

Plx nr. 716/2006
F.F. URGENT



GUVERNUL ROMÂNIEI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

București, Piața Victoriei nr.1, Telefon: 316 36 77, Fax: 316 36 52

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL
Nr. 114254 16.11.2006

București, 03.11.2006
Nr. 8074 /DRP

STIMATĂ DOAMNĂ SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, punctele de vedere ale Guvernului referitoare la:

1. Propunerea legislativă intitulată *Lege privind transportul în regim de taxi*, inițiată de 5 deputați aparținând Grupului parlamentar al PNL (Plx. 716/2006);
2. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 187 din 07/12/1999 privind accesul la propriul dosar și deconspirarea poliției politice comuniste, inițiată de 66 parlamentari din Grupurile parlamentare ale PSD și independenți (Plx. 703/2006);
3. Propunerea legislativă privind înființarea comunei Otelec prin reorganizarea comunei Uivar, județul Timiș, inițiată de domnul senator Gheorghe David din Grupul parlamentar al Alianței DA, de domnul deputat Ștefan Glăvan din Grupul parlamentar al PC, de domnul deputat Viorel Oancea din Grupul parlamentar al PNL și de domnul deputat Toro Tiberiu din Grupul parlamentar al UDMR (Plx. 739/2006).

Cu stimă,

MINISTRU DELEGAT PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

MIHAI ALEXANDRU VOICU



DOAMNEI GEORGETA ELISABETA IONESCU,
SECRETARUL GENERAL AL CAMEREI DEPUTAȚILOR



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 *proiectul de Lege privind transportul în regim de taxi (L495/2006) – adoptat de Senat și aflat în dezbaterile Camerei Deputaților – refăcut de inițiatori pe baza observațiilor și propunerilor primite de la sindicate, patronate, Consiliul Concurenței și Guvern (Plx. 716/2006).*

I. Principalele reglementări

Prin această inițiativă legislativă se propune crearea unui nou cadru normativ privind transportul în regim de taxi.

Astfel, se dorește reglementarea transportului de persoane și de mărfuri în regim de taxi, transport ce face parte din categoria serviciilor de transport local de interes public și se realizează contra cost în cuantum stabilit pe bază de bon client.

II. Propuneri și observații

1. La art.4, propunem eliminarea **punctului 4** privind definirea termenului „*autoritate a administrației publice locale*”, deoarece termenul este definit în *Legea finanțelor publice locale nr.273/2006*.

2. Pentru armonizarea textului inițiativei legislative cu dispozițiile art. 5 alin. (3) *din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind*

circulația pe drumurile publice, republicată, propunem ca textul art. 4 pct. 16 să aibă următorul cuprins: „Loc de așteptare a clienților – spațiul special amenajat și semnalizat corespunzător, de către autoritatea administrației publice locale, cu avizul poliției rutiere, cu număr de locuri prestabilit, pentru staționarea taxiurilor în așteptare, în poziția „Liber”.

3. Alineatele (2) și (3) ale art. 5 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.

4. 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. 47 sunt detaliate elementele pe baza cărora se stabilește costul total al unui transport de persoane sau de mărfuri.

5. La art. 8 alin.(1), având în vedere că, potrivit legii, autoritatea administrației publice locale care emite autorizații este autoritatea executivă – primarul și nu autoritatea deliberativă – consiliul local, se impune înlocuirea sintagmei „*Consiliul General al Municipiului București sau de administrația publică locală pe raza căreia...*” cu sintagma „*autoritatea executivă a Municipiului București sau a unității administrativ-teritoriale pe raza căreia...*”.

6. La art.10, primul paragraf, propunem înlocuirea sintagmei „*...solicitantul va depune obligatoriu la administrația publică locală sau la Consiliul General al Municipiului București...*” cu sintagma „*solicitantul va depune obligatoriu la administrația publică locală sau a municipiului București, după caz...*”.

7. Referitor la art. 11, având în vedere că licența de transport acordată unui operator de transport are valabilitate de 5 ani, fără a necesita viza

anuală, propunem ca, în mod similar, valabilitatea autorizației taxi să fie de 5 ani, fără viza anuală.

8. 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 pe lângă reducerea numărului de furnizori de servicii, la reducerea posibilităților consumatorilor 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 oricărui taximetrist independent să crească tarifele, fără a fi influențat de presiunea concurenței numerice. Totodată, este redusă în mod considerabil preocuparea operatorilor pentru îmbunătățirea serviciului oferit.

În acest sens, propunem și eliminarea dispozițiilor **art. 49 lit. b)**, referitoare la tarifele maximale și la tarifele minimale, întrucât se încalcă legislația din 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.

9. Din formularea **alin. (2¹) al art. 12** rezultă că „*autorizațiile sezoniere*” se acordă numai în anumite localități, fapt de natură să ridice probleme din partea taximetriștilor din alte localități care solicită autorizații

sezoniere, neavând capacitatea necesară executării activității în regim de taxi, cu caracter permanent.

10. La **art.14 alin.(1)** propunem înlocuirea sintagmei „...în baza autorizației de execuție eliberate de administrația publică locală sau de Consiliul General al Municipiului București” cu sintagma „... cu sintagma „în baza autorizației de execuție eliberate de autoritățile executive ale administrației publice locale sau a Municipiului București, după caz”.

11. Propunem eliminarea din cuprinsul **art. 15 alin. (1)** a tezei „în condițiile în care sunt de acord să respecte regulile de colaborare și tarifele de dispecerat negociate cu acesta”, motivat de faptul că, într-o economie de piață, fiecare agent economic trebuie să-și determine în mod independent politica sa comercială. Fiecare dispecerat trebuie să facă publice tarifele practicate de cei care utilizează serviciile sale, clientul fiind astfel în cunoștință de cauză atunci când alege operatorul.

12. La **art.17 alin.(1)** propunem înlocuirea sintagmei „autoritățile administrației publice locale și Consiliul General al Municipiului București au obligația să înființeze..., precum și să emită reglementări privind” cu sintagma „...autoritățile deliberative ale administrației publice locale și a municipiului București hotărăsc înființarea..., precum și emiterea de reglementări privind”.

13. 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) din Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi, 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 a asigura, în condiții corespunzătoare, accesul la acestea.

14. Propunem eliminarea **alin. (4) din textul art. 22**, întrucât se încalcă prevederile legislației privind circulația pe drumurile publice.

15. Propunem eliminarea lit. d) a alin. (1) al art. 26 și a art. 27, 28, 29 precum și eliminarea lit.c) a punctului A al art. 52, 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.

16. Deoarece prin inițiativa legislativă – art. 30 alin. (6) - se modifică intervalul existent referitor la reînnoirea certificatului de agreere de la un an la trei ani și ținând seama de faptul că la Inspekția Tehnică Periodică (ITP) procedura existentă (armonizată cu legislația comunitară) nu prevede verificări specifice ale autovehiculelor taxi de natura celor impuse la agreere, această modificare se traduce prin aceea că timp de trei ani, - un interval important ținând cont de modul de utilizare a acestor autovehicule - nu se vor mai efectua verificări ale menținerii condițiilor pe care autovehiculul le-a îndeplinit la agreere, o soluție intermediară fiind aceea a acordării de Registrul Auto Român (RAR) a unui aviz anual de menținere a valabilității certificatului de agreere.

De asemenea, apreciem că RAR trebuie să menționeze pe certificatul de agreere faptul că autovehiculul este dotat cu stație de emisie-recepție în stare de funcționare, conform prevederilor inițiativei legislative. La prima agreere, Registrul Auto Român nu poate solicita documente care să ateste localitatea în care se va desfășura activitatea taxi. De asemenea, la agreere, RAR nu dispune de lista localităților în care nu există dispecerat, deci nu poate verifica corectitudinea excepțiilor permise de lege.

17. În privința condițiilor prevăzute pentru eliberarea certificatului de agreere, propunem ca sintagma „*inspekție tehnică periodică (ITP)*” să fie urmată de sintagma „*specifică taxi*”, deoarece ITP pentru taxi are o altă periodicitate decât cea pentru autovehiculele obișnuite.

18. Propunem eliminarea condiției privind elementele majore de ruină și degradare a autovehiculului, prevăzute între condițiile de obținere a certificatului de agreere, deoarece respectarea acestei cerințe este implicit inclusă prin faptul că în cazul în care autovehiculul nu ar corespunde din acest punct de vedere condițiilor impuse la ITP, chiar dacă are ITP valabilă, prin Ordonanța Guvernului nr. 81/2000, RAR poate anula ITP respectivă.

19. La condițiile privind obținerea certificatului de agreere prevăzute la art. 30 alin. (1¹) lit. i), nu este clar despre ce atestare de transport tip EURO este vorba și, în consecință, propunem eliminarea acestui text. Dacă

este vorba de nivelele de emisie EURO, pentru acestea nu se emite niciun fel de atestare specială, atestarea nivelului de emisii poluante fiind realizată la omologarea autovehiculului.

Este de menționat și faptul că cerințele referitoare la nivelele de emisii poluante EURO nu se aplică decât la omologarea autovehiculelor, în exploatare condiția fiind ca autovehiculul să nu depășească limitele impuse la ITP. Se poate introduce în schimb, o prevedere prin care să se impună menționarea în certificatul de agreere a nivelului emisiilor poluante pentru autovehiculul respectiv.

20. Propunem eliminarea prevederii de la art. 30 alin. (2) prin care se stabilește numărul de persoane ce pot fi transportate cu un autoturism taxi, deoarece în privința numărului de locuri, aceasta este o prevedere implicită care se regăsește în legislația privind circulația pe drumurile publice, și în orice caz, nu are legătură cu cerințele impuse autovehiculelor taxi. În ceea ce privește cerința referitoare la portiere de acces, menționăm că aceasta se regăsește între condițiile pentru obținerea certificatului de agreere, unde apreciem că exprimarea este mai corectă, mai ales că autoturismele cu 3 rânduri de scaune/banchete – 9 locuri, nu au portieră separată pentru ultimele 2 rânduri.

21. La art. 30 alin. (4), referitor la interdicția de a fi agreeate alte categorii de autovehicule pentru transport în regim de taxi, propunem completarea cu precizarea că pentru activitatea de taximetrie pentru persoane, se agreează numai autoturismele, iar pentru activitatea de taximetrie pentru transport de marfă, se agreează numai autovehiculele pentru transportul de mărfuri (autoutilitare) cu masa totală maximă autorizată de cel mult 3,5 tone.

22. Apreciem că prevederea de la art. 30 alin. (6), prin care autoturismele noi urmează să primească în mod automat certificat de agreere, trebuie eliminată, deoarece autovehiculele moderne sunt echipate cu diverse sisteme de creștere a siguranței rutiere și a confortului. Nu este clar de ce au fost considerate cele 2 sisteme propuse la art. 30 alin. (6) ca fiind optime pentru activitatea de taximetrie. Dacă se mențin condițiile existente, trebuie clarificate cerințele, având în vedere existența mai multor configurații tehnice (de ex. în cazul airbag-ului: cu airbag frontal pentru conducător, cu airbag frontal pentru conducător și pasager dreapta față, cu airbag frontal pentru conducător și toți pasagerii, cu airbag frontal și lateral etc). De asemenea, precizăm că nu se poate acorda certificat de agreere

automat unui autoturism nou, deoarece niciun autoturism nou ieșit din fabrică nu îndeplinește condițiile de agreere prevăzute.

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

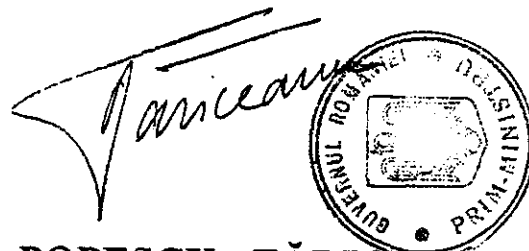
Totodată, considerăm că lista documentelor – **art. 37 alin. (3) lit. a)** - necesare la bordul taxiului trebuie completată cu „*certificatul de agreere*”.

24. Propunem eliminarea **alin. (2) al art. 56**, deoarece autorizația taxi, fiind atribuită în condițiile îndeplinirii unor criterii, nu poate fi tranzacționată pe piață.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate la pct. II, **Guvernul** susține adoptarea acestei inițiative legislative, sub rezerva însușirii propunerilor și observațiilor de la pct. II.

Cu stimă,



Călin POPESCU - TĂRICEANU

Domnului deputat **Bogdan OLTEANU**

Președintele Camerei Deputaților