

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Titlul proiectului actului normativ

Propunerea legislativă – Lege pentru modificarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere

2. Motivul Emiterii Actului Normativ

Activitatea de taximetrie din România este supusă în prezent unor transformări ca urmare a evoluțiilor din domenii precum- IT, comunicare sau chiar tehnic. În același timp, o serie de prevederi ale actualei legislații au efect negativ asupra acestei activități. Ca urmare, se impune amendarea legislației relevante, în speță a Legii nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.

Dintre aspectele care necesită corecții, amintim:

Aplicațiile electronice de dispecerat care trebuie să fie acceptate de legislație- Progresul tehnologic a adus la apariția unor noi forme de serviciu electronic, care odată apărut pe piață, a facilitat atât serviciul transportatorului, cât și al clientului, aducând un plus de calitate și transparență activității de taximetrie;

Acceptarea pentru activitatea de taximetrie a autoturismelor dotate cu 7 locuri, inclusiv cel al conducătorului- În prezent, numeroase modele de autoturisme au această configurație, iar normativele europene privind taximetria permit utilizarea lor, aplicându-se astfel cu succes. Considerăm că ar aduce un plus de calitate pe un segment de clienți, cum ar fi grupuri mici preluate de la aeroporturi, hoteluri, restaurante, etc;

Un manager de transport ar trebui să aibă posibilitatea să conducă activitatea mai multor transportatori, astfel cum și dreptul comunitar reglementează, existând numeroase acte normative, precum Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European al Consiliului din 21 octombrie 2009 care la art. 4 – Managerul de transport, statuează următoarele:

„ (1) O întreprindere care exercită ocupația de operator de transport rutier desemnează cel puțin o persoană fizică, managerul de transport, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care:

a) conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii;

b) are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acesteia, sau administrează întreprinderea sau, în cazul întreprinderii persoană fizică, este însăși persoana respectivă; și

c) este rezident în Comunitate.

(2) În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională stabilită la articolul 3 alineatul (1) litera (d), autoritatea competentă poate să îi acorde autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport, fără a fi desemnat un manager de transport în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cu condiția ca:

- a) întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Comunitate care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care este îndreptățită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuții de manager de transport;
 - b) contractul dintre întreprindere și persoana menționată la litera (a) să precizeze sarcinile pe care aceasta din urmă trebuie să le îndeplinească permanent și efectiv și să indice responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță;
 - c) în calitate de manager de transport, persoana menționată la litera (a) poate să conducă activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor și/sau numărul total de vehicule din parcul gestionat de persoana respectivă; și
 - d) persoana menționată la litera (a) îndeplinește sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilitățile acesteia sunt exercitate în mod independent față de orice întreprindere pentru care întreprinderea în cauză efectuează operațiuni de transport.
- (3) Statele membre pot decide că un manager de transport desemnat în conformitate cu alineatul (1) nu poate fi în același timp desemnat în conformitate cu alineatul (2) sau că poate fi astfel desemnat numai în ceea ce privește un număr de întreprinderi sau un parc de vehicule care nu depășește limitele stabilite la alineatul (2) litera (c).
- (4) Întreprinderea informează autoritatea competentă referitor la managerul (managerii) de transport desemnat (desemnați).”;

Eliminarea barierelor administrative și simplificarea birocrăției prin recunoașterea inspecției tehnice periodice, efectuate în stațiile ITP, ca factor decizional în îndeplinirea condițiilor tehnice și legale pentru efectuarea activității de taximetrie, nicidecum vechimea acestora;

Creșterea pragului peste care se impune abonarea la serviciile de dispecerat- În localitățile mici, de cele mai multe ori, taximetriștii plătesc contribuții fără a beneficia de comenzi;

Dotarea autoturismelor taxi cu un dispozitiv fix de înregistrare, similar Registrului de sesizări și reclamații, registru obligatoriu tuturor operatorilor economici, prin intermediul căruia consumatorul ajută la îmbunătățirea serviciului de taximetrie.

3. Impactul Socio-economic al Proiectului de Act Normativ

Proiectul de lege are impact asupra persoanelor care realizează activități de transport persoane în regim de taxi.

4. Impactul Financiar asupra Bugetului General – fără impact

5. Efectele Proiectului de Lege asupra Legislației în vigoare

În urma modificărilor legislative, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto ar suferi următoarele schimbări:

Forma în vigoare	Forma propusă
Articolul 1¹ lit. j) dispecerat taxi, denumit în continuare dispecerat - activitate conexă transportului în regim de taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist.	Articolul 1¹ lit. j) dispecerat taxi, denumit în continuare dispecerat - activitate conexă transportului în regim de taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului atât prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist, cât și prin aplicația tehnologică dedicată exclusiv activității de taximetrie.
Art. 7¹ alin. (4) Un manager de transport în regim de taxi și închiriere poate conduce activitatea unui singur transportator autorizat.	Art. 7¹ alin. (4) se abrogă
Art. 15 alin. (2) lit. b) b) declarație pe propria răspundere a persoanei desemnate să administreze, conform căreia dispeceratul deține baza tehnică necesară, stația de emisie-recepție, frecvența radio protejată, personalul autorizat și spațiile necesare;	Art. 15 alin. (2) lit. b) b) declarație pe propria răspundere a persoanei desemnate să administreze, conform căreia dispeceratul deține baza tehnică necesară, stația de emisie-recepție, frecvența radio protejată, personalul autorizat, spațiile necesare și o aplicație tehnologică dedicată exclusiv activității de taximetrie.
Art. 15 alin. (2) lit. d) d) copie de pe licența de utilizare a frecvențelor radioelectrice, eliberată de autoritatea în domeniu.	Art. 15 alin. (2) lit. d) d) copie de pe licența de utilizare a frecvențelor radioelectrice, eliberată de autoritatea în domeniu și contractul cu firma I.T. pentru aplicația tehnologică, după caz.

Art. 15 alin. (6) Serviciile de dispecerat sunt obligatorii pentru toate taxiurile transportatorilor autorizați, care își desfășoară activitatea într-o localitate, cu excepția localităților unde s-au atribuit mai puțin de 100 de autorizații taxi, unde serviciul este opțional.	Art. 15 alin. (6) Serviciile de dispecerat sunt obligatorii pentru toate taxiurile transportatorilor autorizați, care își desfășoară activitatea într-o localitate, cu excepția localităților unde s-au atribuit mai puțin de 200 de autorizații taxi, unde serviciul este opțional.
	Art. 30 alin. (1) se introduce o nouă lit. i) i) autoturismele taxi pot fi dotate legal cu dispozitivul fix de înregistrare a precizărilor făcute de client.
Art. 36 alin. (2) Un taxi poate avea dotări opționale, cum ar fi: dispozitivul fix de înregistrare a precizărilor făcute de client, perete despărțitor între conducătorul auto și clienți, dispozitiv de plată prin intermediul cardului bancar.	Art. 36 alin. (2) Un taxi poate avea dotări opționale, cum ar fi: perete despărțitor între conducătorul auto și clienți, dispozitiv de plată prin intermediul cardului bancar.

În numele inițiatorilor:

Filip Havârneanu – Deputat USRPLUS

Adrian Wiener – Deputat USRPLUS

LISTĂ SEMNĂTURI SUSȚINĂTORI PROPUNERE LEGISLATIVĂ

LEGE pentru modificarea Legii nr. 38 din 20 ianuarie 2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere

NR.	PARLAMENTAR	PARTID	SEMNĂTURĂ
1.	Todosi Beniamin	USR	
2.	GIURGIU ADRIAN	USR	
3.	TENITA DRAGOS CĂTĂLIN	USR	
4.	Dinco Stoica	USR PLUS	
5.	SAS LORANT	USR PLUS	
6.	RADU CIOBANU	USR+	
7.	WIENER ADRIAN	USR	
8.	EUGEN TERENCE	USR	
9.	PANAIT RADU	USR	
10.			