

GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

Nr. 2695 D.P.S.G.
Data 09.11.2005

Biroul permanent al Senatului
Bp 357 19.11.2005

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
SENAT
L.653, 16/11/2005

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art.111 alin.(1) din Constituție,
Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 45 din 28 ianuarie 2003, cu modificările și completările ulterioare*, inițiată de domnii deputați Ioan Bivolaru și Aurelian Vasile din Grupul parlamentar al PSD și domnul senator Claudiu Tănăsescu și domnul deputat Eserghep Gelil din Grupul parlamentar al PRM (Bp. 357/2005)

I. Principalele reglementări

Prin inițiativa legislativă se propun, în principal, următoarele:

- bonul fiscal emis de casa de marcat să dea dreptul agentului economic, care utilizează serviciile de taximetrie pentru rezolvarea scopurilor economice proprii, să-și poată deduce cheltuielile respective din venituri și din TVA;

- protejarea mediului înconjurător și creșterea standardului de confort în transport prin limitarea, de la 1 ianuarie 2006, a primei

intrări pe piața taximetriei numai la autoturismele cu o vechime de 3 ani;

- valabilitate nelimitată pentru atestatul profesional al taximetriștilor (în prezent 5 ani);
- obligativitatea existenței foii de parcurs în activitatea taximetriștilor, ceea ce determină lărgirea posibilității de control și monitorizare a mișcării autovehiculului;
- obligativitatea întocmirii lunare a fișei taxiului de către deținător, conținând date necesare privind activitatea și posibilitatea exercitării într-un mod mai eficient a controlului impus de lege.

De asemenea, se propune simplificarea procedurilor privind obținerea autorizației taxi, prin:

- eliminarea licenței de execuție pentru vehicul;
- eliminarea obținerii autorizației pentru executarea transportului în regim de taxi pentru persoanele juridice;
- simplificarea obținerii licenței de transport în regim de taxi și a vizării anuale a licențelor și autorizațiilor;
- înlocuirea prezentării unor documentații prin declarația pe proprie răspundere.

II. Observații și propuneri

A. Observații generale

1. Întrucât *autorizația de transport în regim de taxi* reprezintă un act juridic administrativ - unilateral și obligatoriu - emis de către autoritatea administrației publice locale, în condițiile legii, fiindu-i aplicabil regimul juridic specific dreptului administrativ - inclusiv Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ - aceasta *nu poate constitui un instrument financiar negociabil - titlu de valoare sau titlu de proprietate* - neputând fi înstrăinată de către operatorii de transport, *prin acte între vii ori pentru cauză de moarte* (Capitolul VI¹ Regimul autorizației taxi, etc.).

2. Având în vedere că activitatea de transport de persoane în regim de taxi se supune acelorași reguli privind transportul rutier public de persoane, autorizarea acestei activități ar fi trebuit să se efectueze în aceleași condiții în care sunt licențiați operatorii de transport rutier public.

Astfel, operatorilor de transport rutier public care efectuează transporturi în regim de taxi ar trebui să li se elibereze *licență de transport rutier public* și nu o altă licență specială pentru acest tip de activitate.

Urmare considerentelor prezentate anterior și, atât pentru simplificarea procedurilor, destul de complicate în prezent, cât și pentru evitarea dublei autorizări, propunem ca pentru operatorii de transport care efectuează transporturi în regim de taxi, Autoritatea Rutieră Română să elibereze licență de transport rutier public și pentru fiecare autovehicul licențiat copii conforme ale acesteia iar primăriile să elibereze autorizație taxi pentru autovehicule.

3. Având în vedere că majoritatea documentelor privind repartizarea și utilizarea frecvențelor radio, utilizarea spațiilor de emisie - recepție, precum și evidența acestora, necesare obținerii licenței de execuție pentru dispecerat taxi, sunt eliberate de *Ministerul Comunicațiilor și Tehnologiei Informației*, acesta având și personal specializat pentru verificarea respectării condițiilor de utilizare, eliberarea licențelor de execuție pentru dispecerat taxi ar trebui făcută de acest minister.

B. Observații pe text

1. Referitor la prima și a doua frază de la **punctul I din Expunerea de motive**, menționăm că obligația agenților economici care prestează servicii către populație, inclusiv cele de taximetrie de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale a fost instituită prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată*, și nu prin Legea nr. 38/2003. De asemenea, menționăm că scopul utilizării acestor aparate de către toți transportatorii în regim de taxi, indiferent de forma de organizare a acestora, este de realizare a unui sistem unitar în ceea ce privește documentul eliberat clientului - bonul fiscal - și de reducere a evaziunii fiscale.

2. La **punctul 3** din propunere, prevederile **alin. (1) al art. 5¹**, referitoare la stabilirea calității de plătitor de taxe pe valoare adăugată, nu pot fi menținute întrucât acestea contravin unor prevederi din *Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și*

completările ulterioare, și din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

În acest sens, menționăm că:

- art. 1 alin. (1) din Codul fiscal prevede că stabilirea contribuabililor care trebuie să plătească taxa pe valoare adăugată se face numai prin Codul fiscal;

- art. 152 din Codul fiscal stabilește scutirea de taxă pe valoare adăugată a persoanei impozabile, astfel cum este definită la art. 127 alin. (1) din Cod, a cărei cifră de afaceri anuală, declarată sau realizată, este inferioară plafonului de 2 miliarde lei, având posibilitatea de a opta pentru aplicarea regimului normal de taxă pe valoare adăugată;

- art. 153 din Codul fiscal stabilește obligația înregistrării persoanei impozabile, definite la art. 127 alin. (1) din Cod, ca plătitor de taxă pe valoare adăugată în condițiile prevăzute de legislația privind înregistrarea fiscală a plătitorilor de impozite și taxe;

- art. 69 din Codul de procedură fiscală stabilește condițiile și procedura de înregistrare și de scoatere a persoanelor din evidența plătitorilor de taxă pe valoare adăugată.

Totodată, precizăm că la art. 1 alin. (3) din Codul fiscal se prevede că, în materie fiscală, **dispozițiile Codului fiscal prevalează asupra oricăror prevederi din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se dispozițiile Codului fiscal.** Ca urmare, în cazul în care un alt act normativ va preciza plătitorii de taxă pe valoare adăugată contrar prevederilor Codului fiscal, prevederile din acel act normativ nu se vor aplica.

Nu pot fi menținute prevederile **alin. (2) al art. 5** - referitoare la plata unui impozit pe venit de 3% de către persoanele juridice, persoanele fizice și asociațiile familiale care desfășoară activitate de taximetrie, din următoarele considerente:

- agenții economici înregistrați potrivit *Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată*, pot desfășura, potrivit statutului de înființare, mai multe activități, așa cum sunt prevăzute în Codul de Clasificație al Activităților din Economia Națională - CAEN. În cazul în care se derulează mai multe activități, nu pot fi calculate două tipuri de impozite, pe profit și de venit, deoarece nu este posibilă evidențierea separată și alocarea corespunzătoare a veniturilor și cheltuielilor aferente acestor activități;

- reglementările fiscale care stau la baza informațiilor fiscale au aplicabilitate generală și nu pe tipuri de activități;

- agenții economici care îndeplinesc condițiile de microîntreprinderi pot opta, potrivit dispozițiilor Legii nr. 571/2003, să plătească un impozit pe venitul realizat din orice sursă, cu excepția veniturilor expres prevăzute de actul normativ;

- se creează un regim discriminatoriu pentru contribuabilii care desfășoară activitate de taximetrie, deoarece aceștia nu își pot deduce cheltuielile aferente activității;

- se încalcă principiul neutralității măsurilor fiscale, prevăzut de Legea nr. 571/2003;

- veniturile realizate de contribuabilii persoane fizice din activitatea de taximetrie sunt supuse impozitului pe venit, potrivit dispozițiilor Legii nr. 571/2003, prin aplicarea unei cote de 16% asupra venitului net anual impozabil;

- se creează un tratament fiscal discriminatoriu față de celelalte tipuri de venituri din categoria "*venituri din activități independente*", prin derogare de la impunerea venitului net realizat de contribuabilii persoane juridice, prin excluderea posibilității de deducere a cheltuielilor aferente realizării venitului, în cazul în care a fost făcută opțiunea de determinare a venitului net în sistem real, precum și prin imposibilitatea compensării pierderilor fiscale reportate.

Totodată, menționăm că, în etapa actuală, ne aflăm în plin proces de aderare la Uniunea Europeană, fapt pentru care este necesară menținerea regulilor de determinare a impozitului pe profit, în concordanță cu principiile internaționale prevăzute de Codul de Conduită în impunerea afacerilor, pentru a nu se crea distorsiuni în mediul de afaceri.

Referitor la **alin. (4) al art. 5**, precizăm că agenții economici din taximetrie trebuie să respecte Legea contabilității nr. 82/1991, republicată.

3. La **punctul 5**, prevederea de la **lit. c) a art. 6** - *referitoare la justificarea dreptului de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferentă serviciului de transport cu ajutorul bonului fiscal emis de aparatul de marcat electronic fiscal, prin derogare de la prevederile art. 155 alin. (9) din Codul fiscal* - nu poate fi menținută deoarece dreptul de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferentă achizițiilor de bunuri și/sau servicii și documentele pentru justificarea acestuia

sunt reglementate la Capitolul X - Regimul deducerilor din Cod și nu la Capitolul XIII - Obligațiile plătitorilor de taxă pe valoare adăugată, la care se face referire în propunerea legislativă.

4. La **punctul 6**, la definirea termenilor prevăzuți la **lit. e¹)** și **lit. e²)** nu s-a ținut cont de prevederile *Legii nr. 219/1998 privind regimul concesiunilor, cu modificările și completările ulterioare*.

Potrivit acesteia, pot face obiectul concesiunii către o persoană fizică sau juridică *serviciile de transport public* - și nu dreptul de folosință asupra unei autorizații - în schimbul unei redevențe, iar bunurile proprietate publică sunt inalienabile, adică nu se pot înstrăina.

5. Referitor la **punctul 8**, menționăm că prin transferarea dreptului de folosință asupra autorizației ar putea fi încălcate prevederile legale cu privire la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un conducător auto pentru efectuarea acestui tip de transport (cazier, certificat profesional, etc.). Din aceleași considerente nu pot fi menținute prevederile referitoare la asociațiile familiale. În acest din urmă caz, prevederea potrivit căreia *pot fi autorizați taximetriștii independenți* este suficient de acoperitoare.

6. La **punctul 9** facem următoarele precizări:

- propunerea de modificarea a **lit. l)** și **lit. m)** - *operator de taxi/operator de transport în regim de închiriere este persoana juridică română* - constituie o prevedere discriminatorie pe criteriul naționalității, care instituie o barieră la libera circulație a serviciilor.

În ceea ce privește categoria serviciilor publice de interes general - în care se încadrează serviciile de transport public - Carta Verde a Serviciilor de Interes General, adoptată la nivel comunitar, prevede că furnizarea acestor tipuri de servicii, în condiții nediscriminatorii, reprezintă o condiție importantă pentru buna desfășurare a pieței unice.

De aceea, pentru evitarea reintroducerii unei bariere la libera circulație a serviciilor - eliminată prin *Ordonanța Guvernului nr. 57/2004* care a modificat *Legea nr. 38/2003* - este necesară menținerea actualei formulări.

- **lit. m)** nu poate fi menținută având în vedere că în nici un text de lege nu este prevăzută *"licența de transport public de persoane"* și,

de asemenea, conform *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere* nu se mai licențiază autovehiculele cu capacitate mai mică sau egală cu 8+1 locuri, inclusiv cel al conducătorului auto;

- la **lit. n)** trebuie eliminată fraza finală deoarece raportul taximetristului, ca raport de control nefiscal, se emite numai în cazul prevăzut de lege. Raportul fiscal de închidere zilnică se emite obligatoriu la sfârșitul zilei, indiferent câți taximetriști au activat pe aceeași mașină. În plus, nu se poate pune semnul egalității între un raport nefiscal și raportul fiscal de închidere zilnică, ale cărui date se înscriu automat în memoria fiscală.

- la **lit. r)** nu este specificată capacitatea maximă la autoturismele pentru transport de persoane.

7. Referitor la **punctul 10**, dispoziția propusă la **lit. x¹)** contravine prevederilor art. 28 alin. (6) din Legea nr. 219/1998 care prevede că *"În toate cazurile contractul de concesiune va menționa interdicția pentru concesionar de a subconcesiona, în tot sau în parte, unei alte persoane obiectul concesiunii"*.

8. La **punctul 14**, sintagma *"licență de transport în regim de taxi"* trebuie înlocuită cu *"licență de transport rutier public"*, iar *"licența de transport în regim taxi pentru persoana fizică"* cu *"licența taxi"*.

De asemenea, condițiile de licențiere a operatorilor de transport rutier public care desfășoară activitate de taxi vor fi aceleași cu cele pe care trebuie să le înlouiască toți operatorii de transport rutier public.

9. La **punctul 15**, sintagma *"Un autovehicul se consideră deținut de un operator pe bază de contract de închiriere"* din preambulul **art. 9¹ alin. (2)** trebuie înlocuită de sintagma *"În sensul prezentei legi, un autovehicul se consideră deținut de un operator pe bază de contract de închiriere"*, deoarece prin această propunere se stabilesc condiții specifice de deținere prin închiriere a autovehiculelor.

La **lit. b)** a **art. 9¹ alin. (2)**, având în vedere faptul că închirierea este diferită de operațiunea de leasing și de asociere în participațiune, trebuie să se elimine dispozițiile referitoare la contractul de leasing și de asociere în participațiune, încheiat în condițiile art. 9¹ alin. (4) și să se reglementeze în cadrul unei litere separate, respectiv la lit. c).

10. Referitor la **punctul 20**, condițiile de suspendare și anulare a licenței de transport rutier public sunt prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005.

11. La **punctul 22** propunem următoarele:

- **alin. (4)** se va modifica "*..... respectiv a Consiliului General al Municipiului București, și cu consultarea filialelor asociațiilor profesionale*";

- **alin. (6)** va avea următorul cuprins: "*Acordarea numărului de autorizații taxi pentru grupa operatorilor de transport rutier public care efectuează transport în regim de taxi și pentru grupa taximetriștilor independenți se va realiza de către autoritățile administrației locale.*";

- **alin. (7)** trebuie reformulat în sensul în care dacă numărul de autorizații nu este acoperit pentru o grupă, se va alocă un număr corespunzător de autorizații taxi din grupa cealaltă;

- **alin. (8)** se va reformula astfel: "*Autorizațiile taxi se acordă operatorului de transport rutier public care efectuează transport în regim taxi sau taximetristului independent pe o perioadă de 10 ani, timp în care aceștia sunt obligați să o utilizeze în condițiile programului minimal de lucru, stabilit prin caietul de sarcini al concesiunii, după care, în condițiile stabilite prin prezenta lege, acestea devin valabile pe termen limitat.*"

12. **Punctul 24** trebuie eliminat. Declarația cuprinde o apreciere subiectivă fără valoare în cuprinsul legii.

13. **Punctul 31** nu poate fi menținut întrucât, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, autoturismele nu vor mai fi licențiate, în cazul societăților care desfășoară activitate de transport persoane în regim de închiriere Autoritatea Rutieră Română putând elibera numai licență de transport rutier public.

14. La **punctul 36** perioada de suspendare a certificatului de atestare a pregătirii profesionale trebuie să fie aceeași cu perioada de suspendare a permisului de conducere.

15. La **punctul 39**, sintagma *"în stare de funcționare"* - prevăzută la **art. 30 alin. (1) lit. a)** - trebuie eliminată întrucât aparatele de taxat nu pot funcționa legal decât în urma fiscalizării, operațiune ce se face numai după obținerea autorizației taxi eliberată în baza certificatului de agreere.

Lit. b) trebuie modificată astfel: *"sunt dotate legal cu stații radio de emisie-recepție și/sau alarmă care să poată fi utilizate în caz de pericol sau de întrerupere accidentală a cursei"*.

16. Prevederile **punctului 47** - referitoare la abrogarea **art. 40** din Legea nr. 38/2003 - nu pot fi menținute, deoarece, în conformitate cu dispozițiile art. 4 alin. (2) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999, rola-jurnal este documentul (martor) pe care se înscriu toate datele din bonurile fiscale și care se arhivează obligatoriu în condițiile legii. Pe de altă parte, raportul fiscal de închidere zilnică conține datele de sinteză referitoare la activitatea desfășurată în cursul unei zile de lucru.

Având în vedere că rola-jurnal este documentul primar care atestă, între altele (ca și documentele cu regim special), denumirea unui bun livrat sau serviciu prestat, prețul și tariful unitar, valoarea pe fiecare operațiune, etc., considerăm că renunțarea la emiterea și arhivarea acestuia nu este justificată.

În plus, rola-jurnal este singurul document care reflectă mijlocul de plată, respectiv numerar, card, etc. cu care s-a achitat contravaloarea serviciului și servește la verificarea încasării sumelor totale evidențiate în raportul fiscal de închidere zilnică.

17. Referitor la **punctul 48**, **liniutele 3 și 5** nu pot fi menținute, deoarece, pe de o parte, înregistrarea în memoria fiscală a datelor privind modificarea parametrilor și a evenimentelor care au implicații în interpretarea datelor stocate este obligatorie pentru toate aparatele de marcat electronice fiscale, iar, pe de altă parte, înscrierea în fiecare raport Z din memoria fiscală, în afara elementelor prevăzute de norme în vigoare, și a valorii fiecărei curse ar face imposibilă folosirea unui circuit adecvat de EPROM și OTP, a căror capacitate este limitată prin fabricație.

Liniuța 7 trebuie eliminată deoarece numărul de înmatriculare al autovehiculului taxi se regăsește și la prima liniuță.

Propunem introducerea unui alineat nou, alin. (3), cu următorul cuprins: *"În exploatare taximetristul nu poate folosi decât un singur set de tarife, iar schimbarea acestora se poate face numai de personal autorizat."*

18. Referitor la **punctul 51, alineatele (3)-(5) ale art. 44** nu pot fi acceptate, deoarece:

- textul propus pentru alin. (3) poate conduce la concluzia eronată că autoritățile abilitate pentru eliberarea aprobărilor, avizelor, etc., de ordin tehnic, le pot emite cu încălcarea prevederilor legale în domeniu, astfel încât ulterior să se constate existența posibilității utilizării frauduloase a aparatelor de taxat;

- autoritățile fiscale nu au calitatea de a constata deficiențe de ordin tehnic ale aparatelor de marcat electronice fiscale;

- singura autoritate competentă în a decide introducerea sau retragerea de pe piață a aparatelor de marcat electronice fiscale este Comisia de autorizare a distribuitorilor și a aparatelor de marcat electronice fiscale;

- distribuitorul autorizat care a obținut aprobările și avizele legale nu poate fi ținut răspunzător de utilizarea frauduloasă a aparatelor de taxat, decât în situația în care, în calitate de unitate de service a acestor aparate, încalcă prevederile legale;

- organele fiscale, distribuitorii autorizați și reprezentanții autorizați nu pot fi răspunzători de acordarea aprobărilor de model cu încălcarea legii;

- în conformitate cu prevederile *Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, limita maximă a amenzilor contravenționale stabilită prin lege este de 100.000 lei, echivalentul a 1 miliard în lei vechi.

19. La **punctul 53, alin. (4)** se va reformula astfel: *"Aparatul de taxat utilizat pe un taxi va fi fiscalizat numai dacă există autorizație pentru acel autovehicul."*

20. Referitor la **punctul 62, alin. (1) al art. 53³** trebuie reformulat astfel: *"Ecusonul taximetristului este un document tipizat stabilit de primărie. Acesta se găsește expus obligatoriu, la vedere,*

deasupra bordului, la dispoziția clientului și a organelor de control pe toată durata programului de lucru."

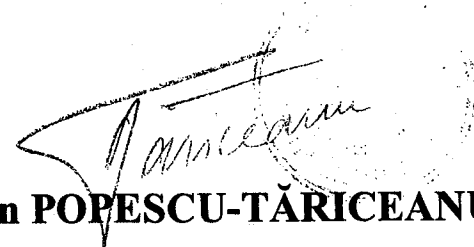
21. La **punctul 64**, dispozițiile **Capitol VI¹** nu sunt puse de acord cu prevederile Legii nr. 219/1998, având în vedere că, potrivit acestei legi, bunurile proprietate publică sunt inalienabile, ele putând fi date numai în administrare, concesionate sau închiriate, în condițiile legii, nu și cesionate.

22. Referitor la **punctul 68**, la **alin. (3) al art. 57¹** nu se reglementează clar care este titlul de creanță și titlul executoriu în cazul în care se aplică amenda contravențională cu imobilizarea autovehiculului în situațiile menționate la alin. (1) și (2), aceste documente fiind absolut necesare în momentul trecerii la recuperarea creanțelor bugetare respective.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate, **Guvernul nu susține adoptarea propunerii legislative în forma prezentată de inițiatori.**

Cu stimă,



Călin POPESCU-TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului