașinile autorizate. Ca atare, eu aș propune la această hotărâre interzicerea tuturor aplicațiilor, cu excepția mașinilor autorizate de către Consiliul local al Primăriei București și care sunt atestate taxi. Referitor la dispecerate: dispeceratele, indiferent cum ar fi ele, opționale sau obligatorii, nu vor dispărea de pe piață. Problema este să se impună în piață prin tarif, prin modul de tarifare pe kilometru, distanță și staționare. Deci, în condițiile acestea, structura de cheltuieli, consider că fiecare persoană autorizată, inclusiv societățile comerciale, trebuie să depună personal structura pe cheltuieli la primărie și primăria să facă de tarifare.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles. Să înțeleg că, de la acest moment, împărțim pagina în două și anume: avem dispecerate și aplicații. Practic, în acestea se impart problemele noastre care ar trebui poate, nu poate ci cu siguranță reglementate în viitorul regulament. Am înțeles. Vă mulțumim! Mai aveți, mai aveți?

Domnul Marin Lăutaru

Nu mulțumesc, sănătate, sărut mâna.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Deci a fost domnul Lăutaru, domnul Dan Pancă, ați fost. Domnul Stiveanu, vă rog, Siteavu, mă scuzați. Vă prezentați dumneavoastră, vă rog.

Domnul Titi Florin Siteavu

Bună ziua tuturor, numele meu este Siteavu Titi Florin. Sunt, în primul rând, cetățean al acestei urbe. Sunt, în al doilea rând, taximetrist și, în al treilea rând, sunt transportator. Am făcut o mică schiță pe telefon, căci sunt foarte multe de spus în aceste trei minute, nu știu dacă voi avea timp. Totuși, o să încep cu anexa 6 din regulament: din punctul meu de vedere, unul dintre cele mai grave elemente pe care Primăria Capitalei vrea să le

implementeze în acest nou regulament cadru, este desemnarea dispeceratului ca un fel de autoritate publică care gestionează această activitate de taximetrie, lucru recunoscut, mai devreme, chiar de către un membru COTAR, patron de dispecerat. Deși acest dispecerat are, conform legii taximetriei, un rol simplu în această activitate, respectiv acela de a prelua o comandă făcută de către un cetățean și a o distribui, mai departe, prin stația radio, taximetristului, urmând ca acesta să o onoreze, ne trezim în această activitate cu un dispecerat care, până la urmă, substituie autoritatea publică locală. Noi, din stradă, observăm că această autoritate a fost depășită de problemele pe care le are taximetria și, din acest punct, îi dăm acest contract de delegare dispeceratului, prin care îl împuternicim cu o autoritate pe care numai o instituție publică poate să o aibă într-un mod normal. Aș dori să aduc în discuție și tariful maximal la care ați făcut dumneavoastră referire mai devreme, ați spus că dumneavoastră nu puteți interveni în stabilirea prețului unui contract între un dispecerat autorizat și un transport autorizat. Încă din anul 2008, tariful maximal nu a mai fost indexat de atunci, cu toate că, la plata redevenței pe care am făcut-o în 2015, am plătit o sumă pentru redevența taxi, anul acesta, această redevență țin să menționez foarte tare că a fost indexată conform inflației și atât.

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Deci, a fost indexată conform inflației și atât. Pentru că orice majorare de maxim permite celui care autorizează și creșterea costurilor ulterioare care vin în cascadă. Am rămas la nivelul 2008, doar am aplicat cota de inflație și atât. Îmi permiteți? Lăsați-l pe colegul dumneavoastră să își termine ideile. Vă rog, continuați.

Domnul Titi Florin Siteavu

Ca să nu mai rețin, căci nu știu dacă mai este și altcineva care vrea să vorbească. Aș dori să cer pe această cale ajutorul autorităților locale, prin prisma faptului că dorim ca o comisie formată din cadrul primăriei, mai exact de la Transporturi, să ne ajute în realizarea unei fișe de fundamentare a unui tarif făcută real de către niște experți pe transportul rutier, cu o marjă de profit undeva la 10-15% și doresc ca acel tarif ce reiese din acea fișă de fundamentare să fie un tarif minim, aprobat de către primărie, iar cine va merge sub acele costuri, bănuiesc că face evaziune fiscală sau altceva. Altfel, nu pot să-mi explic de ce, zece ani de zile, am stat pe un tarif aprobat de către Primaria Capitalei de 1 leu 39, iar după 10 ani de zile prețul benzinei aproape că a crescut cu aproximativ 30%, iar creșterea de tarif a fost de 30 de bani. Vă mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Am înțeles. Deci, pe lângă cele două probleme mai împărțim, mai introducem și prețul, problema tarifului, vis-à-vis de majorarea pe care dumneavoastră ați motivat-o în direcția în care astfel s-ar reflecta mult mai bine financiar și ar justifica munca fiecăruia. Am reținut, vă mulțumesc! Mai este cineva înscris la cuvânt? nu? ca cetățean sau...? Bun, vă rog domnul Pană, Pancă...

Doamna Mariana Brod - Director Executiv Direcția Asistență Tehnică și Juridică

A mai vorbit odată!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da... da... mi-l dați mie și eu îi transmit dumneaei. Este o consultare, am înțeles. Vă rog să mă înțelegeți că lucrul acesta mi-l puteți da mie, iar eu am să-l transmit, de altfel nici nu putem transmite mesaje decât în interiorul acestui regulament. Eu știu, dar credeți-mă că nu vreau să transform chesiunea aceasta în altceva. Vă mulțumesc! Vă aștept oricând. Domnii consilieri generali prezenți aici, are cineva înscrieri la cuvânt? Vă rog, domnule consilier general!

Domnul consilier Cătălin Deaconescu

Bună ziua tuturor! Mulțumesc, domnule viceprimar, că mi-ați dat posibilitatea să mă exprim la finalul ședinței. Sunt Cătălin Deaconescu consilier din partea PNL. Vă spun ce am așteptat eu și de la această dezbatere și de la acest proiect, nou proiect de regulament. Aș fi așteptat din partea tuturor, mai degrabă să arate că în centrul preocupărilor fiecăruia dintre dumneavoastră se află clientul, se află cetățeanul deservit, atât de operatorul de transport cât și de dispecerat. Am văzut aici o întreagă dezbatere despre aplicații, despre aplicații integratoare, despre Uber. În regulament nu este vorba despre Uber sau alte servicii de tipul acesta, dar am văzut puțină preocupare față de nivelul calității serviciului oferit. Am auzit că sunt... și mi-a fost confirmat de la acest microfon, că sunt operatori care funcționează de ani de zile pe certificate de grefă și lucrul acesta trebuie să înceteze. Mi-a fost confirmat încă odată faptul că tarifele care sunt în acest moment în vigoare sunt fundamentate pe niște fișe, care nu țin cont de costurile reale ale serviciului și nu dau niciun fel de șansă la dezvoltare și la creșterea calității serviciului prestat. Am văzut în Regulament câteva lucruri care mă îngrijorează și, în opinia mea, nu fac decât să pună taximetristul – prestatorul serviciului, cumva pe o poziție inegală față de dispecerat. Dispeceratul, să nu uităm că este definit de lege ca un serviciu în slujba transportului și nu este cheia acestui serviciu de transport în regim de taxi. Am văzut că, inclusiv, dispeceratul poate prelua sarcini care revin unei autorități publice, și anume, funcția de control, funcție de control, care din

păcate, de mulți, mulți ani, din partea Primăriei Capitalei, nu a fost exercitat așa cum trebuie. Am văzut că, în regulament, avem destule prevederi care exced cadrului legal național, dar și european. Fac o paranteză, și vă spun că noi, Partidul Național Liberal, am trimis ieri o scrisoare de atenționare către Comisia Europeană vis-a-vis de vechiul proiect modificat în decembrie, și anume, referitor la încălcarea Directivei TRIS, și așteptăm și știm că avem un interes deosebit, deja stârnit acolo. Am văzut oameni care spun jumătate de adevăr, care pun în aceeași oală aplicațiile integratoare și inovative cu aplicațiile de tip Uber, care sunt cu totul altceva, care interpretează Decizia Curții de Justiție Europene ca fiind un drept și nu o obligație de a o aplica, dar care, în același timp, o interpretează că se aplică tuturor aplicațiilor. Văd în Regulament un lucru care iarăși mă îngrijorează, și anume, că fiecare dispecerat va trebui, dacă dorește să aibă o aplicație proprie, nu mă gândesc din punctul de vedere al clientului, al consumatorului de serviciu de taxi, cum este să ai 36 de aplicații pe telefon, să le pornești pe toate și să vezi care vine primul. Eu cred că ar trebui să încercăm să reglementăm ceea ce cadrul național și cadrul european ne permite să reglementăm la București, să întărim funcția de control a Primăriei, astfel încât să rezolvăm odată cu concurența neloială pe care ne-o fac cei care se autorizează în alte localități și deservesc permanent clienți din București, nu fac curse interjudețene sau curse între județul Ilfov și municipiul București. Și chiar pe drum când veneam la această ședință, am văzut doi taximetriști autorizați în Ilfov. Unul dintre ei fusese mai inteligent, își ștersese localitatea de autorizare, nu se vedea pe ușa din dreapta spate, dar amândoi erau autorizați la Ilfov și amândoi așteptau clienți la Piața Universității. Eu cred că trebuie să rezolvăm odată pentru totdeauna cu lucrul acesta. Ori facem pe autoritatea teritorială metropolitană, și autorizăm la comun, și atunci este concurență, sunt de acord, sunt aceleași condiții create și nu au decât să funcționeze unde doresc dâșii, în București sau în Ilfov sau în ambele, dar atâta timp cât avem un cadru în vigoare, nu au ce căuta să stea în stații să preia clienți. De asemenea, dispeceratele, nu știu de ce le dați comenzi în București, din București în București? Le mai dau și dispeceratele, lăsa-ți-mă că știu bine, lăsa-ți-mă că știu bine, vă rog frumos, v-am ascultat cu mare atenție.

Domnul Viceprimar Aurelian Badulescu

Vă rog frumos...

Domnul consilier Cătălin Deaconescu

Sunt și aplicații, și am atras atenția și aplicațiilor să-i scoată din...aplicații.

Domnul Viceprimar Aurelian Badulescu

Am rugămintea, vă rog frumos să îi permiteți domnului consilier general să-și spună punctul de vedere. Am rugămintea...Dacă pentru dumneavoastră este valabil Cișmigiul...referitor la colegul nostru, nu este valabil... lăsați-l să-și spună punctul de vedere.

Domnul consilier Cătălin Deaconescu

Vă mulțumesc pentru precizări, domnule viceprimar! În același timp, ascultându-vă în toată disputa aceasta pe aplicații, aplicații proprietate exclusivă a unui dispecerat, adică altă formă de uz și de folosire a aplicației, nu există decât proprietatea exclusivă a unui dispecerat, poate că vor să le închirieze, poate vor să... nu știu, să aibă un contract de comision pe aplicații, noi am pus, sau dumneavoastră ați pus în regulamentul acesta, proprietate exclusivă a dispeceratului pentru aplicațiile care vor funcționa. Poate vă mai gândiți la sintagmă și la limitare. Am văzut în disputa aceasta între dispecerate și aplicații, încă un lucru care iarăși mă îngrijorează. Suntem în 2018 și încercăm, ca autoritate de reglementare, să ne împotrivim progresului. Știți în România exista, pe la începutul anilor 20, 1920, exista o mare tradiție de confecționare de potcoave de cai. Astăzi nu se mai face, că nu mai e nevoie. Poate că așa este și în industria aceasta, poate că dacă a apărut ceva nou, poate că dacă a apărut ceva deștept, poate că dacă clienții din București au ales deja aceste aplicații, poate că aceasta este calea spre progres. Nu trebuie să trăim în anii 70 în continuare, sau în anii 80-90 când eram foarte încântați că apăruseră stațiile de emisie-recepție. Ne spunea cineva că au funcționat foarte bine la momentul cutremurului din 1977, foarte bine! Era 1977, acelea erau mijloacele. Acum, suntem totuși în 2018, ar trebui să ne uităm un pic și în jurul nostru, suntem membrii de atâția ani, de 11 ani în Uniunea Europeană, avem niște drepturi, dar avem și niște obligații, avem niște directive în privința serviciilor informatice, și cred că ar trebui cu toții să ne mai gândim cum va ieși acest regulament, pentru că nu cred că acest regulament o să-l facem pentru o lună, pentru 3 luni, pentru 6 luni. Un singur lucru vreau să vă mai spun. Din punctul meu de vedere, taximetristul independent sau cel care până la urmă face această activitate de transport, fie că e vorba de o firmă, fie că e vorba de o persoană fizică, cred că prin acest regulament ajunge să muncească mai mult pentru un dispecerat decât pentru propria bunăstare și lucrul acesta ar trebui să ne îngrijoreze pe noi ca autoritate de reglementare. Vă mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Badulescu

Da. Vă mulțumesc frumos, domnule consilier Deaconescu! Alți consilieri generali mai au puncte de vedere? Însă aș vrea să vă spun, pentru un singur lucru. Faptul că luați cuvântul acum este o considerație, lucrurile și locul unde consilierii generali au un punct de vedere și este obligatoriu să și-l spună, este în comisiile de specialitate și atunci când își exprimă votul. Nu am încadrat discuția de mai înainte ca o declarație politică. Am rugamintea punctual, colegul de la USR să vină și să susțină pe acest regulament, principii generale, pentru că cele care vor sta la baza celor care vor intra, amendamentelor, le vom discuta în comisii. Vă mulțumesc!

Domnul consilier Tuğui Matei

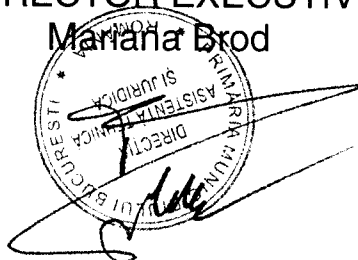
Mulțumesc! Nu vreau să vă răpesc mai mult de 30 de secunde. Cum a spus și domnul Deaconescu, într-adevăr, aș vrea să văd mai multă grijă pentru cetățean, principalul beneficiar al acestor servicii și o întrebare punctuală, la articolul 3: încă din definiție, taxiurile sunt limitate la mașini cu 5 locuri, este din lege această limitare? Pentru că problema ridicată de doamna de la început, cu "Asociația Persoanelor cu Dizabilități", cred că ar fi ușor rezolvată prin modificarea unor mașini un pic mai mari decât Berlinele de 5 locuri. Foarte punctual. Mulțumesc!

Domnul Viceprimar Aurelian Bădulescu

Da. Am reținut. Rugămintea noastră este ca și în comisiile de specilitate, să veniți cu aceste chestiuni pentru a putea le înscrie ca amendamente la regulament. Având în vedere că au expirat vorbitorii din cadrul acestei consultări publice, declar închise consultările publice pe "Regulamentul Cadru" pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi pe teritoriul municipiului București, iar data încheierii efective este data de 7 februarie, dată până la care așteptăm orice fel de inițiativă, care se va depune la Secretariatul Primăriei Generale a Municipiului București sau la Direcția de Transporturi. Vă mulțumesc frumos!

DIRECTOR EXECUTIV,

Mariana Brod



Șef serviciu,
Nicoleta Sunică

p. Șef birou,
Elena Liliana Miu

Întocmit,

Gențiana Barcan

Dana Iuliana Duca

Tiberiu Pârvu

Reza Constanța Bîțlan

Liviu Valentin Mihalache

Reluța Elena Alexandru

Lucia Lazăr