

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, aprobată prin Legea nr.197/2000, precum și ale Ordonanței Guvernului nr.44/1997 privind transporturile rutiere, modificată prin Ordonanța Guvernului nr.73/1999 și aprobată prin Legea nr.105/2000 s-au definit categoriile de transporturi publice executate cu vehicule auto.

Din domeniul transporturilor publice de persoane fac parte transporturile prin servicii regulate, prin servicii regulate speciale, transporturile turistice sau ocazionale și transporturile în regim de taxi.

Legea nr.105/2000 de aprobare a Ordonanței Guvernului nr.44/1997 modificată prin Ordonanța Guvernului nr.73/1999, precizează în Anexa nr.2 că "activitatea de taximetrie se va reglementa printr-o lege specială".

Începând cu anul 1990, prin evoluția reglementărilor adoptate, activitatea de taximetrie nu a fost bine definită, context în care s-a lăsat la latitudinea administrațiilor locale să aprecieze modul de organizare, autorizare și desfășurare a acestor activități, tratament sortit de la bun început la o abordare suficient de eterogenă, de la o localitate la alta, pentru a bulversa și nemulțumi masa destul de mare a beneficiarilor clienți. Se pot exemplifica câteva cazuri:

1) Decretul-Lege nr.54/1990 privind organizarea și desfășurarea unor activități economice pe baza liberei inițiative, stabilește că persoanele fizice pot fi autorizate să desfășoare activități independente în domeniul serviciilor.

2) Ordonanța Guvernului nr.11/1992 privind modul de desfășurare și impozitare a activității de taximetrie auto, aprobată și modificată prin Legea nr.114/1992 și abrogată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.87/1997 prin Legea nr. stabilește că activitatea de taximetrie poate fi executată și de persoane fizice autorizate conform Decretului-Lege nr.54/1990, precum și de colaboratori cu autoturisme proprii ai societăților comerciale de taximetrie. De asemenea, se stabilește că activitatea de taximetrie poate fi executată numai de autovehiculele dotate cu aparate de taxat.

3) In Hotărârea Guvernului nr.319 din 11.06.1992 privind dotarea și utilizarea de către agenții economici a balanțelor cu afișaj electronic și a aparatelor de marcat electronice, modificată prin Hotărârea Guvernului nr.416 din 17.08.1993 anexa 1 stabilește lista activităților care se exceptează de la obligația de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, dintre care se remarcă la punctul 4 "transportul de produse pe bază de bilet și abonament, precum și cu metroul și taximetrele".

4) Prin Ordinul Ministrului finanțelor nr.1192/1999 publicat în Monitorul Oficial al României nr.549/1999 sunt stabilite activitățile independente printre care nu figurează și taximetria.

5) In Ordonanța Guvernului nr.44/1997 privind transporturile rutiere, modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.73/1999, aprobată prin Legea nr.105/2000 se stabilesc următoarele:

- Taximetria nu face parte din transporturile publice.
- Orice transport public se realizează numai de către operatori de transport autorizați și licențiați în acest sens de către Ministerul Transporturilor.
- Excepție fac operatorii de transport în regim de taxi care vor fi autorizați de către autoritatea administrativă locală respectivă.
- Operatorii de transport sunt persoane juridice.

Alte contradicții care pot fi semnalate:

1. Dacă în Ordonanța Guvernului nr.11/1992 se stabilește că în cazul taxmetriei, persoanele fizice și colaboratorii plătesc la bugetele locale un impozit forfetar trimestrial, în Ordonanța de urgență a Guvernului nr.28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, veniturile înregistrate stau la baza impozitelor și taxelor datorate.

2. Dacă în Ordonanța Guvernului nr.11/1992 se stabilește că pentru transportul de persoane care se efectuează cu autoturisme de teren, microbuze și autobuze, proprietarii acestora au obligația de a declara veniturile realizate la organele fiscale teritoriale, rezultă că aceste mijloace de transport nu pot executa transporturi în regim de taximetrie.

3. Dacă Ordonanța Guvernului nr.44/1997, modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.73/1999, aprobată prin Legea nr.105/2000 stabilește că licențierea în transportul în regim de taxi se realizează de către Ministerul Transporturilor, iar autorizarea acestuia de către administrația publică locală nu se justifică, în majoritatea cazurilor aceste administrații autorizează și totodată ignoră necesitatea licenței de transport în cazul autorizării.

În promovarea acestui proiect de lege privind transportul în regim de taxi se au în vedere o serie de prevederi privind:

a) definirea cu exactitate a organizării, autorizării, desfășurării și controlului acestor transporturi de persoane și bunuri în raport cu celelalte moduri de transport public executate cu mijloace auto;

b) alinierea reglementărilor respective cu reglementările europene în domeniu, în mod special cu Directivele 71/316/CEE și 77/95/CEE privind armonizarea legislației statelor membre privind aparatele de taxat;

c) combaterea evaziunii fiscale și a concurenței neloiale în domeniu;

d) stabilirea drepturilor și obligațiilor operatorilor de transport în regim de taxi, taximetriștilor și clienților;

e) asigurarea executării în condiții de siguranță, calitate și legalitate a transportului în regim de taxi;

f) combaterea oricăror manifestări de violență sau alte acte de agresiune asupra taximetriștilor, clienților acestora sau asupra bunurilor din dotare sau personale;

g) protecția intereselor economice și profesionale ale operatorilor de transport și taximetriștilor;

h) modul de dotare, tarifare și control a taximetrelor și activității acestora.

Este necesară o scurtă explicitare a fiecărei prevederi menționate mai sus:

a) Transportul de persoane sau bunuri în regim de taxi face parte din categoria serviciilor publice pentru populație. De regulă, persoana fizică este clientul care beneficiază de un astfel de serviciu pe care îl va plăti operatorului de transport, prin taximetrist, pe baza bonului fiscal unic emis de aparatul de marcat electronic fiscal cu care este dotat obligatoriu vehiculul respectiv. Acest mod de abordare este reglementat prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.28/1999.

În acest context, transportul în regim de taxi pentru persoane nu poate fi executat decât cu vehicule de mică capacitate din categoria autoturisme, dintre care, de regulă, cele având capacitatea de maxim 5 locuri, inclusiv locul soferului, dotate corespunzător.

Transportul de bunuri în regim de taxi pentru populație se consideră că poate fi executat cu vehicule având capacitatea totală maximă admisă de 3,5 tone, restul vehiculelor fiind, de regulă, destinate altor activități.

Sunt necesare aceste clarificări deoarece au fost autorizate de către administrațiile locale și alte categorii de vehicule care sunt improprii desfășurării transportului în regim de taxi, accentuând astfel concurența neloială, fraudă fiscală și prejudicierea clienților.

b) Directivele europene cu privire la armonizarea legislației statelor membre privind atât activitatea de taximetrie, cât mai ales aparatele de măsură și tarifarea timpului și distanței, numite "aparate de taxat".

Exclud dreptul statelor membre de a refuza, interzice sau restricționa distribuirea pe piață a aparatelor de taxat care poartă simbolul autorizării model CEE și simbolul verificării inițiale parțiale CEE.

Sunt, de asemenea, obligatorii prevederile privind soluția constructivă și metodele de control ale aparatelor de taxat, în vederea evidențierii corecte a serviciilor efectuate, precum și protecția clienților.

c) Aparatele de taxat sunt înzestrate cu memorie fiscală și elaborează rapoarte financiare de închidere zilnică care sunt salvate în această memorie.

Prin elaborarea reglementărilor privind modul de organizare și executare a transporturilor în regim de taxi și urmărirea respectării acestor reglementări, se va realiza o diminuare considerabilă a fraudei și a concurenței neloiale în domeniul transporturilor publice.

d) Practica a dovedit că reglementările existente în acest sens, cu trimiteri la Codul de procedură civilă și Codul penal, nu sunt suficiente, lipsind o serie întreagă de prevederi specifice.

Este nevoie de a asigura o protecție mărită clientului, dar și taximetristului în executarea profesiei sale.

De asemenea, este necesară reglementarea relațiilor taximetrist – client, în avantajul fiecăruia.

e) Siguranța, legalitatea și calitatea transportului în regim de taxi sunt principalele deziderate care se impun la definirea acestui mod de transport.

Se impun selecții privind calitățile taximetriștilor, autorizarea funcționării vehiculului, instituții și reglementări privind controlul real asupra executării serviciilor.

f) Se recunoaște o creștere a infracționalității în domeniul taximetriei privind violența practică asupra taximetriștilor, clienților sau bunurilor din dotare sau proprietate.

Este necesară și descurajarea participării unor taximetriști la săvârșirea unor acte considerate infracțiuni, precum și alte acte antisociale.

g) Transportul în regim de taxi face parte din sfera serviciilor publice oferite contra cost populației și sunt realizate de agenți economici ale căror resurse provin din vânzarea acestor servicii.

Producția de servicii către populație este sursa de venituri fiscale care sunt varsăminte obligatorii sub formă de impozite pe venit și patrimoniu.

În această categorie nu intră și producția de servicii realizată în gospodăriile populației, în care sunt incluse asociațiile familiale, precum și întreprinzătorii particulari a căror activitate se desfășoară pe baza Decretului-Lege nr.54/1990.

h) Asocierea în scopul asigurării reprezentativității protecției intereselor economice și profesionale, precum și alte interese specifice poate fi una din modalitățile de a le rezolva. Se impune crearea unui organism propriu în acest sens, a cărui atribuție să răspundă dezideratelor enunțate.

i) Un vehicul destinat transportului în regim de taxi, aflat în trafic, trebuie să fie vizual accesibil în vederea contactării sale de către client și de către organele de control autorizate.

Se impune ca aspectul și dotările exterioare să fie rezolvate unitar în acest sens.

De asemenea, se impune descurajarea criteriilor subiective de selectivitate din partea taximetriștilor în alegerea clientului.

Clientului trebuie să i se asigure posibilitatea liberă și nediscriminatorie de a angaja serviciile unui taximetru.

Unul din scopurile acestui proiect de lege este de a asigura clientul că prețul plătit de acesta corespunde serviciilor executate la cererea sa.

Clientului trebuie să i se asigure și posibilitatea de a sesiza unor organe competente disfuncționalitățile din sistem care îl afectează în vederea rezolvării rapide și eficiente a intereselor sale.

3. La această dată nu exista o apreciere statistică certă privind numărul de vehicule care funcționează în regim de taxi, regulamentar sau ilicit.

Urgența cu care trebuie intrat în normalitate în acest domeniu, precum și cele circa 40-60.000 de vehicule apreciate ca real angrenate în această activitate,

necesită un efort financiar deloc neglijabil pentru operatorii de transport în ce privește în primul rând de asigurarea uniformizării dotării și însemnelor exterioare necesare.

Implicarea statului este extrem de importantă atât în mod direct, cât și prin facilități acordate. Acest model s-a aplicat cu succes în Ungaria, Spania, Bulgaria, Israel, Statele Unite.

Este relevant de prezentat experiența ungară în acest sens. Confruntată cu necesitatea introducerii dotării cu aparate de taxat în taximetrie, la începutul anului 1990 statul maghiar s-a implicat în această operațiune prin efort financiar direct.

Acest efort financiar a însemnat alocarea a circa 300 USD de fiecare aparat de taxat, suma pe care statul a suportat-o integral în cazul în care taximetriștii respectivi s-au încadrat în termenele prestabilite privind montajul aparatelor.

Investiția a fost atât de eficientă că a fost amortizată într-un an.

Beneficiind de publicitatea necesară privind avantajele utilizării numai a taximetrele dotate cu aparate de taxat, clienții au preferat utilizarea acestora, stingându-se astfel și reacțiile negative ale majorității taximetriștilor refractari.

Prevederile acestui proiect de lege trebuie completate cu prevederile altor reglementări în vigoare, dacă acestea nu contravin, precum:

1. Ordonanța Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, aprobată prin Legea nr.197/1998;

2. Ordonanța Guvernului nr.44/1997 privind transporturile rutiere, modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.73/1999 și aprobată prin Legea nr.105/2000;

3. Ordonanța de urgență a Guvernului nr.28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, aprobată prin Legea nr... și modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.128/1999;

4. Hotărârea Guvernului nr.477 din 28.06.1999 privind Normele metodologice pentru aplicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.28/1999.

5. Legea nr.27/1994 privind taxele și impozitele locale, republicată;

6. Ordonanța de urgență a Guvernului nr.20/1992 privind activitatea de metrologie, aprobată prin Legea nr.11/1994;

7. Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală;

8. Hotărârea Guvernului nr.319 din 11.06.1992 privind dotarea și utilizarea de către agenții economici a balanțelor cu afișaj electronic și a aparatelor de marcat electronice, modificată prin Hotărârea Guvernului nr.416 din 17.08.1993.

În vederea asigurării protecției intereselor clienților, a combaterii evaziunii fiscale, precum și a concurenței neloiale în domeniul transporturilor publice, în care transportul în regim de taxi trebuie să fie clar definit și delimitat, se promovează acest proiect de lege.