

Nr înregistrare.
Cerere uniformizare-

PMB Registratură

Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 189489

Data 11.11.2025 13:19:40
înregistrării:

Nr_inreg_direcție:

Cetățean: PARTIDUL
TAXIMETRISTILOR SI
TRANSPORTATORILOR
EUROPENI /Asociatia
Transfrontaliera a
Taximetristilor ROM-BG

Adr_Cetățean:

-, Strada Ulicioara Dorobanti, nr. 12,
Bloc -, Scara -, Etaj -, Apartament -

Tel: 0746081652 0741822228

Ghișeu: 12

Cond.PMB:

Direcție: Direcție Transporturi

Tip. Prohl. me diverse
doc.:

Desc Probl: Sesizare si propunere
privind uniformizarea
aplicării normelor de
formare si atestare
profesionala a
conducatorilor auto care
efectueaza transport de
persoane in regim de taxi
si de inchiriere

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Tip Cerere inițială
petitie:

ROMÂNIA
PARTIDUL TAXIMETRIȘTILOR ȘI TRANSPORTATORILOR EUROPENI (P.T.T.E.)
ASOCIAȚIA TRANSFRONTALIERĂ A TAXIMETRIȘTILOR ROM-BG

Nr. ____ / ____ 2025

Către:

Primăria Municipiului București

În atenția: Domnului Primar al Capitalei

Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.

În atenția: Domnului Director General al A.R.R.

NOTĂ DE ÎNAINȚARE

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (P.T.T.E.), împreună cu Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg, înaintează prezenta Sesizare și propunere privind uniformizarea aplicării normelor de formare și atestare profesională a conducătorilor auto care efectuează transport persoane în regim de taxi și în regim de închiriere, document elaborat în conformitate cu prevederile Legii nr. 38/2003 și ale normelor metodologice de aplicare.

Demersul are ca scop asigurarea unui cadru unitar, transparent și echitabil de formare profesională, precum și îmbunătățirea calității serviciului public de transport în municipiul București, în beneficiul cetățenilor și al transportatorilor autorizați.

Vă rugăm să dispuneți analizarea documentului anexat, în vederea stabilirii măsurilor corespunzătoare la nivelul instituțiilor dumneavoastră, conform competențelor legale.

Cu stimă,

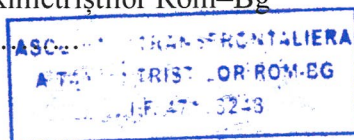
PREȘEDINTE

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (P.T.T.E.)



PREȘEDINTE

Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg



ROMÂNIA
PARTIDUL TAXIMETRIȘTILOR ȘI TRANSPORTATORILOR EUROPENI (P.T.T.E.)
ASOCIAȚIA TRANSFRONTALIERĂ A TAXIMETRIȘTILOR ROM-BG
Nr. ____ / _____ 2025

Către:

1. Primăria Municipiului București

În atenția: Domnului Primar al Capitalei

– Direcția Transporturi, Drumuri și Siguranța Circulației –

În atenția: Domnului Director General

2. Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.

În atenția: Domnului Director General al A.R.R.

De la:

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (P.T.T.E.)

Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg

OBIECT:

Sesizare și propunere privind uniformizarea aplicării normelor de formare și atestare profesională a conducătorilor auto care efectuează transport de persoane în regim de taxi și în regim de închiriere

I. TEMEIUL LEGAL

- art. 129 alin. (2) lit. d) și f) din O.U.G. nr. 57/2019 – Codul administrativ;
- art. 7 alin. (1) și (2), art. 20 alin. (2) și art. 37 din Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere;
- art. 3 și art. 16 din Anexa nr. 7 la Normele metodologice de aplicare ale Legii nr. 38/2003, aprobate prin Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației din 25 noiembrie 2024 (Monitorul Oficial nr. 1233/09.12.2024).

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (P.T.T.E.), împreună cu Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg, în calitate de organizații reprezentative ale transportatorilor autorizați, formulează prezenta sesizare și propunere către Primăria Municipiului București, în calitatea sa de autoritate de autorizare și garant al siguranței serviciilor publice locale de transport, și către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., în calitatea sa de autoritate responsabilă pentru formarea și atestarea profesională a conducătorilor auto.

Demersul are ca scop armonizarea și uniformizarea modului de aplicare a normelor privind formarea profesională și atestarea conducătorilor auto care desfășoară activități de transport persoane în regim de taxi și în regim de închiriere, astfel încât pregătirea profesională să fie unitară, corectă și în concordanță cu legislația actualizată.

Totodată, se reiterează faptul că, potrivit art. 37 alin. (1) din Legea nr. 38/2003, Autoritatea Rutieră Română are obligația de a asigura aplicarea și controlul respectării normelor metodologice privind pregătirea și atestarea conducătorilor auto, în colaborare cu autoritățile locale de autorizare.

II. CONSIDERENTE

În urma analizelor efectuate la nivelul organizațiilor semnatare, s-au constatat diferențe semnificative în modul de aplicare a normelor privind formarea și atestarea profesională a conducătorilor auto, atât între diversele centre de formare acreditate de A.R.R., cât și între autoritățile locale care gestionează transportul în regim de taxi.

Aceste neconcordanțe au condus, în practică, la disparități privind nivelul de pregătire profesională, evaluarea competențelor, durata cursurilor, structura tematică și modalitatea de examinare, generând efecte directe asupra:

- calității serviciului public de transport persoane în regim de taxi,
- siguranței cetățenilor și pasagerilor,
- uniformității la nivel național a atestării profesionale,
- și, implicit, asupra imaginii transportului autorizat în raport cu alte forme alternative de transport neautorizat.

Mai mult, s-a constatat că unele instituții de formare profesională aplică proceduri simplificate, fără o componentă practică reală și fără o evaluare completă a competențelor profesionale, în timp ce altele respectă integral metodologia prevăzută de A.R.R. și Ministerul Transporturilor.

Această lipsă de coerență conduce la un tratament inegal între conducătorii auto autorizați din diferite județe și municipii, aspect contrar principiilor prevăzute la art. 3 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 38/2003, privind asigurarea unui cadru unitar și echitabil de exercitare a profesiei.

Totodată, lipsa unei supravegheri unitare a centrelor de formare, respectiv a unui mecanism comun de verificare și recunoaștere a certificatelor de atestare, creează premisele pentru slăbirea controlului de calitate și reducerea nivelului de siguranță rutieră în transportul de persoane.

Din aceste motive, se impune o intervenție coordonată între Autoritatea Rutieră Română și Primăria Municipiului București, în vederea elaborării și implementării unui mecanism unitar de atestare, validare și control al pregătirii profesionale, care să asigure respectarea strictă a prevederilor legale și a standardelor europene aplicabile în domeniul transporturilor.

Scopul principal al prezentei inițiative îl reprezintă îmbunătățirea calității serviciului public de transport în regim de taxi și în regim de închiriere, astfel încât acesta să corespundă cerințelor de siguranță, profesionalism și respect față de cetățenii municipiului București, care au dreptul la un transport modern, corect și de calitate, așa cum legea prevede.

Raport de sinteză – Situația transportului taxi în România (2019–2025)

1. Rezumat executiv

Prezentul raport are ca obiect analizarea evoluției serviciilor de transport persoane în regim de taxi în România în perioada 2019–2025, cu accent pe rolul Autorității Rutiere Române (A.R.R.) și al administrațiilor publice locale. Scopul principal este de a evidenția schimbările structurale din domeniu, impactul economic și administrativ al autogestiunii instituționale și nivelul actual al pregătirii profesionale a conducătorilor auto autorizați. Documentul reunește principalele observații din anexele juridice și administrative redactate anterior, oferind o imagine clară asupra contextului actual al transportului taxi în România.

2. Baza legală

Cadrul juridic de referință este reglementat de Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, republicată și actualizată, precum și de Normele metodologice de aplicare, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.312/2006. De asemenea, se au în vedere Norma din 25 noiembrie 2024 (Ordinul nr. 3892/2024) privind pregătirea și atestarea profesională a conducătorilor auto și Normele metodologice din 23 mai 2024 privind inspecțiile și controlul asupra activităților de pregătire și autorizare a personalului din transporturi.

3. Competențele profesionale și calitatea serviciului

Potrivit Ordinului nr. 3892/2024, conducătorii auto care efectuează transport de persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere trebuie să dețină competențe profesionale specifice, dobândite prin cursuri de pregătire profesională și confirmate prin certificat de atestare. Domeniile principale de competență includ siguranța rutieră, acordarea primului ajutor, comunicarea cu publicul, etica profesională, orientarea urbană și gestionarea situațiilor speciale. Aceste competențe constituie fundamentul unui serviciu public modern și sigur. Lipsa unei pregătiri reale, a controlului asupra orelor de instruire și a exigenței în evaluare duce inevitabil la scăderea calității serviciului și la pierderea încrederii publicului.

4. Impactul autogestiunii economice a A.R.R.

Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.) funcționează în regim de autogestiune economică, conform Hotărârii Guvernului nr. 626/2015, fără subvenționare de la bugetul de stat. Deși acest model asigură independență financiară, el a generat în timp o presiune economică internă care a afectat calitatea proceselor de control și formare profesională. Pentru menținerea veniturilor proprii, multe centre de pregătire și structuri afiliate A.R.R. au relaxat criteriile de evaluare, reducând implicit durata și intensitatea cursurilor. Rezultatul

este o scădere vizibilă a nivelului de pregătire profesională și o diminuare a siguranței publice.

5. Analiza financiară a A.R.R. (2020–2024)

An	Venituri totale (mii lei)	Evoluție	Observații
2020	131.558	—	Activitate redusă din cauza pandemiei.
2021	122.163	▼ -7%	Reluare parțială a activității.
2022	150.664	▲ +23%	Creștere semnificativă; reautorizări și reluarea cursurilor.
2023	131.017	▼ -13%	Corecție după vârful din 2022.
2024	142.437	▲ +8,7%	Consolidare moderată a veniturilor proprii.

Structura veniturilor confirmă o dependență tot mai mare de taxele și tarifele pentru atestate și licențe (peste 80%), în timp ce veniturile din controale și verificări au scăzut la circa 7% din total. Această orientare economică arată o tendință de administrare financiară bazată pe volum și nu pe calitate, ceea ce poate afecta, în timp, integritatea procesului de formare profesională.

6. Evoluția autorizațiilor taxi în Municipiul București (2019–2024)

An	Număr autorizații taxi	Evoluție	Observații
2019	10.095	—	Nivel maxim conform HCGMB nr. 178/2008.
2020	8.700	▼ -14%	Pandemia a afectat activitatea.

2021	7.200	▼ -17%	Migrație către platforme digitale.
2022	5.900	▼ -18%	Creșterea costurilor și reducerea rentabilității.
2023	4.300	▼ -27%	Dezechilibru economic și birocratic.
2024	3.500	▼ -19%	Nivel minim istoric; peste 65% autorizații expirate.

În ultimii cinci ani, Municipiul București a înregistrat o scădere drastică a numărului de autorizații taxi, de la 10.095 în 2019 la aproximativ 3.500 în 2024. Cauzele principale sunt neactualizarea HCGMB nr. 178/2008, creșterea costurilor de operare, concurența platformelor digitale, procedurile birocratice și scăderea atractivității profesiei.

Efectele directe includ reducerea accesibilității serviciilor taxi pentru populație, creșterea activităților neautorizate, scăderea veniturilor locale și pierderea controlului administrativ asupra transportului urban.

Concluzie generală

Transportul taxi în România traversează o perioadă de dezechilibru structural și instituțional. Autogestiunea economică a A.R.R., lipsa reformei în reglementările locale și slăbirea exigenței în formarea profesională au creat un sistem fragmentat, cu o calitate scăzută a serviciului și o siguranță publică diminuată. Este necesară o coordonare națională reală între Ministerul Transporturilor, A.R.R. și autoritățile municipale pentru restabilirea echilibrului între interesul public, calitatea serviciilor și responsabilitatea instituțională.

Anexa nr. 5 – Sintează privind competențele profesionale obligatorii pentru conducătorii auto care efectuează transport persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere

Prezenta anexă sintetizează competențele profesionale stabilite prin Norma din 25 noiembrie 2024 privind pregătirea și atestarea profesională a conducătorilor auto care efectuează transport de persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere, aprobată prin Ordinul nr. 3892/2024. Scopul documentului este de a evidenția cunoștințele esențiale care contribuie la furnizarea unui serviciu public sigur, civilizat și educativ pentru populație.

1. Baza legală

Conform Ordinului nr. 3892/25.11.2024, conducătorii auto care efectuează transport persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere trebuie să urmeze cursuri de pregătire profesională și să obțină un certificat de atestare care confirmă dobândirea competențelor prevăzute la art. 4 și art. 6 din normă. Certificatul are valabilitate nedeterminată, fiind supus vizării o dată la 5 ani, în condițiile legii.

2. Domeniile principale de competență profesională

- Siguranța rutieră și prevenirea accidentelor – conduită preventivă, gestionarea riscurilor în trafic și protejarea pasagerilor.
- Acordarea primului ajutor – identificarea situațiilor de urgență și aplicarea tehnicilor elementare până la sosirea echipajelor medicale.
- Comunicare și relaționare cu publicul – politețe, respect, empatie, gestionarea situațiilor tensionate, protejarea demnității pasagerilor.
- Etică profesională și comportament civilizat – respectarea legislației, onestitate, punctualitate, responsabilitate în relația cu clientul și autoritățile.
- Cunoștințe de orientare urbană și turistică – informarea cetățenilor și turiștilor despre obiectivele culturale și administrative locale.
- Managementul situațiilor speciale – reacție adecvată în caz de conflict, accident sau comportament agresiv, respectând normele de siguranță personală și colectivă.

3. Importanța acestor cunoștințe pentru comunitate

Aplicarea acestor competențe în activitatea zilnică a conducătorilor auto contribuie direct la creșterea nivelului de siguranță și încredere al cetățenilor, la dezvoltarea unei imagini civilizate și moderne a serviciului de transport în regim de taxi și la consolidarea relației de respect între transportatori și administrația publică locală.

Totodată, prin instruirea continuă și comportamentul adecvat al șoferilor autorizați, se sprijină turismul, educația civică urbană și buna conviețuire socială.

4. Rolul Primăriei și al Autorității Rutiere Române (A.R.R.)

Primăria, în calitate de autoritate locală, are obligația de a verifica aplicarea acestor standarde profesionale în procesul de autorizare și monitorizare a activității de transport taxi. Ea acționează ca garant al calității serviciilor publice locale și al siguranței cetățenilor.

Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.) are rolul de coordonator metodologic național, fiind responsabilă cu acreditarea centrelor de pregătire, supervizarea procesului de atestare și actualizarea periodică a normelor profesionale. Prin colaborarea dintre Primărie și A.R.R. se asigură uniformitatea standardelor profesionale la nivel național.

Concluzie: Competențele profesionale definite prin Ordinul nr. 3892/2024 nu reprezintă simple cerințe administrative, ci constituie fundamentul unui serviciu public modern, sigur, educativ și respectuos față de cetățean, reflectând profesionalismul și responsabilitatea autorităților și transportatorilor autorizați.

Anexa nr. 6 – Analiză privind impactul autogestiunii Autorității Rutiere Române (A.R.R.) asupra procesului de pregătire profesională și siguranței publice

Analiza prezintă evidențiază efectele concrete ale regimului de autogestiune economică al Autorității Rutiere Române (A.R.R.) asupra calității procesului de formare profesională a conducătorilor auto și asupra nivelului de siguranță publică. În contextul actual, A.R.R. funcționează pe baza autofinanțării integrale, fără subvenții bugetare, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 626/2015.

Această formă de autogestiune, deși oferă independență financiară instituției, a condus în practică la o prioritizare a obiectivelor economice în detrimentul celor de calitate și control. Pentru a-și menține veniturile proprii, A.R.R. și centrele de pregătire acreditate au relaxat treptat criteriile de selecție și evaluare, transformând examenele de atestare profesională într-o formalitate. Reducerea numărului efectiv de ore de pregătire teoretică și practică a determinat o scădere vizibilă a nivelului real de competență al candidaților.

Această tendință reprezintă o problemă de fond, cu implicații directe asupra siguranței publice. Conducătorii auto slab pregătiți nu pot răspunde corespunzător situațiilor de urgență, nu dețin cunoștințe solide privind normele de siguranță rutieră, conduita preventivă sau acordarea primului ajutor. În plus, lipsa unei educații civice și profesionale adecvate afectează imaginea generală a serviciilor de transport în regim de taxi și în regim de închiriere, reducând încrederea cetățenilor în sistem.

Prin urmare, se constată că actualul model economic de funcționare al A.R.R., centrat pe autofinanțare și încasări din taxe și servicii, a slăbit rolul educativ și de control al instituției. În lipsa unei intervenții metodologice din partea Ministerului Transporturilor sau a unei restructurări a criteriilor de evaluare profesională, calitatea formării va continua să scadă, iar siguranța publică va fi afectată progresiv.

Concluzie: Autogestiunea economică a A.R.R., în forma actuală, a generat dezechilibre între obiectivul financiar și cel educațional, afectând eficiența procesului de pregătire profesională și reducând nivelul de siguranță rutieră. Este necesară o reechilibrare între independența financiară și responsabilitatea instituțională pentru garantarea unui sistem de formare corect, exigent și sigur pentru cetățeni.

Anexa nr. 7 – Evoluția veniturilor Autorității Rutiere Române (A.R.R.) în perioada 2020–2024 și analiza structurii economice

Prezenta anexă oferă o sinteză a evoluției veniturilor totale și a structurii principale a surselor de finanțare ale Autorității Rutiere Române (A.R.R.) în perioada 2020–2024, pe baza datelor publice din Rapoartele de activitate și Bugetele de venituri și cheltuieli aprobate prin ordine ale Ministerului Transporturilor.

1. Evoluția veniturilor totale (2020–2024)

An	Venituri totale (mii lei)	Evoluție (%)	Observații
2020	131.558	—	Activitate redusă din cauza pandemiei.
2021	122.163	▼ -7%	Scădere temporară post-pandemie.
2022	150.664	▲ +23%	Creștere majoră – reluarea activităților și reautorizări.
2023	131.017	▼ -13%	Corecție față de vârful din 2022; rectificare BVC.
2024	142.437	▲ +8,7%	Creștere moderată, consolidare veniturilor proprii.

2. Structura veniturilor (pondere estimativă în total)

Tip venit	2020	2021	2022	2023	2024
Taxe și tarife pentru licențe, autorizații, atestate	78%	79%	82%	83%	84%
Tarife pentru	11%	10%	9%	8%	7%

controale și
verificări

Dobânzi și alte venituri financiare	3%	4%	3%	2%	2%
---	----	----	----	----	----

Venituri din concesiuni, chirii, alte servicii	6%	7%	6%	7%	7%
---	----	----	----	----	----

3. Analiză economică

În perioada 2020–2024, veniturile totale ale A.R.R. au crescut de la aproximativ 131 milioane lei la 142 milioane lei, marcând o creștere globală de circa 8,3%. Deși evoluția generală este pozitivă, analiza structurii arată o dependență tot mai mare de taxele și tarifele aferente atestatelor și licențelor, în timp ce ponderea veniturilor provenite din activități de control și inspecție s-a redus de la aproximativ 11% la 7%.

Această tendință indică o orientare economică predominant administrativă, axată pe volum și încasări, în detrimentul activităților de verificare și control de fond. Pe termen lung, diminuarea ponderii controalelor poate avea efecte negative asupra calității serviciilor, a siguranței rutiere și a respectării standardelor profesionale.

Anexa nr. 8 – Evoluția autorizațiilor taxi în Municipiul București (2019–2024) – analiză administrativă și impact urban

Prezenta anexă oferă o analiză detaliată a evoluției numărului de autorizații taxi în Municipiul București în perioada 2019–2024, pe baza datelor publice furnizate de Primăria Municipiului București – Direcția Transporturi, precum și a observațiilor privind contextul economic și administrativ.

1. Evoluția numărului de autorizații taxi (2019–2024)

An	Număr autorizații taxi	Evoluție aproximativă	Observații
2019	10.095	—	Nivel maxim conform HCGMB nr. 178/2008 și completărilor ulterioare.
2020	8.700	▼ -14%	Pandemia a afectat activitatea și reînnoirea autorizațiilor.
2021	7.200	▼ -17%	Migrație către platforme digitale; scădere a cererii directe.
2022	5.900	▼ -18%	Creșterea costurilor și reducerea rentabilității sectorului.
2023	4.300	▼ -27%	Persistența dezechilibrului economic și birocratic.
2024	3.500	▼ -19%	Nivel minim istoric; peste 65% din autorizațiile

vechi expirate.

2. Cauzele principale ale declinului

- Neactualizarea cadrului administrativ – HCGMB nr. 178/2008 nu a fost revizuită de peste 15 ani.
- Creșterea costurilor de operare (carburant, asigurări, întreținere, taxe) fără ajustarea tarifelor maxime locale.
- Concurența nereglementată a platformelor digitale (Bolt, Uber etc.).
- Proceduri birocratice greoaie și întârzieri la reautorizare (ARR, RAR, Primărie).
- Scăderea atractivității profesiei și lipsa personalului calificat.

3. Efecte asupra orașului și cetățenilor

- Reducerea disponibilității taxiurilor legale în orele de vârf.
- Creșterea cererii pentru transport alternativ (platforme digitale).
- Scăderea veniturilor Primăriei provenite din taxe de autorizare.
- Creșterea riscului de activitate neautorizată („piraterie” urbană).
- Diminuarea controlului public asupra siguranței și calității transportului.

4. Concluzii

În perioada analizată, numărul de autorizații taxi din Municipiul București a scăzut cu peste 65%, de la 10.095 în 2019 la aproximativ 3.500 în 2024. Această reducere semnificativă reflectă cumulul dintre stagnarea reglementărilor locale, presiunea economică, migrația către platformele digitale și lipsa unei politici publice de adaptare a transportului urban. Pentru menținerea echilibrului între nevoia cetățenilor și competitivitatea sectorului, este necesară o intervenție strategică a autorităților locale și centrale în vederea reechilibrării pieței și stimulării serviciilor taxi autorizate.

ANEXA 9

Program municipal „Taxi pentru Capitală – Serviciu de calitate și siguranță” Model de implementare și finanțare

1. Fundamentare

Programul municipal „Taxi pentru Capitală – Serviciu de calitate și siguranță” are ca scop creșterea nivelului profesional, educațional și civic al conducătorilor auto care desfășoară activități de transport persoane în regim de taxi, precum și integrarea acestui sector în strategiile turistice și educaționale ale Municipiului București.

Programul poate fi implementat printr-o Hotărâre a Consiliului General al Municipiului București (HCGMB), la propunerea Primarului General și a Direcției Transporturi, în parteneriat cu instituții și organizații profesionale de profil.

2. Model de implementare

Structura programului propus:

Componentă	Partener instituțional / profesional
Cursuri de prim ajutor și intervenție în caz de dezaastre	Crucea Roșie Română, ISU București–Ilfov
Cursuri de maniere și relaționare cu publicul	Asociațiile profesionale de taxi (PTTE, Rom–Bg)
Cursuri de ghidaj turistic local	Asociația de Promovare a Bucureștiului / Ministerul Turismului
Cursuri de limba engleză	Institutul Cultural Român / Universitățile locale
Educație rutieră și etică profesională	Poliția Rutieră / Autoritatea Rutieră Română (ARR)

3. Posibilități de finanțare – Fonduri europene nerambursabile

Proiectul este eligibil pentru finanțare nerambursabilă în cadrul Programului Interreg VI-A România–Bulgaria 2021–2027, Axa prioritară 3 – „O regiune mai socială și mai sigură”.

Referință: Subprogramul ROBG 0023, derulat de Asociația Transfrontalieră a

Taximetriștilor Rom–Bg, care a finanțat activități de formare profesională și cooperare transfrontalieră în domeniul transporturilor.

Pe acest model, Primăria Capitalei poate dezvolta propriul proiect:

„ROBU 001 – Program municipal de formare profesională și turistică pentru operatorii taxi din București”,

în parteneriat cu:

- Crucea Roșie Română – pentru modulele de prim ajutor;
- Asociația PTTE și Asociația Rom–Bg – pentru coordonarea profesională și evaluarea participanților;
- Ministerul Turismului – pentru acreditarea modulelor de ghidaj local;
- Primăria Municipiului Ruse (BG) – pentru componenta transfrontalieră.

4. Concluzie

Da — este legal, fezabil și recomandabil ca Primăria Municipiului București să elaboreze un proiect comun cu asociațiile profesionale de taxi, având ca obiect:

- creșterea calității serviciilor de transport public;
- formarea și educarea profesională a taximetriștilor;
- integrarea sectorului taxi în strategiile turistice și educaționale ale Capitalei;
- dezvoltarea unui program finanțat din fonduri nerambursabile europene, după modelul ROBG 0023.