



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

1518
1605 2006

Biroul permanent al Senatului
Bp 155 23.05.2006

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
SENAT
L 492/30.05.2006

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 autorizarea și efectuarea transportului în regim de taxi*, inițiată de un grup de 10 deputați din Grupul parlamentar al PD (Bp. 155/2006).

I. Principalele reglementări

Această inițiativă legislativă reglementează transporturile de persoane sau bunuri în regim de taxi, propunând abrogarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările ulterioare.

II. Propuneri și observații

1. Prin elaborarea și aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, cadrul legal general aplicabil operațiunilor de transport a fost modificat, asigurându-se concordanța cu normele europene, obligație asumată în cadrul procesului de aliniere a legislației interne cu acquis-ul comunitar. Astfel, potrivit art. 2, prevederile ordonanței de urgență menționate nu se aplică transporturilor rutiere efectuate cu:

"a) vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri, a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depășește 3,5 tone;

b) autovehicule rutiere destinate transportului de persoane, care, prin construcție și echipare, sunt destinate să transporte maximum 9 persoane, inclusiv conducătorul auto".

Astfel, operațiunile de transport efectuate cu aceste categorii de vehicule nu sunt supuse regulilor de autorizare și efectuare a transporturilor, astfel cum au fost reglementate de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Având în vedere cele menționate, apreciem că activitatea de taximetrie trebuie reglementată prin acte normative distincte.

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. La art. 1 propunem următorul text:

"Art. 1 – Transportul în regim de taxi se poate efectua cu următoarele categorii de autovehicule:

a) autovehicule concepute și construite pentru transportul de pasageri (autoturisme) și care au, în afara conducătorului auto, cel mult 8 locuri pe scaune;

b) autovehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri (autoutilitare) cu masa maximă totală autorizată de cel mult 3,5 tone".

4. În ceea ce privește categoriile de prestatori de servicii de transport în regim de taxi, observăm o neconcordanță între prevederile **art. 2 alin. (2)** - *"serviciile de transport în regim de taxi se realizează de operatori de taxi, societăți comerciale, persoane fizice autorizate sau taximetriști independenți"* - și **art. 5 alin. (1)** – *"transportul de persoane sau bunuri în regim de taxi se execută pentru populație de către operatori taxi, taximetriști independenți sau de către asociații familiale autorizate, cu autovehicule pentru care dețin autorizații taxi"*.

În ceea ce privește autorizarea pentru desfășurarea acestei activități, propunerea legislativă conține prevederi neclare în privința categoriilor de persoane care pot solicita autorizarea, condițiilor și procedurilor de autorizare, obligativității obținerii autorizației pentru desfășurarea transportului de persoane sau bunuri în regim de taxi în cazul tuturor acestor categorii. Considerăm necesară reglementarea acestor aspecte esențiale.

Precizăm că, în forma actuală, inițiativa legislativă stabilește reguli doar pentru operatorii taxi, taximetriștii independenți și asociațiile familiale, deși, potrivit art. 2 alin. (2), respectiv art. 5 alin. (2), serviciile de transport în regim de taxi pot fi efectuate și de societăți comerciale cu autovehicule deținute în proprietate, cu contract de leasing, contract de închiriere sau cu contract de asociere în participațiune, societăți comerciale care nu fac obiectul procedurii de autorizare.

Având în vedere particularitățile și cerințele specifice în cazul categoriilor de solicitanți, considerăm că se impune reglementarea clară a condițiilor și procedurii de autorizare a fiecărei categorii de prestatori de servicii de transport în regim de taxi, cu respectarea principiilor transparenței, egalității de tratament și nediscriminării.

În susținerea acestei observații, menționăm că în forma actuală, propunerea legislativă conține prevederi restrictive în cazul anumitor categorii de prestatori, de natură să creeze discriminări nejustificate.

5. Având în vedere prevederile art. 1 alin. (3) din Codul fiscal, conform cărora, în materie fiscală, dispozițiile codului prevalează asupra oricăror prevederi din alte acte normative iar în caz de conflict între acestea se aplică dispozițiile Codului fiscal, propunem eliminarea prevederilor **lit. d) a art. 4** privind justificarea cu bonul client a dreptului de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferente serviciului de transport, prin derogare de la prevederile art. 155 alin. (9) din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

6. Considerăm că cerința prevăzută la **art. 7 lit. g)** în cadrul procedurii de obținere a autorizației, impusă însă doar taximetristului, care este obligat să facă dovada deținerii autovehiculului (deținere în proprietate sau leasing) este discriminatorie în raport cu operatorii de taxi. Aceasta deoarece legea oferă un sens mai larg noțiunii de "*deținere*" în cazul operatorilor taxi, incluzând, conform art. 8 alin. (1) și deținerea cu titlu de închiriere sau în baza unui contract de asociere în participațiune.

7. Referitor la **art. 10**, apreciem că această prevedere este discriminatorie în raport de asociațiile familiale, în condițiile în care acestea sunt obligate să obțină câte o autorizație taxi pentru fiecare autovehicul, obligație ce nu incumbă celorlalte categorii de prestatori care dețin parcuri de autovehicule, a căror autorizație este unică.

8. Cu privire la **art. 13**, 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 Cod 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 prevăzută la lit. b) a alin. (2) al art. 13, a sancțiunii anulării autorizației taxi.

9. În ceea ce privește prevederile **alin. (1) al art. 14 și ale art. 52** referitoare la obligația autorităților administrației publice locale de a înființa servicii de autorizare și control taxi, considerăm că inițiatorii ar fi trebuit să

asigure și corelarea textului propus cu dispozițiile art. 7 alin. (3) din Legea nr. 215/2001, 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 al creării de noi servicii publice, fără asigurarea mijloacelor financiare corespunzătoare pentru realizarea respectivelor responsabilități.

În acest context, reiterăm și necesitatea respectării dispozițiilor potrivit cărora inițiativa legislativă ar fi trebuit susținută prin indicarea resurselor financiare aferente aplicării măsurilor propuse, condiție impusă de art. 14 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 45/2003 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare.

Totodată, propunem eliminarea **lit. b) a alin. (1) al art. 14, a alin. (2) al art. 18 și a lit. d) și e) ale art. 43**, întrucât prin stabilirea tarifelor minimale și maximale 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 practic, în final, un dezavantaj pentru consumator, care nu va putea beneficia de prețuri/tarife mai mici decât cele impuse.

În practică, atunci când 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.

Totodată, considerăm necesar a fi explicate noțiunile de "*tarif maximal*" și mai ales de "*tarif de ruinare*".

10. Cu privire la **art. 15** propunem eliminarea prevederilor referitoare la numărul maxim de autorizații taxi, deoarece prin aplicarea, de către autoritățile administrației publice locale, a unei asemenea limitări, se reduce numărul operatorilor de pe piață, fiind înlocuite mecanismele pieței. Prin acceptarea unei asemenea intervenții, concurența este restrânsă, împiedicată sau denaturată pe piața respectivă, măsura fiind, de altfel, de natură a încălca dispozițiile aplicabile în acest domeniu. Orice limitare cantitativă reprezintă o barieră la intrarea pe piață și conduce, pe lângă reducerea numărului de furnizori de servicii, la reducerea posibilităților consumatorului de a alege.

Într-o piață concurențială, numărul de operatori este rezultatul cererii și ofertei, în cazul serviciilor de taximetrie limitarea numerică a autorizațiilor de taxi având 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, 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, fiind, totodată, redusă, în mod considerabil, preocuparea operatorilor pentru îmbunătățirea serviciului oferit.

11. La **art. 31** propunem următorul text, astfel:

"Art. 31 (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*".

12. La **art. 48 lit. A alin. (1) lit. a) și b)** este necesar să se facă referire la "*situațiile financiare*" eliminându-se astfel expresia "*bilanțul contabil*".

13. Evidențiem faptul că în **Cap. VII – "Sanțiuni și contravenții"** ar fi trebuit cuprinse și prevederi referitoare la competența de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale stabilite.

14. 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.

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



Călin POPESCU - TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului