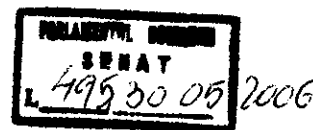
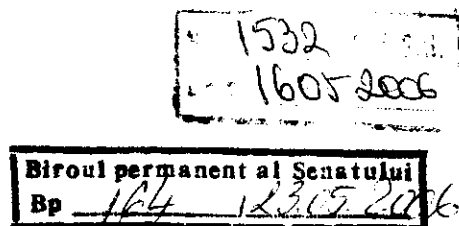




GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă intitulată Lege privind transportul în regim de taxi* inițiată de domnii deputați Rareș Mănescu, Mihăiță Calimente, Emilian Frâncu, Nini Săpunaru și Marin Almăjanu, aparținând Grupului parlamentar al PNL (Bp 164/2006).

I. Principalele reglementări

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare organizarea și efectuarea transporturilor de persoane și bunuri în regim de taxi, activitate reglementată în prezent de Legea nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.

În acest sens, prin *noul proiect de act normativ* se propune:

- separarea dispozițiilor legale care reglementează *transportul în regim de taxi* de cele care reglementează *transportul în regim de închiriere*;

- simplificarea procedurilor privind obținerea autorizației taxi prin eliminarea licenței de transport taxi și de execuție, apreciindu-se ca fiind suficientă autorizarea din partea autorităților administrației publice locale;
- limitarea autorizațiilor taxi, prin stabilirea unui număr maxim de autorizații, de către autoritățile administrației publice locale, precum și stabilirea unor tarife minimale și maximale în cazul transportului în regim de taxi.

II. Observații și propuneri

1. În *Expunerea de motive* se menționează că fiecare agent economic din taximetrie va trebui să-și realizeze o formă de contabilitate, dar în cuprinsul propunerii legislative nu se face nici o referire privind organizarea și conducerea contabilității.

2. Prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată*, cu modificările ulterioare, precum și prin *Hotărârea Guvernului nr. 479/2003 privind aprobarea Normelor metodologice pentru aplicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999, republicată*, au fost stabilite:

- categoriile de agenți economici care sunt obligați să utilizeze aparate de marcat electronice fiscale, precum și activitățile exceptate;
- tipurile aparatelor care se pot încadra în categoria aparatelor de marcat electronice fiscale, caracteristicile și funcțiile obligatorii ale acestora, datele care trebuie înregistrate și stocate în memoria fiscală, documentele emise, precum și termenul de păstrare a lor;
- modul de sigilare, fiscalizare și instalare a aparatelor de marcat electronice fiscale;
- procedura de avizare tehnică a aparatelor de marcat electronice fiscale, prin persoana juridică notificată în acest sens de Ministerul Economiei și Comerțului, precum și procedura de autorizare a agenților economici de distribuire și *service* a acestor aparate;
- drepturile și obligațiile distribuitorilor și utilizatorilor aparatelor de marcat electronice fiscale, obligațiile clienților, organele de control abilitate să verifice respectarea reglementărilor legale în domeniu, precum și contravenții și sancțiuni.

În consecință, întrucât există deja cadrul legal general valabil privind utilizarea aparatelor de marcat electronice fiscale, iar obligația agenților economici care prestează servicii de taximetrie a luat naștere potrivit legii, se impune revizuirea inițiativei legislative în sensul eliminării prevederilor referitoare la aparatele de marcat electronice fiscale cuprinse în **Capitolele I, III, IV, VI și VIII**, care contravin sau interferează cu cele din reglementările legale menționate.

3. Semnalăm că, potrivit dispozițiilor art. 21 alin.(1) din Legea administrației publice locale, nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare *„autoritățile administrației publice prin care se realizează autonomia locală în comune și orașe sunt consiliile locale, comunale și orășenești, ca autorități deliberative, și primarii, ca autorități executive”*. Prin urmare, în textul propunerii legislative trebuie fie ca autoritățile administrației publice locale la care se face referire să fie denumite expres, fie ca sintagma *autoritate a administrației publice locale* să primească o definiție în cadrul **art.4** din proiect.

4. Propunem eliminarea **pct. 4 al art.4** din propunerea legislativă, privind justificarea cu bonul de client a dreptului de deducere a taxei pe valoarea adăugată, aferente serviciului de transport, prin derogare de la prevederile alin. (9) al art.155 din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, deoarece, în conformitate cu prevederile alin.(3) al art.1 din Cod, în materie fiscală, dispozițiile acestuia prevalează asupra oricăror alte reglementări din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se Codul fiscal.

5. La **art. 4 pct.14** din propunerea legislativă, referirea la *Legea nr.300/2004 privind autorizarea persoanelor fizice și a asociațiilor familiale care desfășoară activități economice în mod independent, cu modificările și completările ulterioare*, se face fără respectarea art.37 alin.(1) din Legea nr.24/2000, potrivit căruia *„referirea într-un act normativ la alt act normativ se face prin precizarea categoriei juridice a acestuia, a numărului său, a titlului și a datei publicării acelui act sau numai a categoriei juridice și a numărului, dacă astfel orice confuzie este exclusă”*.

6. Este necesară corelarea unor definiții și termeni utilizați în cuprinsul proiectului, cu legislația tehnică în vigoare: de exemplu, *transport de mărfuri* în loc de *transport de bunuri*, dar și respectarea regulii de bază a unei definiții care interzice ca termenul de definit să se

regăsească în cuprinsul definiției: de exemplu, „*taxi* – autovehicul... care poate executa transporturi în regim de *taxi*” (**art.4 pct. 19**). De asemenea, pentru asigurarea unei succesiuni logice a soluțiilor legislative transpuse prin proiectul respectiv, considerăm că trebuie reanalizată utilizarea în cuprinsul textului a următoarelor concepte: *operatori de taxi; societăți comerciale; persoane fizice autorizate; asociații familiale autorizate și taximetriști independenți*.

7. De asemenea, solicităm ca definiția *certificatului de agreare* (**art.4 pct. 32**) să fie următoarea: „.....*certificat care atestă că un vehicul îndeplinește cerințele prevăzute la art. 30 din prezenta lege*”. Corelat cu cele solicitate, propunem pentru **art. 30** următorul text:

Art. 30 (1) Certificatul de agreare se eliberează de către Registrul Auto Român pentru autovehiculele din categoriile menționate la art. 2, dacă acestea îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) sunt dotate cu aparat de taxat cu aprobare de model și verificat de Biroul Român de Metrologie Legală, în stare de funcționare și avizat conform prevederilor prezentei legi și ale Ordonanței de urgență a Guvernului 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, aprobată prin Legea nr. 64/2002;

b) aparatul de taxat intră în funcțiune doar în momentul în care a fost activat dispozitivul de comandă fixat într-una din pozițiile de operare autorizată;

c) sunt dotate cu stație radio de emisie – recepție, în stare de funcționare. Pentru autovehiculele care urmează a fi autorizate în localități în care nu există dispecerat, precum și pentru autovehiculele aparținând taximetriștilor independenți, dotarea cu stație este opțională;

d) sunt dotate cu lampă taxi în stare de funcționare, conform prevederilor prezentei legi. Lampa taxi trebuie certificată de Registrul Auto Român;

e) au însemnele, înscrisurile, elementele de culoare ale caroseriei și dotările stabilite de administrația publică locală sau de Consiliul General al Municipiului București;

f) au inspecția tehnică periodică specifică taxi efectuată cu cel mult 2 luni înainte;

g) sunt dotate cu cel puțin trei uși laterale, dintre care două pe partea dreaptă;

h) autoturismele sunt dotate cu un spațiu corespunzător transportului bagajelor pasagerilor.

(2) Certificatul de agreare este valabil cel puțin 3 ani de la data eliberării. Dacă în perioada menționată, autoritățile de control constată că nu au fost menținute condițiile de agreare, certificatul de control se anulează de către Registrul Auto Român, cu posibilitatea obținerii unui nou certificat, după reverificarea tuturor condițiilor de agreare.

8. Potrivit art. 5 alin.(2) și alin.(3) din propunerea legislativă, se stabilește că transportul de persoane și bunuri în regim de taxi se va efectua de către persoana fizică autorizată cu un singur autoturism, iar de către asociația familială doar cu un număr de autovehicule cel mult egal cu numărul membrilor asociației. În condițiile în care astfel de limitări privind numărul autovehiculelor nu sunt prevăzute în cazul operatorilor de taxi, considerăm că ansamblul reglementării activității de transport în regim de taxi ar trebui să asigure condiții egale de tratament între prestatorii acestor servicii, atât în ceea ce privește accesul, cât și condițiile de autorizare. Însă legiuitorul prevede reguli speciale în cazul operatorilor de taxi, care pot încheia contracte de asociere în participațiune cu entități care nu dețin autorizații taxi, dar care dețin autovehicule ce vor fi utilizate efectiv în desfășurarea activității de transport în regim de taxi. Aceste reglementări instituie un tratament preferențial operatorilor de transport, de natură să distorsioneze concurența.

9. Propunem eliminarea **art. 6** din propunerea legislativă, având în vedere faptul că reglementările de natură fiscală se cuprind numai în Codul fiscal.

10. Art. 9 din propunerea legislativă prevede posibilitatea ca titularul autorizației să înlocuiască autovehiculul pentru care a obținut autorizația cu un alt autovehicul, în anumite cazuri. Dar, așa cum se prevede și la **art. 1** din proiect, activitățile de transport persoane și bunuri în regim de taxi trebuie să se desfășoare cu respectarea cerințelor de calitate și siguranță rutieră. În acest scop, apreciem că înlocuirea taxiurilor în cazuri justificate se poate face numai sub condiția agreării din partea Registrului Auto Român.

11. La art. 10 lit. c) și h), propunem să se coreleze reglementarea cu prevederile art.35 alin. (3) din Legea nr.24/2000, potrivit căroră exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai prin explicarea acestora în text, la prima folosire.

La art. 10 lit. c), propunem următorul text: „*anexa la certificatul de înmatriculare, cu inspecția tehnică periodică specifică taxi, efectuată cu*

cel mult 2 luni înainte”, iar la **lit. h)**: „*certificatul de agreare emis de către Registrul Auto Român*”.

12. În ceea ce privește **art.11** din propunerea legislativă, care se referă la prelungirea automată a valabilității autorizației după expirarea termenului de 5 ani, dacă nu s-au întâmplat *cazuri grave*, de încălcare a prezentei legi, considerăm că este lapidar, câtă vreme stabilirea gravității cazurilor la care se face referire este lăsată la o apreciere subiectivă. În acest context, solicităm și eliminarea **art. 56 alin. (1), teza a II-a**.

13. Prin dispozițiile referitoare la limitarea numărului maxim de autorizații taxi de către autoritățile administrației publice locale (**art.12** din propunerea legislativă), se restrânge numărul operatorilor de pe piață, fiind astfel înlocuite mecanismele pieței. Prin această intervenție se încalcă dispozițiile art.9 alin.(1) din Legea concurenței nr.21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dispoziții potrivit cărora „*sunt interzise orice acțiuni ale organelor administrației publice centrale sau locale, având ca obiect sau putând avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței, în special: să ia decizii care limitează libertatea comerțului sau autonomia agenților economici, ce se exercită cu respectarea reglementărilor legale; să stabilească condiții discriminatorii pentru activitatea agenților economici*”. În consecință, propunem eliminarea **art. 12**.

14. Eliminarea **art. 12** va avea drept consecință și modificarea liniuței finale a **lit. c) de la art.60** - aceasta urmând să aibă următorul conținut: „*nerespectarea prevederilor articolelor 30, 40, 41, 42, 43, 64, 65*” - precum și eliminarea **lit. d) liniuța a 2-a** a aceluiași articol.

De asemenea, va fi eliminat **art. 62**.

15. Referitor la textul propus pentru **art. 13 alin. (2) lit. c)**, precizăm că acțiunea de declarare necorespunzătoare a adevărului, făcută în fața unui organ, a unei instituții de stat ori a unei alte unități dintre cele la care se referă art. 145 din Codul penal, competente să primească o astfel de declarație, dacă declarația este aptă, potrivit legii, să servească la producerea consecinței juridice vizate de către făptuitor, constituie element material al laturii obiective a infracțiunii de fals în declarații. În acest context, se impune modificarea textului propunerii legislative în

sensul aplicării pentru fapta menționată, a sancțiunii *anulării* autorizației taxi și nu a suspendării acesteia.

16. Dispozițiile Legii concurenței sunt încălcate și prin stabilirea unor limite în ceea ce privește vechimea autovehiculului, mai precis prin propunerea potrivit căreia *„deținătorul autorizației este obligat să înlocuiască autovehiculul după maxim 5 ani de funcționare în regim de taxi”* [**art. 12 alin. (8)**]. De aceea, pe lângă renunțarea la textul citat, trebuie eliminată și dispoziția potrivit căreia anularea autorizației taxi se realizează ca urmare a neînlocuirii autovehiculului taxi *într-un termen de 90 de zile de la epuizarea celor 5 ani de funcționare în regim taxi* [**art.13 alin. (3) lit. e)**].

17. Condiția ca activitatea de dispecerat taxi să fie executată numai de operatorii taxi - **art.14 alin. (1)** - constituie o barieră la intrarea pe piața serviciilor de dispecerat taxi, încălcând regulile de concurență. Prin urmare, textul analizat va avea următorul cuprins: *„activitatea de dispecerat taxi poate fi executată de către o persoană juridică română, care poate fi și operator taxi, denumit în continuare operator dispecer, în baza autorizației de execuție eliberate de administrația publică locală sau de Consiliul General al Municipiului București, pe baza următoarelor documente (...)”*.

18. Propunem modificarea **art. 15 alin.(1)**, după cum urmează:

(1) *„operatorii taxi, taximetriștii independenți și asociațiile familiale autorizate pot utiliza serviciile unui dispecerat taxi, pe bază de contract de dispecerizare oneros, cu un operator dispecer. Condiția de folosire a dispeceratului nu este obligatorie pentru ca un taximetrist independent să își poată desfășura activitatea”*.

Această modificare este motivată de faptul că practicarea de către toți taximetriștii deserviți de același dispecerat, a tarifelor stabilite de către operatorul dispecer, conduce la eliminarea concurenței prin preț între aceștia, aspect interzis de prevederile Legii concurenței. Pe cale de consecință, vor fi eliminate și **alin.(3) și (4) ale art.15**.

19. Pentru **art. 16**, propunem înlocuirea sancțiunii anulării autorizației, care obligă la punerea în situația anterioară, cu cea a retragerii, care determină efecte doar pentru viitor. La **alin. (2)** al aceluiași articol, propunem introducerea unei noi litere, cu următorul cuprins:

„favorizează unul sau mai mulți taximetriști, prin transmiterea comenzilor preferențial”.

20. Nu poate fi acceptată stabilirea unor tarife minimale și maxime în cazul transportului în regim de taxi - **art.17 alin.(1) lit. b)** - având în vedere că potrivit art. 4 alin.(1) din Legea nr.21/1996, *„prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei”.*

21. În ceea ce privește prevederile **alin. (1) al art.17** și **art.57**, referitoare la obligația autorităților administrației publice locale de a înființa servicii de autorizare și control taxi, considerăm că inițiatorii trebuie să asigure corelarea textului propus cu art.7 alin.(3) din Legea nr.215/2001, potrivit căruia *„autoritățile administrației publice centrale nu pot stabili sau impune nici un fel de responsabilități autorităților administrației publice locale în procesul de descentralizare a unor servicii publice ori al creării de noi servicii publice, fără asigurarea mijloacelor financiare corespunzătoare pentru realizarea respectivelor responsabilități”.* În context, reiterăm și necesitatea respectării dispozițiilor art.14 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.45/2003 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora *„după aprobarea bugetelor locale pot fi aprobate acte normative cu implicații asupra acestora, dar cu precizarea surselor de acoperire a diminuării veniturilor sau a majorării cheltuielilor bugetare aferente exercițiului bugetar pentru care s-au aprobat bugetele locale respective”.*

22. Propunem eliminarea sintagmei *„redistribuirea autorizațiilor anulate”* din cuprinsul **art. 17 alin. (1) lit. i)**, propunere motivată de eliminarea **art. 12**.

Totodată, va fi eliminat **art. 17 alin. (2)**, ca urmare a faptului că o prevedere referitoare la consultarea de către autoritățile publice locale a asociațiilor profesionale reprezentative la nivel local cu privire la stabilirea numărului maxim de autorizații și a tarifelor practicate este de natură a încălca Legea concurenței.

Tot referitor la tarife, **art. 49** va avea următorul cuprins: *„tarifele pentru transporturile în regim de taxi se determină în mod liber, prin concurență pe baza cererii și ofertei”.*

Lit. c) și d) ale art. 49 referitoare la folosirea în mod abuziv a unei poziții dominate pe piață prin practicarea unor prețuri excesive sau de ruinare în scopul înlăturării concurenților sunt reglementări cuprinse deja

în Legea concurenței. Potrivit acestei legi, *Consiliul Concurenței* este autoritatea desemnată să analizeze sesizările celor afectați de practicile menționate. Ca urmare, dispozițiile propuse și, pe cale de consecință, **art.4 pct.28**, care definește *tariful de ruinare*, vor fi eliminate.

23. În ceea ce privește *atestarea profesională a taximetriștilor (Capitolul II, Secțiunea a 3-a)*, considerăm că certificatul de atestare a pregătirii profesionale trebuie să aibă o perioadă de valabilitate de 5 ani, la fel cu celelalte certificate acordate personalului din domeniul transporturilor rutiere. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, în calitate de autoritate competentă, va stabili condițiile de eliberare, programele de învățământ, precum și condițiile de autorizare a instituțiilor de formare profesională.

Apreciem că atestatul / certificatul conducătorului auto prin care se face dovada că acesta este pregătit profesional să efectueze transport rutier în regim de taxi reprezintă o „*diplomă*” personală a acestuia, obținută pe bază de examen, care nu poate fi suspendată sau anulată.

24. La **Cap. VI – „Obligațiile operatorului de transport, ale taximetristului și ale clientului cu privire la desfășurarea operațiunii de transport în regim de taxi”** – propunem introducerea unui articol în care să se prevadă obligațiile dispecerului. Totodată, nu sunt prevăzute mai multe obligații pe care le considerăm necesare:

- timpul maxim de lucru în cursul zilei care poate fi prestat de un taximetrist;

- obligația înregistrării comenzilor primite de la dispecerate și a celor transmise prin radio taximetriștilor și perioada stocării acestor informații.

În acest sens, propunem reevaluarea obligațiilor prevăzute la **art.52** (de exemplu, modul în care trebuie procedat în cazul furtului autovehiculului; modul concret în care ar trebui asigurată protecția clientului). Trebuie revăzută și obligația potrivit căreia clientul este obligat „*să acorde sprijin taximetristului în cazul agresării acestuia*”, precum și cea referitoare la „*monitorizarea poziției în trafic*”, având în vedere că dispozitivul GPS de monitorizare este o dotare opțională, conform art.36 din propunerea legislativă în discuție.

25. Propunem eliminarea **art. 55** deoarece nu considerăm necesară introducerea în actul normativ a unor atribuții ale asociațiilor profesionale având în vedere reglementarea funcționării acestora prin *Ordonanța Guvernului nr.26/2000 cu privire la asociații și fundații*.

26. Art. 56 alin.(2), care stabilește că *autorizația taxi poate face obiectul unor tranzacții financiare*, este contradictoriu, având în vedere că autorizația respectivă este atribuită numai în condițiile îndeplinirii unor criterii prevăzute de lege.

27. În Cap. VIII – „Sanțiuni și contravenții” – ar fi trebuit cuprinse și prevederi referitoare la competența de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale amintite.

De asemenea, la **art. 61** se face trimitere la dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor. Având în vedere prevederile art. 28 alin. (1) din respectiva ordonanță, menționăm că inițiatorii ar fi trebuit să specifice în mod expres dacă se poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului verbal, ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzilor prevăzute la **art. 60** din această inițiativă legislativă.

28. Considerăm că, prin reglementarea propusă, nu se afectează *concepția generală ori caracterul unitar* al Legii nr.38/2003, fapt pentru care, în conformitate cu prevederile art.57 din *Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, nu se justifică inițierea unui act normativ nou, ci doar modificarea și completarea legii în vigoare. De altfel, chiar inițiatorii precizează în *Expunerea de motive* că „*prezentul proiect de lege își propune să modifice și să completeze semnificativ Legea nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și de închiriere....schimbând chiar titlul legii*”. După cum se poate observa, între *Expunerea de motive* menționată și cuprinsul propunerii legislative este o contradicție evidentă de tehnică legislativă.

29. Potrivit **art. 66 alin.(3)** din propunerea legislativă, „*la data intrării în vigoare a prezentei legi, Legea nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere se abrogă*”. Dar, față de faptul că prezentul proiect propune reglementări *numai* în ceea ce privește *transportul în regim de taxi*, considerăm că dispozițiile legale care reglementează *transportul în regim de închiriere*, cuprinse în Legea nr.38/2003, ar trebui să rămână în vigoare. S-ar evita astfel crearea unui vid legislativ în ceea ce privește regimul de închiriere.

30. Menționăm că în dezbaterile comisiilor de specialitate ale Parlamentului se află mai multe propuneri legislative având același obiect

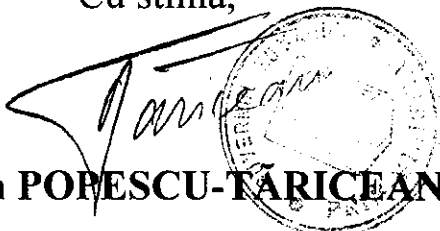
de reglementare, prin urmare, propunem conexarea și discutarea lor împreună, în scopul evitării instituirii paralelismelor legislative.

Totodată, având în vedere complexitatea domeniului supus reglementării prin această propunere legislativă, apreciem că ar fi utilă organizarea unei dezbateri publice pe această temă, în vederea elaborării unui proiect de act normativ care să perfecționeze cadrul de reglementare a acestui serviciu de interes general, cu asigurarea condițiilor necesare, inclusiv în vederea armonizării cu legislația comunitară în domeniu.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,


Călin POPESCU-TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

Nr. 2563 P.F.S.B.
Data 23-08-2006

Biroul permanen. al Senatului
Bp. 164 14.09.2006

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
SENAT
149 14.09.2006

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la propunerea legislativă intitulată *Lege privind transportul în regim de taxi*, inițiată de 5 deputați din Grupul parlamentar al PNL (Bp. 208/2006).

I. Principalele reglementări

Prin această inițiativă legislativă se propune crearea unui nou cadru normativ referitor la organizarea și efectuarea transporturilor de persoane și de mărfuri în regim de taxi, abrogându-se aproape în întregime legea cadru în această materie, respectiv, *Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și închiriere*.

II. Propuneri și observații

1. Propunerea legislativă nu este însoțită de *Expunerea de motive*, din care ar trebui să rezulte necesitatea înlocuirii actualei reglementări – relativ recentă – cu prevederile inițiativei legislative propuse, respectiv conținutul și fundamentarea temeinică a noilor soluții legislative propuse, potrivit art. 6 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată*.

2. Având în vedere prevederile europene referitoare la autorizarea operatorilor de transport, prevederi ce au fost transpuse și în legislația națională prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere*, prin care s-a stabilit că licența de transport acordată unui operator de transport are valabilitate de 5 ani, fără a fi necesară vizarea anuală a acesteia, propunem ca în mod similar valabilitatea autorizației taxi să fie de 5 ani, fără viză anuală.

În privința "*limitării numărului de autorizații taxi*" și ținând seama de faptul că prin această propunere legislativă autoritățile administrației publice locale vor avea competență exclusivă cu privire la autorizarea activității respective, considerăm că limitarea numărului de autorizații taxi rămâne la aprecierea acestor autorități.

3. La **art. 2**, se folosește impropriu terminologia "*capacitate mai mare de 9+1 locuri*", aceasta fiind în contradicție cu noțiunea de "*autoturism*" folosită la definiția dată taxiului. Atragem atenția că în tot cuprinsul legii, referirea la vehiculele destinate activității de transport în regim de taxi se va face prin mențiunea "*vehicule cu capacitate de cel mult 9 locuri, inclusiv locul conducătorului auto*". În sensul celor precizate se va face și corecția **lit. b) a art. 2**.

4. Din definiția **pct. 6 al art. 4** și din formularea **art. 8 alin. (1)** din propunerea legislativă rezultă că se elimină autorizațiile taxi sezoniere, rămânând numai cele cu caracter permanent, deși la **art. 12 alin. (3)** se vorbește de acordarea "*autorizațiilor sezoniere*", numai în anumite localități, ceea ce, de altfel, ar putea ridica unele probleme din partea taximetriștilor din alte localități, care solicită autorizațiile sezoniere respective, neavând capacitatea necesară executării activității în regim de taxi, cu caracter permanent.

5. Propunem eliminarea **pct. 7 al art. 4** privind justificarea cu bonul client a dreptului de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferente serviciului de transport, întrucât această prevedere contravine dispozițiilor **art. 145** din *Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*, iar, în conformitate cu prevederile **art. 1 alin. (3)** din același act normativ, în materie fiscală, dispozițiile acestuia prevalează asupra oricăror reglementări din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se dispozițiile Codului fiscal.

6. Deoarece, pe lângă "*operatorul taxi*", definit la **art. 4 pct. 18** și "*taximetristul independent*", definit la **art. 4 pct. 31**, se propune ca activitatea de transport în regim de taxi să fie executată și de asociația familială de taximetriști, ar trebui ca și aceasta să fie definită, în sensul legii propuse, tot la art. 4, evidențiindu-se elementele caracteristice ale acesteia vizând activitatea în regim de taxi.

Totodată, se impune eliminarea **pct. 27 al art. 4**, deoarece atât definirea "*tarifului de ruinare*" ca "*tarif de dumping*", cât și utilizarea acestuia în cuprinsul legii sunt incorecte. Se poate vorbi despre tarife de ruinare numai în contextul unui abuz de poziție dominantă.

7. **Alineatele (2) și (4) ale art. 5** din propunerea legislativă stabilesc că transportul de persoane și mărfuri în regim de taxi se va efectua de către persoana fizică autorizată cu un singur autoturism, iar de către asociația familială doar cu un număr de autovehicule cel mult egal cu numărul membrilor asociației. În condițiile în care astfel de limitări privind numărul autovehiculelor nu sunt prevăzute în cazul operatorilor de taxi, considerăm că ansamblul reglementării activității de transport în regim de taxi ar trebui să asigure condiții egale de tratament între prestatorii acestor servicii, atât în ceea ce privește accesul, cât și condițiile de autorizare. Inițiatorii însă, prevăd reguli speciale în cazul operatorilor de taxi, reglementări de natură să instituie un tratament preferențial aplicabil operatorilor de transport, care distorsionează concurența.

8. Referitor la **art. 5 alin. (3)**, considerăm că aceste dispoziții pot genera interpretări eronate, cum ar fi de exemplu, în cazul închirierii autovehiculului cu autorizație taxi, aparatul de taxat ar trebui fiscalizat din nou, iar persoana fizică care beneficiază de acesta ar trebui să fie potrivit legii persoană fizică autorizată.

9. Din coroborarea dispozițiilor **art. 6 alin. (2)** cu cele ale **art. 4 pct. 11** rezultă că doar operatorul taxi are parc auto licențiat și doar el poate avea obligația evidenței, calculului și vărsării obligațiilor fiscale.

10. Propunem eliminarea **art. 7**, având în vedere că același obiect este reglementat în cadrul *Cap. V – Tarife privind transportul în regim de taxi*. Astfel, la **art. 44** sunt detaliate elementele pe baza cărora se stabilește costul total al unui transport de persoane sau de mărfuri.

11. Situațiile prezentate în **art. 9**, referitoare la înlocuirea autovehiculului, sunt limitate în mod nejustificat, în opinia noastră

(având în vedere dispozițiile art. 1 din inițiativa legislativă, potrivit căroră activitățile de transport de persoane și de mărfuri în regim de taxi trebuie să se desfășoare cu respectarea unor cerințe de calitate și de siguranță) fiind oportună și introducerea cazului în care autovehiculul este casat datorită uzurii morale sau fizice.

12. Propunem reformularea **art. 11** din inițiativa legislativă, având în vedere că un act "*cu o valabilitate de 5 ani, cu o vizare anuală automată*" nu își poate prelungi valabilitatea tot automat.

13. Referitor la **art. 12**, propunem *eliminarea dispozițiilor referitoare la limitarea numărului maxim de autorizații taxi de către autoritățile administrației publice locale* întrucât măsura este de natură să limiteze numărul operatorilor de pe piață, fiind astfel înlocuite mecanismele pieței. Prin această intervenție, concurența este restrânsă, împiedicată sau denaturată pe piața respectivă. În acest sens, precizăm că orice limitare cantitativă reprezintă o barieră la intrarea pe piață și conduce la reducerea posibilităților consumatorului de a alege.

Așadar, în cazul serviciilor de taximetrie, limitarea numerică a autorizațiilor de taxi are ca principal dezavantaj pentru consumator creșterea tarifelor și a timpilor de așteptare, doi dintre parametrii de bază ai acestui serviciu. Restrângerea artificială a numărului de autorizații și, implicit, a numărului de operatori și de taxiuri oferă posibilitatea fiecărui operator de transport în regim de taxi sau fiecărui taximetrist independent să crească tarifele fără a mai fi influențat de presiunea concurenței numerice. Totodată, este redusă considerabil preocuparea operatorilor pentru îmbunătățirea serviciului oferit.

În acest sens, propunem și eliminarea din inițiativa legislativă a dispozițiilor referitoare la tarifele maxime, la tarifele minime și, respectiv, la cele de ruinare, întrucât se încalcă legislația în domeniul concurenței, prin restrângerea artificială a posibilității ca prețurile respective să se determine în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei.

În acest context facem mențiunea că fixarea unor limite minime reprezintă una dintre cele mai nocive practici, de natură a afecta concurența pe piața respectivă, întrucât se creează un dezavantaj pentru consumator, care nu va putea beneficia de prețuri/tarife mai mici decât cele impuse.

În practică, atunci când sunt stabilite limite minime și maxime ale unor prețuri/tarife, se tinde, în funcție de cererea existentă pe piață, către

una dintre aceste limite, impunerea unor tarife minime și maxime putând genera premise de natură a induce beneficiarul în eroare cu privire la prețul rezonabil pentru serviciul pe care-l primește.

14. Propunem eliminarea **alin.(14) al art. 12**, deoarece printr-o limitare în timp a funcționării unui autovehicul în regim de taxi, indiferent de perioada la care se aplică această limitare, *se creează o discriminare artificială între agenții economici*, indiferent dacă sunt persoane juridice sau persoane fizice autorizate. Nu este necesar ca printr-o lege specială să se introducă astfel de restricții, atâta timp cât există un cadru general referitor la acest aspect, mai exact la durata maximă de utilizare a unui autovehicul, având în vedere normele europene în materia poluării pe care România va fi obligată să le respecte.

Pentru aceste motive, se impune și eliminarea **literei f) a alin.(3) al art. 13**, precum și a **art. 66**.

15. La **art. 12 alin. (15)** se menționează concesiunea autorizației taximetristului titular, operatorului taxi sau asociației familiale de taximetriști, după 10 ani de activitate, în condițiile stabilite de administrația publică locală, termenul curgând de la intrarea în vigoare a legii.

Deoarece autorizația taxi, definită la pct. 6 al art. 4 din inițiativa legislativă, este documentul eliberat de autoritățile administrației publice implicate, urmează ca în situația în care – cu respectarea principiilor descentralizării și autonomiei locale - autoritățile publice locale vor opta pentru o astfel de soluție legislativă, să se aibă în vedere și stabilirea – prin lege - a unor condiții uniforme pentru realizarea concesiunii activității de transport în regim de taxi, ca serviciu public de interes local, în condiții nediscriminatorii, în raport cu intenția de reglementare, activitatea respectivă neregăsindu-se reglementată prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii*.

16. La **art. 13 alin. (2)** considerăm că **lit. f)** ar trebui eliminată deoarece suspendarea autorizației este o măsură administrativă cu caracter de sancțiune și prin urmare aplicarea unei sancțiuni nu se poate face la cerere. Observația este valabilă și pentru **art. 16 alin. (2) lit. h)**.

17. Propunem eliminarea din cuprinsul **art. 15 alin.(1) a tezei "în condițiile în care sunt de acord să lucreze cu tarifele de transport în regim de taxi stabilite de acesta"**, precum și eliminarea **alineatului (4) al art.15**.

Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie că este vorba despre societăți comerciale, fie despre persoane fizice autorizate, trebuie să-și determine în mod independent politica sa comercială. Fiecare dispecerat taxi ar trebui să facă publice tarifele practicate de cei care utilizează serviciile sale, clientul fiind astfel în cunoștință de cauză atunci când alege operatorul taxi.

18. Referitor la prevederile **alin. (1) al art. 17** și la cele **ale 56**, cu privire la obligația autorităților administrației publice locale de a înființa un serviciu de autorizare și control taxi, considerăm că inițiatorii ar fi trebuit să aibă în vedere și dispozițiile art. 7 alin.(3) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora nu pot fi stabilite sau impuse nici un fel de responsabilități autorităților administrației publice locale în procesul de descentralizare a unor servicii publice ori în cel al creării de noi servicii publice, fără asigurarea mijloacelor financiare corespunzătoare pentru realizarea respectivelor responsabilități.

De asemenea, se impune respectarea art. 14 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 45/2003 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare*, în ceea ce privește indicarea resurselor financiare aferente aplicării măsurilor propuse.

19. Propunem eliminarea **alin. (2) al art. 17** ca urmare a faptului că o prevedere referitoare la consultarea de către autoritățile publice locale a asociațiilor profesionale reprezentative la nivel național cu privire la stabilirea numărului maxim de autorizații și a tarifelor practicate este de natură a încălca dispozițiile incidente în domeniul concurenței. În virtutea autonomiei și gestionării, de către autoritățile administrației publice locale, în mod independent, a treburilor publice de interes local, considerăm că activitatea de consultare poate presupune cel mult obținerea unui punct de vedere din partea asociațiilor în discuție. Mai mult, referitor la dispozițiile propuse în legătură cu intervenția prefectului în ceea ce privește gestionarea intereselor comunității locale, apreciem oportun ca acestea să fie redactate cu luarea în considerare a atribuțiilor prefectului, astfel cum acestea sunt stabilite

prin *Legea nr. 340/2004 privind instituția prefectului*, cu modificările și completările ulterioare, și respectiv a rolului constituțional al acestuia.

De asemenea, se impune renunțarea și la **alineatul (3) al aceluiași articol**, deoarece toate reglementările care privesc aspecte legate de funcționarea pieței trebuie elaborate fără consultarea asociațiilor profesionale din domeniu, ai căror membri sunt concurenți pe piață.

20. La **art. 21 alin. (3) și (4)** se prevede că "*Accesul și staționarea în locul de așteptare a clienților este gratuit*", și respectiv "*Administrația publică locală nu va institui taxe pentru accesul în stațiile de taxi și nu va concesiona sau închiria locurile de așteptare*". Apreciem ca oportună menținerea în continuare a formulării actuale din textul art. 20 alin. (2) al Legii nr. 38/2003, referitoare la accesul în locurile de așteptare a clienților, care poate fi gratuit sau autoritatea administrației publice locale poate institui o taxă generală, plătită de fiecare taxi autorizat, urmând ca autoritățile publice locale implicate să decidă în funcție de necesarul fiecăreia și în raport cu obligațiile acestora de a organiza locurile de așteptare respective și de asigura, în condiții corespunzătoare, accesul la acestea.

21. Propunem eliminarea **lit. d) a art. 26 și a art. 27, 28, 29** precum și eliminarea **lit. c) a punctului A al art. 48**, deoarece apreciem că simplul fapt al deținerii permisului auto este suficient pentru dovada capacității profesionale. Legislația în domeniul circulației pe drumurile publice se adresează și se aplică tuturor participanților la trafic. Mai mult, apreciem că un certificat de absolvire a unor cursuri profesionale nu poate fi suspendat, documentul în discuție reprezentând o dovadă a unei calificări profesionale atestate pe baza unui examen.

22. Cu privire la **art. 30 alin. (3)**, dacă inițiatorii intenționează reglementarea categoriei de transport maxi-taxi, aceasta trebuie definită în mod corespunzător și integrată în textul inițiativei legislative, având în vedere că încă de la partea dispozitivă legea stabilește că activitatea de transport persoane în regim de taxi se efectuează (conform definiției taxi) cu autoturisme, adică autovehicule cu capacitatea de cel mult 9 locuri, inclusiv locul conducătorului auto.

23. La **art. 37 alin. (2)** este necesar a se explica ce se înțelege prin sintagma "*aspecte obligatorii generale minimale*".

La **lit. h) a art. 37 alin.(3)**, propunem următorul text:

"h) controlul nivelului tarifulor practicate".

24. Se impune eliminarea din textul **art. 45 lit.c)** a sintagmei "*tarife excesive*", deoarece, ca și în cazul tarifelor de ruinare, se poate vorbi de tarife excesive numai în contextul unui abuz de poziție dominantă.

De asemenea, pentru **art. 45 lit. d) și e)** propunem următoarele texte:

"d) se interzice practicarea unor tarife situate sub costurile de transport/kilometru declarate de operatorii taxi sau de taximetriștii independenți anual sau la fiecare modificare;

e) sesizarea practicării unor tarife peste limitele maxime sau a unor tarife sub costurile de transport/kilometru declarate se va face de către cei afectați la autoritatea locală în a cărei rază teritorială își desfășoară activitatea operatorul taxi sau taximetristul independent respectiv."

25. Propunem eliminarea **art. 54**, deoarece nu considerăm oportună introducerea în actul normativ a unor atribuții ale asociațiilor profesionale sau a unor recomandări către aceste asociații (întocmirea unui ghid de bună practică, eliberarea în mod gratuit a unor recomandări către autoritățile centrale sau locale, a căror utilitate nu este prevăzută de lege).

26. Considerăm **art. 55 alin. (1)** ca fiind lipsit de claritate. Prelungirea termenului de valabilitate a autorizației taxi poate fi automată sau la cererea unei părți, dar prelungirea automată la cerere este fără sens. De asemenea, propunem eliminarea **alin. (2)** al articolului în discuție, deoarece autorizația taxi, fiind atribuită în condițiile îndeplinirii unor criterii, nu poate fi tranzacționată pe piață.

27. Cu privire la **art. 58**, apreciem că autorităților administrației publice locale nu ar trebui să le fie recunoscută posibilitatea cesionării autorizațiilor de taxi, aceste documente fiind emise în considerarea dovezilor depuse de către persoanele cărora li se atribuie astfel de autorizații și, prin urmare, se justifică eliminarea acestui articol.

28. Propunem și eliminarea **art. 60**, întrucât în propunerea legislativă sunt prevăzute dispoziții fără echivoc referitoare la suspendarea sau retragerea autorizațiilor de taxi, *nefiind însă inserate precizări privind competențele de intervenție*, cu privire la materia de referință, ale autorităților administrației publice locale.

29. Propunem reanalizarea **art. 65**, care face referire în cuprinsul alin. (1) la "*acordarea de licențe*" în condițiile în care activitatea de taximetrie este supusă "*autorizării*" și nu licențierii.

30. Din textul **art. 67** este necesară eliminarea mențiunii referitoare la "*RAR*" deoarece funcția legislativă se exercită direct de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

31. Întrucât potrivit dispozițiilor Constituției României, republicată, teritoriul este organizat sub aspect administrativ în comune, orașe și județe – acestea fiind unitățile administrativ-teritoriale în care, potrivit Legii nr. 215/2001, se organizează și funcționează autoritățile administrației publice locale - se impune ca termenul "*localitate*", folosit pentru a defini unitatea administrativ-teritorială, să fie înlocuit în mod corespunzător (ex. **art. 4 pct. 6** și **art. 64**).

32. Din propunerea legislativă rezultă că autoritatea competentă pentru a organiza și reglementa activitatea de taximetrie este administrația publică locală, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului păstrându-și prerogativele de autoritate de stat numai în ceea ce privește agrearea vehiculelor taxi și stabilirea normelor obligatorii pentru pregătirea și atestarea profesională a conducătorului auto.

Referitor la dispozițiile privitoare la pregătirea profesională a taximetriștilor, menționăm că, în prezent, aceasta se realizează în cadrul școlilor de conducători auto autorizate în acest sens de către Autoritatea Rutieră Română sau în cadrul centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere autorizate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. Prin urmare, pornind de la premisa arătată, considerăm că stabilirea condițiilor privind pregătirea/atestarea profesională a taximetriștilor este un atribut exclusiv al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Reiterăm faptul că certificatul de competență profesională deținut de taximetrist este documentul prin care se face dovada că acesta este pregătit profesional să efectueze transport rutier în regim de taxi, reprezentând o "*diplomă*" personală obținută în urma promovării unui examen. Prin urmare, considerăm că *certificatul de atestare profesională nu poate fi supus măsurilor de suspendare sau anulare*.

33. Întrucât există deja cadrul legal general privind utilizarea aparatelor de marcat electronice fiscale, iar obligația agenților economici care prestează servicii de taximetrie a luat naștere potrivit legii, se

impune revizuirea propunerii legislative în sensul eliminării prevederilor referitoare la aparatele de marcat electronice fiscale cuprinse în Capitolele I, II, III, IV, VI și VIII care contravin sau interferează cu reglementările legale menționate.

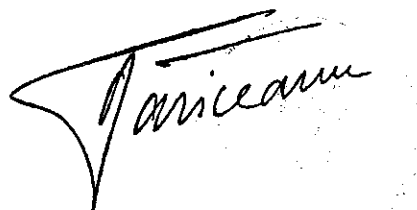
34. Considerăm că prin reglementarea propusă nu se afectează concepția generală ori caracterul unitar al Legii nr. 38/2003, motiv pentru care, în conformitate cu prevederile art. 57 din Legea nr. 24/2000, nu se justifică inițierea unui act normativ nou, ci doar modificarea și completarea legii în vigoare.

35. Apreciem totodată că este oportun ca propunerile legislative cu obiect de reglementare asemănător, aflate în prezent în procedură legislativă parlamentară, să *fie corelate și discutate împreună*, pentru a se evita instituirea unor paralelisme legislative.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative în forma prezentată.**

Cu stimă

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tariceanu', enclosed within a faint, circular official stamp.

Călin POPESCU - TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului