

Expunere de motive

Nevoia de a interveni legislativ este generată de faptul că legea privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere a fost adoptată acum 20 de ani, iar condițiile tehnice s-au modificat foarte mult între timp, așa cum s-au modificat și condițiile socio-economice în care se desfășoară această importantă activitate economică.

Din experiența ultimilor ani, după reglementarea juridică a transportului alternativ, se impune a se interveni și asupra Legii nr.38/2003, pentru ca serviciul public reglementat de această lege să se desfășoare în cele mai bune condiții, într-o piață concurențială reglementată corect prin prisma intereselor cetățenilor – urmărind realizarea unei calități sporite a serviciului pentru prețuri optime.

Astfel, s-a impus intervenția legislativă în ceea ce privește reglementarea modalității de stabilire a tarifelor specifice, de stabilire a prețului serviciului prestat, de plata a serviciului, de modalitatea de deținere a autovehiculelor folosite, de eliberarea și prelungirea certificatului de agreere prin verificări în stațiile ITP la intervale regulate scurte de doar 6 luni, de folosirea de aplicații tip dispecerat, de folosirea de aplicații specializate pentru comandă și plată a serviciului, de subcontractare a serviciului doar către persoane fizice autorizate care dețin certificat de atestare a pregătirii profesionale, iar în cazul subcontractării aparatul de taxat este deținut și fiscalizat de către subcontractant. De asemenea, se propune și a aplicare corectă a prevederilor Regulamentului european nr. 1071/2009. Calitatea serviciilor, precum și costul/prețul plătit de către cetățeanul beneficiar, sunt strâns legate de existența unei piețe concurențiale, unei piețe a acestor servicii corect și eficient reglementată de către statul roman.

În ceea ce privește modificările aduse reglementărilor tarifelor folosite și modalităților de plată am ținut cont de realitățile pieței actuale, de eficientizarea activității de taximetrie când este vorba de distanțe scurte, în condiții dificile de trafic, a curselor pe timp de noapte, înafara localității, de concurența foarte mare generată prin reglementarea transportului alternativ. Așa cum am ținut cont de modernizarea modalităților de comandă și plată a serviciului de taximetrie, pe lângă bătrânul taxametru care emite bonul-client plătit de către client în numerar, plata putându-se face în prezent și prin mijloace electronice, tip card bancar sau aplicație specializată.

Să permitem folosirea mașinilor deținute în temeiul unui contract de închiriere sau de comodat, mașini care respectă toate condițiile legale specifice pentru desfășurarea activității de transport în regim de taxi, este o modificare firească a Legii, Lege care în prezent, în mod greu de explicat, permite doar folosirea mașinilor deținute în temeiul unui contract de leasing sau de vânzare-cumpărare.

Intervenția legislativă asupra art.11 (alin.(4) și lit.a) a alineatului (5)) este generată de experiența ultimilor ani, inclusiv din transportul alternativ, care a arătat că autoturismele ofera elemente de fiabilitate mai ridicate, sunt mai bine întreținute tehnic și sunt verificate din acest punct de vedere la un interval scurt, de 6 luni, la stațiile ITP verificate de RAR.

Aducerea la zi a dotărilor taximetrelor se impunea, astfel încât învechita, dar încă utila, stație de radio emisie-recepție să poată fi înlocuită cu o aplicație tip dispecerat deținută în proprietate de către cei care asigură serviciul de dispecerat. De asemenea, se impunea clarificarea prin lege

a situației în care este prestatorul de serviciu de transport era arondat mai multor dispecerate taxi, creând astfel posibilitatea ca tot mai mulți clienți să poată fi deserviți.

Statiile ITP, care sunt autorizate deja de RAR, vor putea verifica îndeplinirea condițiilor tehnice impuse de lege pentru a obține Certificatul de agreare, iar Certificatul de agreare își va menține valabilitatea în temeiul verificării periodice a îndeplinirii condițiilor tehnice impuse la obținerea sa, prin efectuarea inspecției tehnice periodice a autovehiculului taxi de stațiile de inspecție tehnica.

Legea nr.38/2003, reglementează un serviciu de utilitate publică- serviciul de transport în regim taxi- dar nu reglementează în mod expres subcontractarea, interzicând doar subdelegarea. Nevoia de a interveni legislativ este relevată de practică, des se întâlnește situația în care transportatorul autorizat, persoană juridică, care detine mai multe vehicule pentru care s-a emis autorizația taxi, dorește să realizeze serviciul atât prin intermediul persoanelor fizice angajate ca salariați, cât și prin încheierea de contracte de colaborare cu persoane fizice autorizate care dețin certificatul de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de taxi. În cazul acestora din urmă, ne aflăm în prezenta unei subcontractări a serviciului, care este permisă de Legea nr.51/2006 (vezi prev.: art.29, pct.14), dar nereglementată de Legea nr.38/2003. Pentru a mai facilita aplicarea legii, se impune să modificăm dispozițiile art. 14 indice 1 alin.3) din Lege, totodată reglementând și fiscalizarea aparatului de taxat în cazul subcontractării serviciului.

Pentru un serviciu public de mai bună calitate, timpul necesar pentru o cursă fiind esențial pentru client, dar și pentru a reduce poluarea suplimentară generată de aglomerarea, blocarea în trafic a mijloacelor de transport, în Europa taxiurile beneficiază de acces pe benzile speciale de transport în comun. Prin folosirea acestor benzi cetățeanul beneficiază de un serviciu rapid și confortabil, se diminuează blocajele din trafic în marile aglomerări urbane. Exercițarea acestui drept poate fi restrânsă de autoritățile locale doar în condiții excepționale, dacă este grav perturbată circulația mijloacelor de transport în comun, eliminând astfel posibilitatea unor decizii administrative abuzive.

În considerarea tuturor acestor argumente, cu scopul de a proteja interesele cetățenilor care beneficiază de acest serviciu public și de a proteja interesele legitime ale cetățenilor implicați în prestarea acestui serviciu public important, vă supunem spre dezbateră și adoptare acest proiect de lege.

Precizăm că prezenta intervenție legislativă nu afectează bugetul, nu solicită alocări bugetare.

SUCIU V. DANIEL

INIȚIATORI:

Ioan Cupra

Gabriel Andreache, deputat PNL-
SERBAN CIPARIU PSD
POPA OVIDIU PSD

**Tabel cu inițiatorii propunerii legislative
pentru modificarea și completarea Legii nr.38/2003 privind transportul în
regim de taxi și în regim de închiriere**

Nr. Crt.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1.	Oliver Dănuș	PNL	
2.	ALEXE FLORIN	PNL	
3.	Năcuta' Savin	PNL	
4.	Făgărășian Valentin	PNL	
5.	CIOFU CĂTALINA	PNL	
6.	Horoțan Elena	PNL	
7.	BILCEA FERDIN	PNL	
8.	Dumitru Florin Emil	PNL	
9.	Barcari Luminița	PNL	
10.	KISS JAKOŠ	PNL	
11.	GAUS V. Aurel	PNL	
12.	Fodor Angelica	PNL	
13.	Sisau George	PNL	
14.	Tatn Melu	PNL	
15.	MARȘALI JARO NORȚER	PNL	
16.	Rujan DUHÎREU	PNL	