



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Transporturi



METODOLOGIE

privind încadrarea autoturismelor taxi în clase tehnico-tarifare, în funcție de vechime, confort și cost tehnic de exploatare

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1 – Obiectul metodologiei

- (1) Prezenta metodologie stabilește criteriile obiective, verificabile și nediscriminatorii pentru clasificarea autoturismelor autorizate să efectueze transport de persoane în regim de taxi și pentru încadrarea acestora în categorii de tarif practicat.
- (2) Clasificarea se realizează în funcție de:
 - a) vechimea autoturismului;
 - b) nivelul real de confort și siguranță oferit clientului;
 - c) costul tehnic de exploatare al vehiculului.
- (3) Prezenta metodologie **nu stabilește și nu modifică tariful de distanță maximal** aprobat prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, ci reglementează exclusiv clasificarea tehnică a vehiculelor și grila de referință pentru declararea și practicarea tarifelor, cu respectarea plafonului maximal în vigoare.
- (4) Orice tarif practicat în baza prezentei metodologii se aplică numai în condițiile legii, ale contractului de atribuire în gestiune delegată și ale contractului de dispecerizare, după caz.

Art. 2 – Scopul metodologiei

Prezenta metodologie urmărește:

- a) creșterea calității serviciului prestat către utilizator;
- b) diferențierea obiectivă a autoturismelor în funcție de standardul real oferit;
- c) evitarea tratării identice a unor autoturisme care, deși au capacitate cilindrică apropiată, oferă niveluri diferite de confort și siguranță;
- d) asigurarea unui tratament egal și nediscriminatoriu pentru toți transportatorii autorizați.

Art. 3 – Temeiul normativ

Prezenta metodologie se aplică în temeiul dispozițiilor legale privind transportul în regim de taxi, al normelor metodologice privind stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane în regim de taxi, precum și al actelor administrative locale în vigoare aplicabile Municipiului București.

Art. 4 – Principii de aplicare

Prezenta metodologie se întemeiază pe următoarele principii:

- a) legalitate;
- b) obiectivitate;
- c) proporționalitate;
- d) transparență;
- e) neutralitate comercială;
- f) nediscriminare;
- g) verificabilitate tehnică;
- h) prevalența confortului real oferit clientului.

CAPITOLUL II

Domeniul de aplicare și condiții prealabile

Art. 5 – Domeniul de aplicare

(1) Metodologia se aplică autoturismelor care dețin sau solicită, în condițiile legii, documentele necesare desfășurării activității de taxi.

(2) Metodologia poate fi utilizată:

- a) pentru clasificarea tehnică a autoturismelor taxi;
- b) pentru încadrarea acestora în categorii de tarif practicat la nivelul transportatorului autorizat sau al dispeceratului;
- c) pentru fundamentarea unor criterii de departajare, numai în măsura în care acestea sunt aprobate distinct, cu respectarea cerințelor legale aplicabile;

Art. 6 – Condiții de eligibilitate

(1) Clasificarea potrivit prezentei metodologii se realizează numai pentru autoturismele care:

- a) sunt deținute și utilizate în condițiile prevăzute de lege;
 - b) au autorizație taxi valabilă sau sunt eligibile pentru atribuirea/prelungirea acesteia, după caz;
 - c) dețin certificat de agreare valabil și documentele tehnice prevăzute de reglementările aplicabile;
 - d) respectă condițiile tehnice impuse pentru desfășurarea activității de taxi.
- (2) Pentru prima atribuire, autoturismul trebuie să respecte condiția legală de vechime prevăzută de lege.
- (3) Pentru prelungire, autoturismul trebuie să respecte limita legală de vechime aplicabilă la data cererii.
- (4) Prezenta metodologie nu poate fi interpretată ca derogând de la condițiile legale privind vechimea maximă admisă pentru atribuire ori prelungire.

Legea nr. 38/2003 prevede că autorizația taxi se atribuie pentru prima dată numai pentru autoturisme care nu depășesc 5 ani de la data fabricației și se poate prelungi o singură dată, numai dacă la acel moment autoturismul nu depășește 10 ani; tot legea prevede certificatul de agreare RAR valabil 10 ani, cu viză anuală.

CAPITOLUL III

Structura clasificării

Art. 7 – Componentele punctajului total

(1) Clasificarea tehnică a fiecărui autoturism se realizează prin acordarea unui punctaj total de

maximum 100 puncte.

(2) Punctajul total este format din:

- a) punctaj pentru vechime – maximum 25 puncte;
- b) punctaj pentru confort și siguranță – maximum 60 puncte;
- c) punctaj pentru cost tehnic de exploatare – maximum 15 puncte.

Art. 8 – Regula priorității confortului

(1) Criteriul determinant în clasificare îl reprezintă nivelul real de confort și siguranță oferit clientului.

(2) Capacitatea cilindrică are caracter complementar și nu poate, prin ea însăși, justifica încadrarea a două autoturisme în aceeași categorie de tarif practicat, dacă acestea oferă standarde evident diferite de spațiu, climatizare, siguranță și dotări utile pasagerului.

(3) Marca, țara de origine, notorietatea comercială sau aprecierea subiectivă asupra modelului nu constituie criterii de clasificare.

Legea nr. 38/2003 și normele ANRSC cer ca tariful de distanță să țină seama de caracteristicile tehnice ale autovehiculului și, pentru taxiurile de persoane, și de nivelul confortului oferit.

CAPITOLUL IV

Punctajul pentru vechime

Art. 9 – Clasa de vechime

- (1) Vechimea se calculează de la data fabricației, conform documentelor oficiale ale vehiculului.
- (2) Punctajul pentru vechime se acordă astfel:

Clasa de vechime Interval vechime Punctaj

V1	0–2 ani	25 p
V2	peste 2–4 ani	20 p
V3	peste 4–6 ani	14 p
V4	peste 6–8 ani	8 p
V5	peste 8–10 ani	3 p

(3) Vehiculele care depășesc limita legală de vechime nu sunt eligibile pentru clasificare în scopul menținerii în activitate.

CAPITOLUL V

Punctajul pentru confort și siguranță

Art. 10 – Criterii de confort și siguranță

Punctajul pentru confort și siguranță se stabilește pe baza unor criterii tehnice și funcționale verificabile documentar sau prin inspecție fizică, după cum urmează:

A. Spațiu util pentru pasageri și bagaje – maximum 20 puncte

a) volum util portbagaj:

- sub 400 litri – 2 p

- 400–499 litri – 5 p
- 500–549 litri – 8 p
- 550 litri și peste – 10 p

b) ampatament:

- sub 2600 mm – 2 p
- 2600–2699 mm – 4 p
- 2700 mm și peste – 6 p

c) acces facil la spațiul pentru bagaje și funcționalitate a banchetei/spațiului pasagerilor – până la 4 p

B. Climatizare și ambianță de rulare – maximum 12 puncte

- a) fără aer condiționat – 0 p
- b) aer condiționat manual – 5 p
- c) climatizare automată – 8 p
- d) climatizare automată cu reglaj separat pentru pasageri ori ventilație dedicată locurilor din spate – 12 p

C. Siguranță pasivă și activă – maximum 18 puncte

a) airbag-uri:

- 1 airbag – 5 p
- între 2 și 4 airbag-uri – 10 p
- peste 4 airbag-uri – 18 p

b) sisteme active de siguranță:

- frânare automată de urgență, menținere bandă, avertizare unghi mort, avertizare oboseală, eCall, avertizare trafic transversal, sisteme echivalente – până la 8 p

D. Dotări utile pasagerului și specifice activității de taxi – maximum 10 puncte

- a) terminal POS / plată card – 3 p
- b) cameră marșarier și/sau senzori de parcare – până la 2 p
- c) prize USB/USB-C pentru pasageri – 1 p
- d) integrare telefon/navigație funcțională utilă serviciului – 1 p
- e) dispozitiv de preluare/înregistrare comandă ori echipamente omologate utile desfășurării serviciului – 1 p
- f) dotări pentru acces facil ori adaptări pentru transportul persoanelor cu dizabilități – până la 2 p

Art. 11 – Clasele de confort

În funcție de punctajul obținut potrivit art. 10, autoturismele se încadrează astfel:

Clasa de confort Interval punctaj

- C1 – Basic 0–24 p
- C2 – Standard 25–34 p

Clasa de confort Interval punctaj

C3 – Confort 35–44 p

C4 – Confort Plus 45–52 p

C5 – Superior 53–60 p

CAPITOLUL VI

Punctajul pentru cost tehnic de exploatare

Art. 12 – Criterii privind costul tehnic de exploatare

(1) Punctajul pentru cost tehnic de exploatare se acordă fără a afecta prioritatea criteriului de confort.

(2) Punctajul se stabilește astfel:

A. Capacitate cilindrică – maximum 10 puncte

- a) până la 1.200 cmc – 4 p
- b) între 1.201–2.000 cmc – 7 p
- c) peste 2.000 cmc – 10 p

B. Tip de propulsie / eficiență de exploatare – maximum 5 puncte

- a) electric – 5 p
- b) plug-in hybrid – 4 p
- c) full hybrid – 3 p
- d) GPL/CNG – 2 p
- e) alte sisteme de propulsie fără avantaj tehnic relevant dovedit – 0 p

Normele ANRSC prevăd că autoritatea locală poate stabili un tarif maximal unic sau, prin derogare, unul diferențiat numai pe trei benzi de cilindree: până la 1.200 cmc, 1.201–2.000 cmc și peste 2.000 cmc; la fundamentare se poate ține seama de dotările standard și opționale, de tipul autoturismului agreat de RAR și de nivelul confortului oferit.

CAPITOLUL VII

Punctajul total și categoriile de tarif practicat

Art. 13 – Punctajul total

Punctajul total tehnic se calculează prin însumarea punctajelor prevăzute la art. 9–12, după formula:

$$PT = Pv + Pc + Pk$$

unde:

PT = punctaj total;

Pv = punctaj vechime;

Pc = punctaj confort și siguranță;

Pk = punctaj cost tehnic de exploatare.

Art. 14 – Categorii de tarif practicat de zi

(1) În funcție de punctajul total obținut, autoturismele se încadrează în următoarele categorii de tarif practicat de zi:

Categoria Interval punctaj total Tarif practicat de zi (lei/km)

T1	0–34 puncte	2,49
T2	35–44 puncte	2,59
T3	45–54 puncte	2,69
T4	55–64 puncte	2,79
T5	65–74 puncte	2,89
T6	75–84 puncte	2,99
T7	85–92 puncte	3,19 (3,17)
T8	93–100 puncte	3,50 (3,49)

(2) Valorile prevăzute la alin. (1) reprezintă **grila de referință pentru tariful practicat de zi**, declarabil de către transportatorul autorizat, și se aplică numai în măsura în care:

- nu depășesc tariful de distanță maximal aprobat prin actul administrativ local în vigoare;
- sunt fundamentate economico-financiar în condițiile normelor ANRSC;
- sunt declarate și afișate conform procedurilor aplicabile;
- sunt compatibile cu contractul de dispecerizare, în cazul taxiurilor arondate unui dispecerat.

(3) Prezenta grilă nu produce efectul aprobării unui tarif maximal distinct pentru fiecare categorie.

Art. 15 – Tariful de noapte

(1) Tariful de noapte se poate stabili distinct, în condițiile legii.

(2) Tariful de noapte nu poate fi mai mic decât tariful de zi și nu poate depăși cu mai mult de 50% tariful de zi aplicat pentru aceeași categorie de vehicul.

(3) Tariful de pornire este egal cu tariful de distanță aplicat, iar tariful de staționare/oră se stabilește potrivit normelor legale aplicabile.

Normele ANRSC prevăd că orice tarif utilizat de transportator nu poate depăși tariful maximal, că tariful de noapte nu poate depăși cu mai mult de 50% tariful de zi, că tariful de pornire este egal cu tariful de distanță și că procedura de stabilire a tarifelor trebuie precizată în contractele de atribuire a gestiunii delegate; regulamentul Bucureștiului permite tarife unice sau diferențiate pe categorii de autovehicule la nivelul dispeceratului, iar HCGMB nr. 91/2008 menține plafonul maximal local.

CAPITOLUL VIII

Reguli de coerență

Art. 16 – Reguli de coerență a încadrării

(1) Pentru evitarea unor încadrări disproporționate, se aplică următoarele reguli:

- autoturismele din clasa C1 nu pot fi încadrate peste categoria T2;
- autoturismele din clasa C2 nu pot fi încadrate peste categoria T4;
- autoturismele din clasa C3 nu pot fi încadrate peste categoria T6;
- autoturismele din clasa C4 nu pot fi încadrate peste categoria T7;
- autoturismele din clasa C5 pot fi încadrate până la categoria T8.

- (2) Autoturismele din clasa V5 nu pot fi încadrate peste categoria T4.
- (3) Autoturismele din clasa V4 nu pot fi încadrate peste categoria T6.
- (4) Categoria T8 poate fi utilizată numai pentru autoturisme încadrate în V1 sau V2 și C5.
- (5) În cazul în care punctajul total ar conduce la o categorie superioară, însă nu sunt îndeplinite condițiile de la alin. (1)–(4), autoturismul se încadrează în categoria imediat inferioară permisă.

CAPITOLUL IX

Verificare și criterii interzise

Art. 17 – Documente admisibile pentru verificare

- (1) Încadrarea se realizează exclusiv pe baza:
 - a) cărții de identitate a vehiculului;
 - b) certificatului de înmatriculare;
 - c) certificatului de agreare și a documentelor tehnice relevante;
 - d) fișei tehnice oficiale a producătorului, pentru varianta exactă a vehiculului;
 - e) documentelor din care rezultă dotările efectiv instalate;
 - f) verificării fizice a vehiculului, dacă este necesară.

- (2) Se punctează numai dotările efectiv existente pe vehiculul prezentat.

RAR arată că agrearea pentru taxi este o activitate proprie a reprezentanțelor sale, iar valabilitatea certificatului de agreare și a ITP-ului specific este verificată în mod expres; RAR a comunicat și că nu emite certificat de agreare taxi pentru vehicule cu folii ori tratamente pe geamuri care obturează vizibilitatea în condițiile interzise de lege.

Art. 18 – Criterii interzise

Este interzisă utilizarea, directă sau indirectă, a următoarelor criterii:

- a) marca autoturismului;
- b) țara de origine;
- c) prestigiul comercial sau percepția de piață;
- d) elemente exclusiv estetice;
- e) dotări de lux fără utilitate directă pentru pasager sau pentru siguranța și calitatea serviciului;
- f) criterii neconfirmabile documentar sau tehnic.

CAPITOLUL X

Dispoziții finale

Art. 19 – Raportul cu tariful maximal și cu procedura legală

- (1) Prezenta metodologie se aplică numai în interiorul limitelor impuse de tariful maximal de distanță aprobat de autoritatea competentă.
- (2) În cazul în care actul administrativ local privind tariful maximal se modifică, categoriile prevăzute la art. 14 se aplică numai în măsura în care sunt compatibile cu noul plafon.
- (3) Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului maximal se realizează exclusiv potrivit procedurii prevăzute de normele ANRSC și de actele administrative locale aplicabile.

Art. 20 – Utilizarea ca instrument de departajare

În măsura în care punctajele din prezenta metodologie sunt utilizate și ca punctaje de departajare în procedurile de atribuire a autorizațiilor taxi, acestea se aprobă distinct, cu respectarea

procedurii legale și a cerinței de consultare sau acord, după caz, a asociațiilor profesionale reprezentative.

Legea nr. 38/2003 cere ca punctajele pentru criteriile de departajare să fie stabilite prin hotărâre a consiliului local/CGMB, cu acordul asociațiilor profesionale reprezentative, iar normele ANRSC cer ca tarifele maximale să fie aprobate pe baza propunerilor fundamentate și a consultării asociațiilor.

Art. 21 – Revizuirea metodologiei

Prezenta metodologie se revizuieste ori de câte ori intervin modificări legislative, schimbări ale actelor administrative locale aplicabile, evoluții tehnologice relevante sau necesitatea actualizării criteriilor tehnice de clasificare.

Art. 12 – Fundamentarea tarifelor

Încadrarea într-o clasă tehnico-tarifară și stabilirea tarifului maxim/km se realizează pe baza punctajului total tehnico-tarifitar obținut, cu respectarea principiilor de legalitate, obiectivitate, proporționalitate și nediscriminare.

Tarifele au fost corelate cu punctajul total tehnico-tarifitar rezultat din evaluarea cumulativă a vechimii, confortului și costului tehnic de exploatare, cu prevalența criteriului de confort real oferit clientului, astfel încât autoturisme cu aceeași cilindree, dar cu niveluri diferite de siguranță, spațiu, climatizare și dotări, să nu fie încadrate artificial la același tarif.


DIRECTOR EXECUTIV
ION VICTOR PARTĂCUTĂ
19.03.2025


ȘEF SERVICIU S.A.A.
Violeta Felicia GLIGORE

