

**LUCRĂRILE GRUPULUI TAXI (TA)  
AL UNIUNII INTERNAȚIONALE A TRANSPORTURILOR RUTIERE(IRU)  
DIN 14 APRILIE 2010 DE LA GENEVA**

Grupul Taxi IRU s-a reunit pe 14 aprilie 2010 la Geneva, cu participarea reprezentanților asociațiilor profesionale taxi din Suedia, Norvegia, Finlanda, Germania, Austria, Elveția, Olanda, Bulgaria, Belgia și România (UNTRR).

**Declarația Președintelui Grupului Taxi IRU, domnul Hubert Andela**

Președintele Andela a accentuat preocuparea Bordului Grupului Taxi privind atragerea de noi membri; de asemenea, președintele Grupului Taxi a evidențiat riscul de a pierde actualii membri, referindu-se la asociația din Irlanda, care are mari probleme și nu își poate plăti cotizația de membru.

Secretariatul IRU- Oleg Kamberski a arătat că atragerea de noi membri este esențială pentru a întări puterea de lobby a Grupului IRU; Forumul Taxi este canalul cu cel mai mare succes în atragerea de noi membri.

**Alegeri pentru mandatul 2010-2011**

Membrii Grupului Taxi au reales în unanimitate Bordul Grupului Taxi al IRU pentru un nou mandat 2010-2019, respectiv:

- Hubert Andela – Președinte, KNV Olanda
- Nina Nizovski – Vicepreședinte, STL Finlanda
- Thomas Gratz – Vicepreședinte, BZP Germania.

**Promovarea rolului taxiurilor**

**Grupul Taxi a adoptat un plan de acțiune actualizat pentru promovarea rolului taxiurilor, cuprinzând următoarele elemente:**

- Transmiterea/actualizarea datelor naționale acoperind principalele capitole ale Broșurii: contribuția taxiurilor la mobilitate, economie și coeziunea socială, date privind siguranța în taxiuri, contribuția la reducerea congestiei, contribuția la un mediu mai bun și satisfacția clienților.
- Distribuirea la nivel național, la firmele taxi și la șoferii din fiecare Stat Membru a Listei de verificare a șoferului taxi tradusă în limba națională, a Listei privind accesibilitatea taxi tradusă în limba națională și a broșurii “Știați că?”.
- Participarea activă la Diploma de Onoare IRU, prin transmiterea de candidaturi ale șoferilor și prin organizarea de evenimente naționale de presă pentru înmânarea acestor distincții șoferilor.

**De asemenea, s-a stabilit un grup de lucru pentru promovarea rolului taxiurilor.**

**Imigrarea ilegală**

La propunerea asociațiilor taxi din țările nordice ale Grupului taxi, Secretariatul IRU a inițiat un **proiect de colectare a celor mai bune practici voluntare ale industriei pentru prevenirea**

**imigrării ilegale în transportul taxi, respectiv măsuri luate de operatorul de transport și măsuri luate de șofer pentru prevenirea transportului de pasageri clandestini.**

### **Siguranța și securitatea în taxiuri**

În perioada 2004-2008, IRU a stabilit:

- Lista de verificare pentru siguranța șoferilor de taxi
- Recomandări privind securitatea pentru șoferii de taxi și managerii acestora.

În octombrie 2009, s-a început actualizarea datelor naționale referitoare la siguranța și securitatea în taxiuri, constatându-se că:

- În general, datele referitoare la siguranța în taxiuri sunt sărace
- Statistica accidentelor rutiere în Europa întrece atacurile asupra șoferilor
- Problema securității rămâne importantă, având impact asupra imaginii profesiei și atractivității acesteia pentru șoferi
- Datele furnizate de companiile de asigurări privind siguranța în taxiuri sunt alarmante, fiind necesare analize suplimentare pentru confirmarea acestora, dar și acțiuni dedicate din partea industriei pentru îmbunătățirea situației.

Pentru completarea datelor furnizate de membrii IRU, secretariatul IRU a realizat pentru prima dată un scurt studiu pe Internet asupra siguranței și securității în taxiuri, din care a rezultat că:

- Securitatea pasagerilor este o preocupare esențială pentru public și autorități
- Publicul simpatizează cu șoferii taxi care sunt victimele unor atacuri, iar guvernele, de asemenea, au tendința de a aloca fonduri publice pentru creșterea securității șoferilor și pasagerilor.

Hugel Jens - IRU a propus plasarea pe agenda ONU a subiectului siguranței în taxiuri și a dotării taxiurilor cu locuri speciale pentru transportul copiilor. Președintele Grupului Taxi a arătat că este necesară consultarea prealabilă a membrilor Grupului taxi privind acest subiect în cadrul unei întâlniri viitoare a grupului.

La o primă consultare a membrilor Grupului Taxi privind locurile special amenajate pentru copii în taxiuri, s-a precizat că:

- Finlanda – nu există prevederi legale pentru amenajarea de locuri pentru copii în taxi și este imposibil să se prevadă obligativitatea taxiurilor de a fi dotate cu locuri pentru copii
- Suedia și Danemarca au prevederi legale privind transportarea copiilor în taxiuri și consideră că este importantă siguranța transportului de copii, dar nu obligativitatea dotării cu locuri pentru copii.
- Germania – taximetriștii nu sunt forțați să își doteze mașinile cu locuri pentru copii.

### **Accesul la profesie – cazul Finlandei:**

- Formarea obligatorie a șoferilor de taxi începând cu 01.01.2010
  - o 30 h formare asupra cunoștințelor de bază, prezența 100% obligatorie (legislație, siguranță în trafic, drepturi și obligații, servirea clienților, accesibilitate, etc.), în unele zone se solicită și cunoștințe locale asupra zonei
  - o Asociația profesională taxi STL actualizează și vinde materialele de formare, fiind o activitate bine dezvoltată a asociației finlandeze
  - o Formatorii au nevoie de o autorizare de la Ministerul Transporturilor
  - o Examinarea este realizată de autorități – Ministerul Transporturilor

- Poliția emite licența șoferului taxi pentru 5 ani.
- Formarea suplimentară de 7 h obligatorie la 5 ani
- Formare obligatorie privind accesul la profesie pentru operatorul taxi din 1995:
  - Criterii privind solvența, nu sunt solicitate garanții formale
  - buna reputație
  - curs de 3 săptămâni într-un centru autorizat și examen pentru demonstrarea competenței profesionale sau studii superioare specifice plus examen
  - licență valabilă până la revocare (vârsta de 70 ani).

Cerințe pentru șoferi:

- Permis de conducere
- Vârsta între 18-70 ani
- Certificat medical.

În Suedia sunt în jur de 15000 taxiuri. Utilizarea cardurilor de credit și de debit în taxiuri nu este încă posibilă, până la sfârșitul lui 2010. Salariul taximetriștilor e minim 1500 Euro/lună.

În Norvegia se discută încă dereglementarea sectorului taxi, a alternativelor și consecințelor. Utilizarea cardurilor de credit și de debit în taxiuri nu este încă posibilă în Norvegia, pentru că trebuie instalat cititorul de card în taximetre. Salariul taximetriștilor e un procent 42-45% din venituri, fiind de minim 1500 Euro/lună.

În Germania nu sunt utilizate în mod curent cardurile în taxiuri. Salariul minim pentru 22-26 zile de muncă pe lună este de 1500 Euro, dar în marile orașe este un procent de 40-50% din veniturile zilnice.

În Elveția sunt acceptate cardurile pentru plata în 40% din taxiuri, asociația elvețiană dorind să încurajeze acceptarea acestora în toate taxiurile. Salariul mediu este de 2000 Euro, fiind mult mai mare în orașe.

În Finlanda, toate taxiurile acceptă plata prin carduri de debit/credit. Salariul șoferului de taxi este de 35% procent din venituri. În Finlanda operează aproximativ 10.000 taxiuri.

### **Probleme sociale care afectează taxiurile**

Directiva privind timpul sectorial de lucru pentru transporturi, aflată în discuție la nivel european, poate afecta șoferii de taxi în cazul în care Parlamentul va decide includerea șoferilor vehiculelor sub 3.5 tone în scopul Directivei. IRU va continua să facă lobby la membrii parlamentului european împotriva includerii șoferilor vehiculelor sub 3.5 tone în scopul Directivei privind timpul de lucru sectorial în transporturi.

### **Drepturile consumatorului**

Secretariatul IRU a informat că toate serviciile de transport vor fi acoperite de noul proiect de directivă europeană privind drepturile consumatorului, Poziția susținută de IRU este ca toate contractele de transport să fie scutite de prevederile acestei Directive.

### **Concluziile celui de al 3-lea Forum Internațional Taxi IRU din Copenhaga, 9 octombrie 2009**

Grupul Taxi a discutat rezultatele acestui eveniment, în special referitor la:

- Monitorizarea datelor privind pătrunderea combustibililor alternativi și noilor tehnologi în industria taxi



## **Transportul cu autocarul în Maroc**

Domnul Mohamed Bouda - Președintele CTM Maroc a realizat o prezentare asupra situației actuale și perspectivei viitoare ale industriei de autobuze și autocare în Maroc și în Nordul Africii. Transportul rutier este principalul mod de transport în Maroc, fiind înregistrate 2.5 mil. vehicule rutiere din care 800.000 vehicule comerciale. Transportul rutier deține 90% transport interurban de pasageri și 75% transportul de marfă. Transportul de marfă a fost liberalizat în 2003, iar sistemul de asigurări în 2006.

## **DEZVOLTARE DURABILĂ**

### **Promovarea imaginii transportului colectiv de pasageri – SmartMouve**

Președintele CTP, DI. Graham Smith a precizat că asociațiile membre IRU au o oportunitate unică anul acesta de a acționa în cadrul campaniei SmartMove pentru promovarea imaginii transportului cu autobuze și autocare.

UNTRR este membră în această campanie și o promovează pe site-ul său - [www.untrr.ro](http://www.untrr.ro).

## **PROBLEME SOCIALE**

### **Evoluții privind revizuirea Directivei Timpului de Lucru și adoptarea unui plan de acțiune actualizat al CTP**

În elaborarea proiectului de modificare a directivei au fost avute în vedere următoarele elemente principale:

- Definirea clară a conducătorilor auto independenți pentru a evita problemele apărute ca urmare a lipsei distincției între aceștia și "falșii" conducători auto independenți, șoferi care sunt oficial independenți, dar care, în fapt, nu sunt liberi să își organizeze activitățile;
- Redefinirea "lucrului pe timp de noapte" la nivelul unei perioade de două ore minim în perioada considerată timp de noapte în legislația națională;
- Introducerea unei descrieri comune menite să asigure o mai mare transparență și eficacitate a regimurilor naționale de aplicare, o înțelegere comună a normelor și aplicarea lor în mod echitabil, precum și o cooperare extinsă între autoritățile statelor membre responsabile cu aplicarea și la acordarea sprijinului din partea Comisiei Europene în vederea facilitării dialogului dintre responsabilii cu aplicarea legii, industria de profil și statele membre pentru a se asigura o abordare comună în implementarea normelor privind timpul de lucru.

**Poziția propusă de secretariatul IRU pe marginea proiectului de modificare a directivei a fost adoptată de membrii CTP cu majoritate de voturi (ASTIC Spania a fost împotriva excluderii conducătorilor auto independenți):**

- IRU sprijină propunerea Comisiei privind:
  - o eliminarea din scopul Directivei a conducătorilor auto independenți, alături de mențiunea Consiliului de a permite statelor membre să decidă, la nivel național pentru transportatorii proprii, aplicarea dispozițiilor Directivei conducătorilor auto independenți;
  - o stabilirea perioadei aferente "lucrului pe timp de noapte" la două ore minim;

- IRU nu sprijină propunerea Comisiei pentru transport și turism a Parlamentului European, destinată Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale de extindere a scopului Directivei asupra vehiculelor de sub 3,5 tone.

## **PROBLEMATICA PRIVIND UNIUNEA EUROPEANĂ**

### **Propunerea Comisiei Europene pentru o reglementare a drepturilor pasagerilor în transportul cu autobuze și autocare în UE**

În data de 4 decembrie 2008 a fost publicată o propunere a Comisiei Europene pentru un regulament [COM(2008)817 final] – direct aplicabil în legislațiile statelor membre UE. Din punctul de vedere al politicii de transport, propunerea survine ca o măsură politică pentru a se asigura regimuri comparabile ale drepturilor călătorilor de-a lungul întregului lanț de transport.

În principiu, propunerea prevede dispoziții privind:

- răspunderea în caz de deces sau vătămare a călătorilor și pierdere sau deteriorare a bagajelor;
- tratamentul nediscriminatoriu pe motiv de naționalitate sau loc de reședință cu privire la condițiile de transport oferite călătorilor de către transportatorii cu autobuzul sau autocarul,
- asistența pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;
- obligațiile întreprinderilor de transport cu autobuzul sau autocarul în caz de anulare sau întârziere a călătoriei; obligații de informare; tratarea reclamațiilor; norme generale de aplicare.

CTP IRU a adoptat o poziție oficială față de această propunere a Comisiei Europene, având în vedere particularitățile sectorului de transport cu autobuzul și autocarul și promovând beneficiile externe ale sectorului. În particular, IRU susține:

- Asigurarea unei infrastructuri accesibile la terminalele de plecare/destinație și locuri de oprire pe traseu pentru pasagerii cu dizabilități și mobilitate redusă;
- Niveluri de responsabilitate adaptate în cazul pierderii sau deteriorării bagajului, ca și pentru ajustarea diferitelor limite de timp/întârzieri;
- Scutirea firmei de la orice responsabilitate în cazul unor întârzieri asupra cărora nu are niciun control;
- Stabilirea unor perioade tranzitorii adecvate, inclusiv pentru instruire și pentru implementarea reglementării.

**În 2010 este așteptată adoptarea unei opinii a Parlamentului European pe baza analizării acestui proiect la a 2-a citire. În acest context, membrii CTP IRU vor continua să informeze autoritățile naționale și europarlamentarii asupra poziției industriei transporturilor rutiere reprezentată de IRU.**

### **Viitorul transportului în UE – Carta Albă 2010**

Pe 17 iunie 2009, Comisia Europeană a adoptat o comunicare asupra "Viitorului durabil pentru transport: către un sistem integrat, tehnologizat și ușor de utilizat", publicat pe site-ul Comisiei, prin care s-a solicitat reacția părților interesate.

IRU a realizat o consultare a membrilor pentru finalizarea și transmiterea (30.09.09) unei Carte Albe IRU asupra viitorului transportului rutier comercial în UE – publicată pe site-ul IRU și preluată și pe site-ul UNTRR la secțiunea Proiecte legi/Uniunea Europeană.

Parlamentul European (PE) a desemnat un raportor pe această temă (Mathieu Grosch) al cărui proiect de raport a fost analizat de Comitetul de Transport și Turism al PE pe 23.02.2010. Proiectul de raport propune obiective măsurabile care să fie atinse până în 2020, printre care:

- Reducerea cu 40% a accidentelor rutiere mortale și cu răni grave
- Dublarea numărului de utilizatori de autobuze și trenuri în zonele urbane
- Reducerea cu 20% a emisiilor de CO<sub>2</sub> din traficul rutier
- Reducerea cu 20% a electricității utilizate în transportul feroviar
- Reducerea cu 20% a poluării cauzate de transportul aerian
- Suport financiar pentru crearea de platforme /conexiuni multimodale pentru transportul naval interior și creșterea cu 20% a numărului acestor platforme.

**Membrii IRU urmează să analizeze acest raport și să transmită observații pe marginea acestuia la IRU, urmând ca IRU să formuleze și transmită la PE amendamente.**

### **Accesul la piața internațională de servicii cu autobuze și autocare în UE**

Contrar solicitărilor industriei (IRU) de eliminare a formularului de călătorie pentru serviciile internaționale ocazionale cu autobuze și autocare din interiorul UE, acesta a fost menținut în cadrul Regulamentului (EC) No 1073/2009 privind regulile de acces la piața internațională de servicii cu autobuze și autocare în UE, publicat în Jurnalul Oficial al UE și care se va aplica din 4 decembrie 2011.

În acest context, asociația olandeză KNV - membră a Consiliului de Transport Persoane al IRU, a propus îmbunătățirea acestui formular European pentru a fi mai util operatorilor de servicii internaționale ocazionale cu autobuze și autocare din interiorul UE .

Membrii CTP IRU au stabilit crearea unui grup de lucru format din asociațiile membre CTP interesate, care să reflecteze asupra:

- viitorului format și nevoii pentru un formular de călătorie în serviciile ocazionale internaționale în UE;
- unui Plan de Acțiune care să fie propus CTP, asupra modalității de abordare în comun a problemei referitoare la interdicția așteptată (din ianuarie 2012) pentru autobuze și autocare EURO3 de a intra în anumite orașe europene.

### **Evenimente de interes pentru transportul de persoane**

- Al 2-lea Forum asiatic de autobuze și autocare al IRU, Shanghai, 5 mai 2010
- Primul Forum CIS de autobuze și autocare al IRU Rusia, Nizhny Novgorod, 30 iunie 2010
- Euro Bus Expo 2010, Birmingham, 2-4 noiembrie 2010