

AVIZ

cu privire la Proiectul de hotărâre privind aprobarea Regulamentului-cadru pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi pe teritoriul municipiului București și a anexelor acestuia

Analizând Proiectul de hotărâre privind aprobarea Regulamentului-cadru pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi pe teritoriul municipiului București și anexele acestuia (denumit în continuare Proiect de regulament), transmis de Primăria Municipiului București, prin Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice, respectiv prin Direcția Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației, prin adresa nr. 1740/02.02.2018, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1425/06.02.2018,

CONSILIUL CONCURENȚEI

În temeiul art. 19 alin. (4) lit. c) și ale art. 25 alin. (1) lit. l) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

avizează Proiectul de regulament, cu următoarele condiții, în baza considerentelor mai jos menționate:

În contextul necesității asigurării pe raza Municipiului București, a unor servicii de transport de persoane în regim de taxi la un nivel sporit de calitate, implicit din punct de vedere tehnologic, în beneficiul pieței, precum și al consumatorului final, autoritatea de concurență consideră oportună elaborarea unor noi reglementări în acest domeniu, nu numai la nivelul legislației secundare, dar și al celei primare.

Astfel, intenția autorității de reglementare de elaborare a unui nou regulament taxi constituie un pas important pentru organizarea și executarea acestor servicii pe raza Municipiului București, actualele reglementări fiind ajustate, completate sau înlocuite cu prevederi care să asigure desfășurarea activității în condiții de siguranță și calitate.

Importanța adoptării unor reglementări specifice acestui domeniu în sensul asigurării unui mediu concurențial normal a fost adusă în permanență în discuție de către autoritatea de concurență în cadrul demersurilor efectuate în baza legii, inclusiv în cadrul dezbaterilor avute cu reprezentanții autorităților administrației publice locale și centrale, cu operatorii dar și cu reprezentanții societății civile.

Cu toate acestea, autoritatea de concurență consideră că *Proiectul de regulament* conține o serie de prevederi ce ridică îngrijorări legate, în primul rând, de eliminarea de pe piața serviciilor conexe transportului în regim de taxi, cum sunt cele de intermediere, a aplicațiilor integratoare care pun în legătură directă transportatorii taxi autorizați cu clienții.

1. Din punct de vedere concurențial, inovarea, dezvoltarea de tehnologii noi, care facilitează interacțiunea dintre cerere și ofertă, nu poate avea decât un efect benefic pentru ambele părți.

Astfel, clientul final are acces, în același timp, la o ofertă mult mai largă de servicii, aspect care reduce semnificativ timpul de căutare și de așteptare, dar și la o ofertă variată din punct de vedere al tarifelor și al calității prin posibilitatea accesării evaluărilor făcute de clienții precedenți

asupra serviciilor în cauză. În același timp, se reduce perioada de inactivitate¹ pentru transportatorul taxi îndeosebi în intervalele de timp în care nu se înregistrează un nivel ridicat de cerere, aspect care contribuie la eficientizarea activității acestuia.

Privite ca produse, procese sau modele de afaceri noi, aplicațiile integratoare redefinesc piața, cu efect direct asupra creșterii concurenței între acestea și aplicațiile individuale la care se adaugă serviciile de intermediere transport taxi tradiționale (care asigură transmiterea cererii din partea consumatorilor către oferta reprezentată de transportatorii taxi, prin intermediul stațiilor de emisie-recepție).

Pentru a asigura o creștere a manifestării concurenței pe piața serviciilor de intermediere de transport taxi, serviciile clasice, definite în Legea nr. 38/2003 *privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, cu modificările și completările ulterioare (în continuare *Legea nr. 38/2003*) drept servicii de dispecerat taxi, ar putea coexista cu cele inovative, reprezentate de aplicațiile electronice integratoare, reglementatorului revenindu-i sarcina de a asigura un regim nediscriminatoriu în piață între acestea.

Prin urmare, aplicațiile informatice atât cele individuale (dezvoltate de dispecerate), cât și cele integratoare (dezvoltate de un terț de software aplicativ), ar putea rămâne funcționale, lăsând piața deschisă pentru potențiale noi produse/servicii inovative.

O eventuală eliminare de pe piață a aplicațiilor integratoare ar trebui susținută și justificată în baza unui studiu de impact al utilizării acestora, inclusiv din punct de vedere al impactului asupra consumatorului și a transportatorilor în regim de taxi. Așa cum reiese din opiniile transmise de cele două categorii (consumatori și transportatori) în cadrul procesului de consultare publică, majoritatea covârșitoare a acestora este în sensul efectului pozitiv și al menținerii în funcțiune a acestor tipuri de aplicații.

În contextul celor de mai sus, considerăm că o modificare a *Proiectului de regulament* și a anexelor acestuia², în sensul permiterii funcționării aplicațiilor integratoare, alături de celelalte soluții tehnice existente, ar putea avea un efect benefic în piață, printr-o creștere a gradului de inovare al acesteia, implicit a concurenței.

2. Referitor la posibilitatea de modificare a prețului unui contract de dispecerizare în funcție de tariful de distanță stabilit la nivel de dispecerat³, autoritatea de concurență consideră că tariful de dispecerizare ar trebui să rămână, în continuare, stabilit la nivelul fiecărui dispecerat, în funcție de cerere și ofertă, fără a impune o metodă de determinare a acestuia.

3. Raportat la criteriile de departajare, în speță la cel referitor la vechimea în ani de când transportatorul deține autorizația de taxi, Consiliul Concurenței consideră că un astfel de criteriu este de natură să avantajeze transportatorii care activează de mai mult timp în domeniu în detrimentul celor nou intrați pe piață, fără să aibă o relevanță anume asupra calității serviciului. În situația în care acest criteriu va fi menținut, considerăm oportună modificarea punctajului acordat, astfel încât ponderea acestuia în punctajul final să fie considerabil redusă. Totodată, ar putea fi avute în vedere și alte criterii echivalente cum este, de exemplu, experiența în alte domenii de transport auto etc.

De altfel, trebuie precizat că în *Proiectul de regulament* nu se regăsesc informații privind un standard minim de calitate pe care trebuie să-l îndeplinească autovehiculul, sens în care considerăm necesară introducerea unor prevederi în proiect.

¹ „Timpii morți”.

² Definiții, obligații ale dispeceratelor și/sau ale transportatorilor, contracte de delegare de gestiune, de dispecerizare etc.

³ Potrivit prevederilor art. 34 alin. (6) din *Proiectul de regulament*.

De asemenea, considerăm că ar putea fi avută în vedere acordarea unui punctaj suplimentar pentru transportatorii care au instalate în autovehicule POS-uri pentru plata cu cardul.

4. În plus, propunem anumite clarificări cu privire la următoarele aspecte din *Proiectului de regulament*, după cum urmează:

- Definirea sintagmei „*alte mijloace puse la dispoziție de către dispeceratele autorizate pe raza Municipiului București*”, din cadrul prevederilor art. 2 din *Proiectul de regulament*, privind „*monitorizarea și controlul permanent al serviciilor de transport în regim de taxi și al activităților conexe privind modul cum sunt respectate prevederilor legislației, ale contractelor de atribuire în gestiune a executării serviciilor de transport, inclusiv prin alte mijloace puse la dispoziție de către dispeceratele autorizate pe raza Municipiului București*”, pentru a evita aplicarea neunitară sau posibile abuzuri din partea unor dispecerate.

În măsura în care astfel de mijloace nu pot fi definite/detaliat în mod explicit, propunem eliminarea acestei sintagme, în concordanță cu prevederile art. 2 alin. (12) lit. f) din *Legea nr. 38/2003*.

- Preluarea definiției stabilite la art. 1¹ lit. h) din *Legea nr. 38/2003*, având în vedere că din cuprinsul definiției termenilor lipsește noțiunea de „*client*”, și anume: „*client - persoana care a angajat, direct sau prin dispecer taxi, executarea transportului unor persoane sau al unor mărfuri ori bunuri, după caz, în numele căreia taximetristul execută transportul și încasează prețul transportului, în condițiile prezentei legi*”.
- Transparentizarea bazei de date privind cazierul profesional, așa cum este definită la art. 59 din *Proiectul de regulament*, prin publicarea periodică, eventual lunară, pe website-ul autorității de autorizare.

*

* *

Consiliul Concurenței își exprimă încrederea că Primăria Municipiului București, respectiv Consiliul General al Municipiului București vor considera intervenția autorității naționale de concurență ca venind în întâmpinarea necesității de asigurare a unui cadru legal echitabil și pro-concurențial în domeniul serviciilor de transport de persoane în regim de taxi din Municipiul București.

Cu deosebită considerație,

Bogdan M. Chirițoiu

Președinte