



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

Nr. 2695 D.P.S.G.
Data 01.11.2005

Biro-ul permanent al Senatului
Bp 357
19.11.2005

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 45 din 28 ianuarie 2003, cu modificările și completările ulterioare*, inițiată de domnii deputați Ioan Bivolaru și Aurelian Vasile din Grupul parlamentar al PSD și domnul senator Claudiu Tănăsescu și domnul deputat Eserghep Gelil din Grupul parlamentar al PRM (Bp. 357/2005)

I. Principalele reglementări

Prin inițiativa legislativă se propun, în principal, următoarele:

- bonul fiscal emis de casa de marcat să dea dreptul agentului economic, care utilizează serviciile de taximetrie pentru rezolvarea scopurilor economice proprii, să-și poată deduce cheltuielile respective din venituri și din TVA;

- protejarea mediului înconjurător și creșterea standardului de confort în transport prin limitarea, de la 1 ianuarie 2006, a primei

intrări pe piața taximetriei numai la autoturismele cu o vechime de 3 ani;

- valabilitate nelimitată pentru atestatul profesional al taximetriștilor (în prezent 5 ani);

- obligativitatea existenței foii de parcurs în activitatea taximetriștilor, ceea ce determină lărgirea posibilității de control și monitorizare a mișcării autovehiculului;

- obligativitatea întocmirii lunare a fișei taxiului de către deținător, conținând date necesare privind activitatea și posibilitatea exercitării într-un mod mai eficient a controlului impus de lege.

De asemenea, se propune simplificarea procedurilor privind obținerea autorizației taxi, prin:

- eliminarea licenței de execuție pentru vehicul;

- eliminarea obținerii autorizației pentru executarea transportului în regim de taxi pentru persoanele juridice;

- simplificarea obținerii licenței de transport în regim de taxi și a vizării anuale a licențelor și autorizațiilor;

- înlocuirea prezentării unor documentații prin declarația pe proprie răspundere.

II. Observații și propuneri

A. Observații generale

1. Întrucât *autorizația de transport în regim de taxi* reprezintă un act juridic administrativ - unilateral și obligatoriu - emis de către autoritatea administrației publice locale, în condițiile legii, fiindu-i aplicabil regimul juridic specific dreptului administrativ - inclusiv Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ - aceasta *nu poate constitui un instrument financiar negociabil - titlu de valoare sau titlu de proprietate* - neputând fi înstrăinată de către operatorii de transport, *prin acte între vii ori pentru cauză de moarte* (Capitolul VI¹ Regimul autorizației taxi, etc.).

2. Având în vedere că activitatea de transport de persoane în regim de taxi se supune aceluiași reguli privind transportul rutier public de persoane, autorizarea acestei activități ar fi trebuit să se efectueze în aceleași condiții în care sunt licențiați operatorii de transport rutier public.

Astfel, operatorilor de transport rutier public care efectuează transporturi în regim de taxi ar trebui să li se elibereze *licență de transport rutier public* și nu o altă licență specială pentru acest tip de activitate.

Urmare considerentelor prezentate anterior și, atât pentru simplificarea procedurilor, destul de complicate în prezent, cât și pentru evitarea dublei autorizări, propunem ca pentru operatorii de transport care efectuează transporturi în regim de taxi, Autoritatea Rutieră Română să elibereze licență de transport rutier public și pentru fiecare autovehicul licențiat copii conforme ale acesteia iar primăriile să elibereze autorizație taxi pentru autovehicule.

3. Având în vedere că majoritatea documentelor privind repartizarea și utilizarea frecvențelor radio, utilizarea spațiilor de emisie - recepție, precum și evidența acestora, necesare obținerii licenței de execuție pentru dispecerat taxi, sunt eliberate de *Ministerul Comunicațiilor și Tehnologiei Informației*, acesta având și personal specializat pentru verificarea respectării condițiilor de utilizare, eliberarea licențelor de execuție pentru dispecerat taxi ar trebui făcută de acest minister.

B. Observații pe text

1. Referitor la prima și a doua frază de la **punctul I din Expunerea de motive**, menționăm că obligația agenților economici care prestează servicii către populație, inclusiv cele de taximetrie de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale a fost instituită prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată*, și nu prin *Legea nr. 38/2003*. De asemenea, menționăm că scopul utilizării acestor aparate de către toți transportatorii în regim de taxi, indiferent de forma de organizare a acestora, este de realizare a unui sistem unitar în ceea ce privește documentul eliberat clientului - bonul fiscal - și de reducere a evaziunii fiscale.

2. La **punctul 3** din propunere, prevederile **alin. (1) al art. 5¹**, referitoare la stabilirea calității de plătitor de taxe pe valoare adăugată, nu pot fi menținute întrucât acestea contravin unor prevederi din *Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și*

completările ulterioare, și din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

În acest sens, menționăm că:

- art. 1 alin. (1) din Codul fiscal prevede că stabilirea contribuabililor care trebuie să plătească taxa pe valoare adăugată se face numai prin Codul fiscal;

- art. 152 din Codul fiscal stabilește scutirea de taxă pe valoare adăugată a persoanei impozabile, astfel cum este definită la art. 127 alin. (1) din Cod, a cărei cifră de afaceri anuală, declarată sau realizată, este inferioară plafonului de 2 miliarde lei, având posibilitatea de a opta pentru aplicarea regimului normal de taxă pe valoare adăugată;

- art. 153 din Codul fiscal stabilește obligația înregistrării persoanei impozabile, definite la art. 127 alin. (1) din Cod, ca plătitor de taxă pe valoare adăugată în condițiile prevăzute de legislația privind înregistrarea fiscală a plătitorilor de impozite și taxe;

- art. 69 din Codul de procedură fiscală stabilește condițiile și procedura de înregistrare și de scoatere a persoanelor din evidența plătitorilor de taxă pe valoare adăugată.

Totodată, precizăm că la art. 1 alin. (3) din Codul fiscal se prevede că, în materie fiscală, **dispozițiile Codului fiscal prevalează asupra oricăror prevederi din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se dispozițiile Codului fiscal.** Ca urmare, în cazul în care un alt act normativ va preciza plătitorii de taxă pe valoare adăugată contrar prevederilor Codului fiscal, prevederile din acel act normativ nu se vor aplica.

Nu pot fi menținute prevederile **alin. (2) al art. 5** - referitoare la plata unui impozit pe venit de 3% de către persoanele juridice, persoanele fizice și asociațiile familiale care desfășoară activitate de taximetrie, din următoarele considerente:

- agenții economici înregistrați potrivit *Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată*, pot desfășura, potrivit statutului de înființare, mai multe activități, așa cum sunt prevăzute în Codul de Clasificație al Activităților din Economia Națională - CAEN. În cazul în care se derulează mai multe activități, nu pot fi calculate două tipuri de impozite, pe profit și de venit, deoarece nu este posibilă evidențierea separată și alocarea corespunzătoare a veniturilor și cheltuielilor aferente acestor activități;

- reglementările fiscale care stau la baza informațiilor fiscale au aplicabilitate generală și nu pe tipuri de activități;

- agenții economici care îndeplinesc condițiile de microîntreprinderi pot opta, potrivit dispozițiilor Legii nr. 571/2003, să plătească un impozit pe venitul realizat din orice sursă, cu excepția veniturilor expres prevăzute de actul normativ;

- se creează un regim discriminatoriu pentru contribuabilii care desfășoară activitate de taximetrie, deoarece aceștia nu își pot deduce cheltuielile aferente activității;

- se încalcă principiul neutralității măsurilor fiscale, prevăzut de Legea nr. 571/2003;

- veniturile realizate de contribuabilii persoane fizice din activitatea de taximetrie sunt supuse impozitului pe venit, potrivit dispozițiilor Legii nr. 571/2003, prin aplicarea unei cote de 16% asupra venitulului net anual impozabil;

- se creează un tratament fiscal discriminatoriu față de celelalte tipuri de venituri din categoria "*venituri din activități independente*", prin derogare de la impunerea venitulului net realizat de contribuabilii persoane juridice, prin excluderea posibilității de deducere a cheltuielilor aferente realizării venitulului, în cazul în care a fost făcută opțiunea de determinare a venitulului net în sistem real, precum și prin imposibilitatea compensării pierderilor fiscale reportate.

Totodată, menționăm că, în etapa actuală, ne aflăm în plin proces de aderare la Uniunea Europeană, fapt pentru care este necesară menținerea regulilor de determinare a impozitului pe profit, în concordanță cu principiile internaționale prevăzute de Codul de Conduită în impunerea afacerilor, pentru a nu se crea distorsiuni în mediul de afaceri.

Referitor la **alin. (4) al art. 5**, precizăm că agenții economici din taximetrie trebuie să respecte Legea contabilității nr. 82/1991, republicată.

3. La **punctul 5**, prevederea de la **lit. c) a art. 6** - *referitoare la justificarea dreptului de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferentă serviciului de transport cu ajutorul bonului fiscal emis de aparatul de marcat electronic fiscal, prin derogare de la prevederile art. 155 alin. (9) din Codul fiscal* - nu poate fi menținută deoarece dreptul de deducere a taxei pe valoarea adăugată aferentă achizițiilor de bunuri și/sau servicii și documentele pentru justificarea acestuia

sunt reglementate la Capitolul X - Regimul deducerilor din Cod și nu la Capitolul XIII - Obligațiile plătitorilor de taxă pe valoare adăugată, la care se face referire în propunerea legislativă.

4. La **punctul 6**, la definirea termenilor prevăzuți la **lit. e¹)** și **lit. e²)** nu s-a ținut cont de prevederile *Legii nr. 219/1998 privind regimul concesiunilor, cu modificările și completările ulterioare*.

Potrivit acesteia, pot face obiectul concesiunii către o persoană fizică sau juridică *serviciile de transport public* - și nu dreptul de folosință asupra unei autorizații - în schimbul unei redevențe, iar bunurile proprietate publică sunt inalienabile, adică nu se pot înstrăina.

5. Referitor la **punctul 8**, menționăm că prin transferarea dreptului de folosință asupra autorizației ar putea fi încălcate prevederile legale cu privire la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un conducător auto pentru efectuarea acestui tip de transport (cazier, certificat profesional, etc.). Din aceleași considerente nu pot fi menținute prevederile referitoare la asociațiile familiale. În acest din urmă caz, prevederea potrivit căreia *pot fi autorizați taximetriștii independenți* este suficient de acoperitoare.

6. La **punctul 9** facem următoarele precizări:

- propunerea de modificarea a **lit. l)** și **lit. m)** - *operator de taxi/operator de transport în regim de închiriere este persoana juridică română* - constituie o prevedere discriminatorie pe criteriul naționalității, care instituie o barieră la libera circulație a serviciilor.

În ceea ce privește categoria serviciilor publice de interes general - în care se încadrează serviciile de transport public - Carta Verde a Serviciilor de Interes General, adoptată la nivel comunitar, prevede că furnizarea acestor tipuri de servicii, în condiții nediscriminatorii, reprezintă o condiție importantă pentru buna desfășurare a pieței unice.

De aceea, pentru evitarea reintroducerii unei bariere la libera circulație a serviciilor - eliminată prin *Ordonanța Guvernului nr. 57/2004* care a modificat *Legea nr. 38/2003* - este necesară menținerea actualei formulări.

- **lit. m)** nu poate fi menținută având în vedere că în nici un text de lege nu este prevăzută *"licența de transport public de persoane"* și,

de asemenea, conform *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere* nu se mai licențiază autovehiculele cu capacitate mai mică sau egală cu 8+1 locuri, inclusiv cel al conducătorului auto;

- la **lit. n)** trebuie eliminată fraza finală deoarece raportul taximetristului, ca raport de control nefiscal, se emite numai în cazul prevăzut de lege. Raportul fiscal de închidere zilnică se emite obligatoriu la sfârșitul zilei, indiferent câți taximetriști au activat pe aceeași mașină. În plus, nu se poate pune semnul egalității între un raport nefiscal și raportul fiscal de închidere zilnică, ale cărui date se înscriu automat în memoria fiscală.

- la **lit. r)** nu este specificată capacitatea maximă la autoturismele pentru transport de persoane.

7. Referitor la **punctul 10**, dispoziția propusă la **lit. x¹)** contravine prevederilor art. 28 alin. (6) din Legea nr. 219/1998 care prevede că *"În toate cazurile contractul de concesiune va menționa interdicția pentru concesionar de a subconcesiona, în tot sau în parte, unei alte persoane obiectul concesiunii"*.

8. La **punctul 14**, sintagma *"licență de transport în regim de taxi"* trebuie înlocuită cu *"licență de transport rutier public"*, iar *"licența de transport în regim taxi pentru persoana fizică"* cu *"licența taxi"*.

De asemenea, condițiile de licențiere a operatorilor de transport rutier public care desfășoară activitate de taxi vor fi aceleași cu cele pe care trebuie să le înlocuiască toți operatorii de transport rutier public.

9. La **punctul 15**, sintagma *"Un autovehicul se consideră deținut de un operator pe bază de contract de închiriere"* din preambulul **art. 9¹ alin. (2)** trebuie înlocuită de sintagma *"În sensul prezentei legi, un autovehicul se consideră deținut de un operator pe bază de contract de închiriere"*, deoarece prin această propunere se stabilesc condiții specifice de deținere prin închiriere a autovehiculelor.

La **lit. b) a art. 9¹ alin. (2)**, având în vedere faptul că închirierea este diferită de operațiunea de leasing și de asociere în participațiune, trebuie să se elimine dispozițiile referitoare la contractul de leasing și de asociere în participațiune, încheiat în condițiile art. 9¹ alin. (4) și să se reglementeze în cadrul unei litere separate, respectiv la lit. c).

10. Referitor la **punctul 20**, condițiile de suspendare și anulare a licenței de transport rutier public sunt prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005.

11. La **punctul 22** propunem următoarele:

- **alin. (4)** se va modifica "*..... respectiv a Consiliului General al Municipiului București, și cu consultarea filialelor asociațiilor profesionale*";

- **alin. (6)** va avea următorul cuprins: "*Acordarea numărului de autorizații taxi pentru grupa operatorilor de transport rutier public care efectuează transport în regim de taxi și pentru grupa taximetriștilor independenți se va realiza de către autoritățile administrației locale.*";

- **alin. (7)** trebuie reformulat în sensul în care dacă numărul de autorizații nu este acoperit pentru o grupă, se va alocă un număr corespunzător de autorizații taxi din grupa cealaltă;

- **alin. (8)** se va reformula astfel: "*Autorizațiile taxi se acordă operatorului de transport rutier public care efectuează transport în regim taxi sau taximetristului independent pe o perioadă de 10 ani, timp în care aceștia sunt obligați să o utilizeze în condițiile programului minimal de lucru, stabilit prin caietul de sarcini al concesiunii, după care, în condițiile stabilite prin prezenta lege, acestea devin valabile pe termen limitat.*"

12. **Punctul 24** trebuie eliminat. Declarația cuprinde o apreciere subiectivă fără valoare în cuprinsul legii.

13. **Punctul 31** nu poate fi menținut întrucât, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, autoturismele nu vor mai fi licențiate, în cazul societăților care desfășoară activitate de transport persoane în regim de închiriere Autoritatea Rutieră Română putând elibera numai licență de transport rutier public.

14. La **punctul 36** perioada de suspendare a certificatului de atestare a pregătirii profesionale trebuie să fie aceeași cu perioada de suspendare a permisului de conducere.

15. La **punctul 39**, sintagma "*în stare de funcționare*" - prevăzută la **art. 30 alin. (1) lit. a)** - trebuie eliminată întrucât aparatele de taxat nu pot funcționa legal decât în urma fiscalizării, operațiune ce se face numai după obținerea autorizației taxi eliberată în baza certificatului de agreere.

Lit. b) trebuie modificată astfel: "*sunt dotate legal cu stații radio de emisie-recepție și/sau alarmă care să poată fi utilizate în caz de pericol sau de întrerupere accidentală a cursei*".

16. Prevederile **punctului 47** - referitoare la abrogarea **art. 40** din Legea nr. 38/2003 - nu pot fi menținute, deoarece, în conformitate cu dispozițiile art. 4 alin. (2) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999, rola-jurnal este documentul (martor) pe care se înscriu toate datele din bonurile fiscale și care se arhivează obligatoriu în condițiile legii. Pe de altă parte, raportul fiscal de închidere zilnică conține datele de sinteză referitoare la activitatea desfășurată în cursul unei zile de lucru.

Având în vedere că rola-jurnal este documentul primar care atestă, între altele (ca și documentele cu regim special), denumirea unui bun livrat sau serviciu prestat, prețul și tariful unitar, valoarea pe fiecare operațiune, etc., considerăm că renunțarea la emiterea și arhivarea acesteia nu este justificată.

În plus, rola-jurnal este singurul document care reflectă mijlocul de plată, respectiv numerar, card, etc. cu care s-a achitat contravaloarea serviciului și servește la verificarea încasării sumelor totale evidențiate în raportul fiscal de închidere zilnică.

17. Referitor la **punctul 48, liniuțele 3 și 5** nu pot fi menținute, deoarece, pe de o parte, înregistrarea în memoria fiscală a datelor privind modificarea parametrilor și a evenimentelor care au implicații în interpretarea datelor stocate este obligatorie pentru toate aparatele de marcat electronice fiscale, iar, pe de altă parte, înscrierea în fiecare raport Z din memoria fiscală, în afara elementelor prevăzute de normele în vigoare, și a valorii fiecărei curse ar face imposibilă folosirea unui circuit adecvat de EPROM și OTP, a căror capacitate este limitată prin fabricație.

Liniuța 7 trebuie eliminată deoarece numărul de înmatriculare al autovehiculului taxi se regăsește și la prima liniuță.

Propunem introducerea unui alineat nou, alin. (3), cu următorul cuprins: *"În exploatare taximetristul nu poate folosi decât un singur set de tarife, iar schimbarea acestora se poate face numai de personal autorizat."*

18. Referitor la **punctul 51, alineatele (3)-(5) ale art. 44** nu pot fi acceptate, deoarece:

- textul propus pentru alin. (3) poate conduce la concluzia eronată că autoritățile abilitate pentru eliberarea aprobărilor, avizelor, etc., de ordin tehnic, le pot emite cu încălcarea prevederilor legale în domeniu, astfel încât ulterior să se constate existența posibilității utilizării frauduloase a aparatelor de taxat;

- autoritățile fiscale nu au calitatea de a constata deficiențe de ordin tehnic ale aparatelor de marcat electronice fiscale;

- singura autoritate competentă în a decide introducerea sau retragerea de pe piață a aparatelor de marcat electronice fiscale este Comisia de autorizare a distribuitorilor și a aparatelor de marcat electronice fiscale;

- distribuitorul autorizat care a obținut aprobările și avizele legale nu poate fi ținut răspunzător de utilizarea frauduloasă a aparatelor de taxat, decât în situația în care, în calitate de unitate de service a acestor aparate, încalcă prevederile legale;

- organele fiscale, distribuitorii autorizați și reprezentanții autorizați nu pot fi răspunzători de acordarea aprobărilor de model cu încălcarea legii;

- în conformitate cu prevederile *Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, limita maximă a amenzilor contravenționale stabilită prin lege este de 100.000 lei, echivalentul a 1 miliard în lei vechi.

19. La **punctul 53, alin. (4)** se va reformula astfel: *"Aparatul de taxat utilizat pe un taxi va fi fiscalizat numai dacă există autorizație pentru acel autovehicul."*

20. Referitor la **punctul 62, alin. (1) al art. 53³** trebuie reformulat astfel: *"Ecusonul taximetristului este un document tipizat stabilit de primărie. Acesta se găsește expus obligatoriu, la vedere,*

deasupra bordului, la dispoziția clientului și a organelor de control pe toată durata programului de lucru."

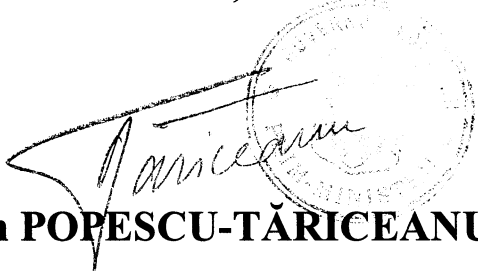
21. La **punctul 64**, dispozițiile **Capitol VI¹** nu sunt puse de acord cu prevederile Legii nr. 219/1998, având în vedere că, potrivit acestei legi, bunurile proprietate publică sunt inalienabile, ele putând fi date numai în administrare, concesionate sau închiriate, în condițiile legii, nu și cesionate.

22. Referitor la **punctul 68**, la **alin. (3)** al **art. 57¹** nu se reglementează clar care este titlul de creanță și titlul executoriu în cazul în care se aplică amenda contravențională cu imobilizarea autovehiculului în situațiile menționate la alin. (1) și (2), aceste documente fiind absolut necesare în momentul trecerii la recuperarea creanțelor bugetare respective.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,


Călin POPESCU-TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului



GUVERNUL ROMÂNIEI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

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

Cabinet ministru delegat



Nr. 1386/DRP
București, 06.03.2006

Domnule secretar general,

Vă transmitem, alăturat, punctul de vedere al Guvernului, referitor la *forma refăcută a propunerii legislative pentru modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, inițiată de domnii deputați Ioan Bivolaru și Aurelia Vasile din Grupul parlamentar al PSD și domnul senator Claudiu Tănăsescu și domnul deputat Eserghep Gelil din Grupurile parlamentare ale PRM (Bp.357/2005).

Cu stimă,

Bogdan OLTEANU



Ministru delegat
pentru relația cu Parlamentul

Domnului **Constantin Dan VASILIU**

Secretarul general al Senatului



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

728
28.02.2006

Biroul permanent al Senatului
Bp 357 16.03.2006

Domnule președinte,

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

PUNCT DE VEDERE

referitor la *forma refăcută a propunerii legislative pentru modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, inițiată de domnii deputați Ioan Bivolaru și Aurelia Vasile din Grupul parlamentar al PSD și domnul senator Claudiu Tănăsescu și domnul deputat Eserghep Gelil din Grupurile parlamentare ale PRM (Bp.357/2005)

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă propune un nou cadru de reglementare a activității de transport în regim de taxi și în regim de închiriere, instituind principii și competențe diferite față de cele existente în prezent.

În acest sens, se propun, în principal, următoarele:

- scoaterea de sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului a licențierii operatorilor care efectuează activități de taximetrie și a celor care efectuează transport în regim de închiriere;

- eliminarea licenței de execuție pentru vehicul;
- bonul fiscal emis de casa de marcat să dea dreptul agentului economic care utilizează serviciile de taximetrie pentru rezolvarea scopurilor economice proprii să-și poată deduce cheltuielile respective din venituri și din TVA;
- protejarea mediului înconjurător și creșterea standardului de confort în transport prin limitarea, de la 1 ianuarie 2007, a primei intrări pe piața taximetriei numai cu o vechime de 3 ani de la data primei înmatriculări;
- valabilitate nelimitată pentru atestatul profesional al taximetriștilor (în prezent 5 ani);
- obligativitatea existenței foii de parcurs în activitatea taximetriștilor, ceea ce determină lărgirea posibilității de control și monitorizare a mișcării autovehiculului;
- obligativitatea întocmirii lunare a fișei taxiului de către deținător, conținând date necesare privind activitatea și posibilitatea exercitării într-un mod mai eficient a controlului impus de lege.

II. Observații și propuneri

A. Observații generale

1. Propunerea legislativă nu are o structură bine definită, astfel încât să instituie un număr necesar și suficient de reguli, exprimate printr-o structură compactă care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. În acest sens, precizăm că propunerea legislativă *nu întrebuițează în cuprinsul său o terminologie unitară* a conceptelor definite la art. 6 (de exemplu: autorizația pentru efectuarea transportului în regim de taxi, taximetrist independent, etc.).

De asemenea, în text au fost păstrați termeni din vechea legislație, termeni care nu se mai justifică în noua concepție legislativă (art. 2 - operator de transport; art. 21 alin. (3) - licență de execuție; documente de transport, etc.).

2. În ceea ce privește principiile de drept care stau la baza noului cadru legislativ, atragem atenția asupra următoarelor:

a) se instituie simultan două proceduri de acces la piață, respectiv, *procedura autorizării administrative* de către structurile administrației publice locale și *procedura concesiunii*.

Conform *Legii nr. 219/1998 privind regimul concesiunilor, cu modificările și completările ulterioare*, concesiunea este procedura de atribuire (prin una din formele prevăzute de lege) a bunurilor sau a serviciilor publice în baza unui contract prin care o persoană, denumită *concedent*, transmite pentru o perioadă determinată, de cel mult 49 de ani, unei alte persoane, denumită *concesionar*, care acționează pe riscul și pe răspunderea sa, dreptul și obligația de exploatare sau de efectuare a unei activități ori a unui serviciu public de interes național sau local ori a unui bun în schimbul unei redevențe. Actul juridic care stabilește relația contractuală între părți este contractul de concesiune și nu contractul de cesiune.

Procedura autorizării prin emiterea unui act administrativ este o procedură cu regim juridic distinct, care nu are la bază principii comerciale sau contractuale. Dar, ținând seama de faptul că prin această inițiativă legislativă autoritățile locale vor avea competența exclusivă cu privire la autorizarea activității respective, considerăm că modalitatea de transmitere a drepturilor de dispoziție și folosință prin cesionare rămâne la aprecierea acestora.

b) În ceea ce privește *"recomandarea din partea filialei unei asociații profesionale reprezentative"* ca și condițiile de autorizare a operatorului taxi sau a taximetristului independent, atragem atenția că în contextul procesului de integrare europeană *"recomandarea"* constituie o barieră în calea liberei circulații a serviciilor. Precizăm că legislația aplicabilă transporturilor rutiere a fost revizuită integral în scopul eliminării acestei bariere.

De asemenea, prevederile referitoare la consultarea partenerilor sociali (asociații reprezentative) fac obiectul legislației specifice.

c) Cu privire la transportul de persoane în regim de închiriere, denumit în proiect *rent-a-car*, se impune o evaluare a oportunității menținerii acestei activități în textul proiectului, știind că activitatea *rent-a-car* reprezintă de fapt o activitatea comercială de închiriere de autoturisme.

B. Observații pe articole

1. Introducerea unui nou articol, **art.5¹**, nu poate fi acceptată deoarece:

- potrivit dispozițiilor *Legii nr.571/2003 privind Codul fiscal*, persoanele juridice sunt obligate la plata impozitului pe profit, determinarea profitului impozabil urmărind metodologia expresă prevăzută la Titlul II din *Codul fiscal*. De asemenea, precizăm că impozitul pe profit este venit al bugetului de stat;

- veniturile realizate de contribuabilii persoane fizice din activitatea de taximetrie sunt supuse impozitului pe venit, potrivit dispozițiilor *Legii nr.571/2003*. În același timp, impozitul pe veniturile din activități independente este venit al bugetului de stat;

- pentru asocierile în participațiune între persoane juridice și fizice se aplică dispozițiile art.13 din Codul fiscal, respectiv „*persoanele fizice rezidente asociate cu persoane juridice române, pentru veniturile realizate atât în România cât și în străinătate din asocieri fără personalitate juridică; în acest caz, impozitul datorat de persoana fizică se calculează, se reține și se varsă de către persoana juridică română*”.

2. Referitor la **art. 6 lit. b¹**), considerăm că schimbarea autorității competente să elibereze autorizații pentru efectuarea transportului în regim de taxi, prin transferarea competențelor de la primărie către Consiliul Județean, respectiv Consiliul General al Municipiului București este nejustificată.

Potrivit principiului stabilit în art. 7 alin. (1) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, "*exercitarea competențelor și atribuțiilor stabilite prin lege revine autorităților administrației publice locale care se găsesc cel mai aproape de cetățean*".

Nu identificăm temeiul legal și rațiunile obiective care justifică schimbarea autorității competente să emită această autorizație cu atât mai mult cu cât, prin autorizația pentru efectuarea transportului în regim de taxi se atestă dreptul de a desfășura transport public de persoane sau de bunuri în regim de taxi la nivelul unei localități din județ.

De asemenea, această modificare instituie un tratament discriminatoriu, mai oneros pentru persoanele care domiciliază sau care au sediul social în alte localități decât municipiul reședință de

județ unde se află consiliile județene, datorită cheltuielilor pe care le implică deplasarea.

3. Potrivit **art. 6 lit. e²**), prin contractul de concesiune primăria transmite operatorului taxi, taximetristului independent sau asociației familiale dreptul de folosință asupra unei autorizații taxi. În condițiile în care, conform **art. 6 lit. b²**), autorizația taxi atestă dreptul de a utiliza un autovehicul taxi doar operatorului taxi sau unui taximetrist independent, observăm o neconcordanță între prevederile celor două litere.

4. Considerăm că reglementarea contractului de cesiune ca fiind acel contract prin care primăria transmite operatorului de taxi, taximetristului independent sau asociației familiale dreptul de dispoziție și folosință asupra unei autorizații taxi contra unei redevențe anuale nu se justifică deoarece obținerea trebuie să confere implicit beneficiarului dreptul de a o folosi. Mai mult decât atât, o astfel de prevedere are efectul îngreunării activității prestatorilor de servicii de taximetrie care sunt, în fapt, supuși unei duble taxări pentru drepturile obținute deja în baza unei proceduri de autorizare.

Conform jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, o astfel de reglementare constituie o barieră la libera circulație a serviciilor de piață internă, putând atrage condamnarea României după aderarea la Uniunea Europeană. Menționăm că instanța comunitară a interzis statelor membre să adopte reglementări naționale care, deși sunt aplicabile tuturor prestatorilor de servicii fără discriminare pe criteriul naționalității, totuși, prin cerințele impuse, au ca efect îngreunarea activității pe care o va desfășura un prestator de servicii stabilit într-un alt stat membru în care furnizează în mod egal servicii similare (Cauza De Coster C-17/00(2001) ECR I-9445).

Întrucât, potrivit dreptului civil, dispoziția presupune posibilitatea de înstrăinare a autorizației de către titular dreptul de dispoziție asupra autorizației încalcă caracterul *intuitu personae* al acestui document care se eliberează unui anumit titular tocmai în considerarea îndeplinirii de către solicitant a criteriilor legale în vederea exercitării unei activități specifice.

5. **Art. 6 lit. b¹**) este neconcordant cu **art. 6 lit. u)**, potrivit căruia taximetriștii independenți sunt "*autorizați de primărie pentru a*

realiza transport public de persoane, de mărfuri sau de bunuri în regim de taxi". În condițiile în care această autorizare este diferită de autorizația pentru efectuarea transportului în regim de taxi prevăzută la **lit. b¹**), observăm că se instituie o dublă autorizare, de către autorități diferite, a unei categorii de persoane care efectuează același tip de transport, respectiv transport public în regim de taxi.

6. În considerarea observației formulate la pct. 4 și în vederea folosirii terminologiei corespunzătoare contractului încheiat în urma operațiunii de concesionare prin licitație publică a serviciului de transport public de persoane realizat în regim de taxi, conform **art. 14 alin. (1)**, se impunea redefinirea corespunzătoare a contractului de cesiune la **art. 6 lit. e²**).

7. Referitor la **art. 12¹ alin. (2)**, semnalăm 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 de natură, potrivit legii, să servească la producerea consecinței juridice vizate de către făptuitor, constituie elementul material al laturii obiective a infracțiunii de fals în declarații.

În acest context, s-ar fi impus modificarea textului în sensul aplicării, pentru fapta prevăzută la **lit. a)** a **alin. (2)** al **art. 12¹**, a sancțiunii anulării licenței de transport în regim de taxi sau a autorizației pentru efectuarea transportului în regim de taxi.

8. Propunerea de modificare a **art. 13** și **art. 49** nu poate fi acceptată, întrucât prin stabilirea tarifelor minime și maxime se încalcă legislația în domeniul concurenței, nepermițând 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, creându-se, în final, un dezavantaj pentru consumator, care nu va putea beneficia de prețuri/tarife mai mici decât cele impuse.

Referitor la **alin. (3)** al **art. 13**, consultarea de către autoritățile administrației publice locale a filialelor asociațiilor profesionale

reprezentative, în vederea stabilirii nivelului tarifelor, creează premisele schimbului de informații între societățile concurente cu privire la costuri și tarife, măsura putând avea ca efect coordonarea comportamentului acestor societăți pe piață.

9. Potrivit **art. 14 alin. (4)**, *"numărul de autorizații taxi emise nu va depăși cota de 4 autorizații taxi la fiecare 1000 de locuitori ai localității, fără acordul asociațiilor profesionale reprezentative existente."*

Aceste prevederi au ca efect încălcarea dispozițiilor art. 9 din Legea concurenței nr. 21/1996, prin care sunt interzise acțiuni ale organelor administrației publice centrale sau locale, având ca obiect sau putând avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței, în special *"prin luarea unor decizii care limitează libertatea comerțului sau autonomia agenților economici..."*. În condițiile în care nu este fundamentată pe criterii obiective, o astfel de instituire prin lege a unui criteriu demografic pentru stabilirea numărului maxim de autorizații taxi are efect anticoncurențial, întrucât reduce numărul de prestări și oferta și, în consecință, posibilitatea de alegere a consumatorilor, putând conduce la crearea de monopoli locale.

Menționăm că prin aplicarea de către autoritățile administrației publice locale a unei asemenea limitări, se reduce numărul operatorilor de pe piață, fiind înlocuite mecanismele pieței.

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 acțiunii 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.

Precizăm că reformele în sensul liberalizării serviciilor de interes economic general la nivelul Uniunii Europene au fost apreciate pozitiv în rapoarte ale Comisiei Europene datorită beneficiilor create consumatorilor prin prisma prețurilor scăzute, creșterea ofertei și calității serviciilor.

10. Referitor la **art. 14² alin. (1)** atenționăm asupra utilizării necorespunzătoare a termenului "duplicat" care, potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, reprezintă "*al doilea exemplar al unui act, al unui document, eliberat de o autoritate; copie*" și nicidecum un document care să conțină date modificate față de original.

În aceste condiții, alin. (1) ar fi trebuit reformulat astfel:

"(1) În condițiile în care posesorul autorizației taxi înlocuiește, din motive justificate, autovehiculul cu alt autovehicul agreeat, deținut în proprietate sau în leasing, autorizația taxi se preschimbă corespunzător, la cerere, fără plată, cu păstrarea numărului și a perioadei de valabilitate sub care aceasta a fost emisă inițial.

În cazul schimbării numărului de înmatriculare a autovehiculului, preschimbarea autorizației taxi va fi notificată Direcției generale a finanțelor publice județene sau a municipiului București ori Direcției Generale de Administrare a Marilor Contribuabili, după caz, care a atribuit numărul de ordine pentru înregistrarea aparatului de marcat electronic fiscal instalat pe autovehicul taxi ce va fi înlocuit, și va fi urmată de înlocuirea memoriei fiscale și reinstalarea aparatului pe noul autovehicul, în condițiile legii."

11. La **art. 14² alin. (3)** și la **art. 30 alin. (5)** se face referire la vechimea vehiculului de 3 ani în raport cu data primei înmatriculări. Considerăm că vechimea vehiculului trebuie stabilită în raport cu anul de fabricație al acestuia. De regulă, în certificatul de înmatriculare din România apare data eliberării acestui certificat, care coincide cu data primei înmatriculări numai în cazul vehiculelor noi. Din acest motiv, în multe situații vechimea de fabricație (reală) este mai mare decât vechimea stabilită în raport cu data înmatriculării menționată în certificatul de înmatriculare.

12. Textul propus pentru **art. 20 alin. (4)** contravine prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe

drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, respectiv celor ale Hotărârii Guvernului nr. 85/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

13. La **art. 23**, după **alin. (4)**, se impunea completarea, după cum urmează:

"(5) În cazul existenței unor tarife diferențiate (localitate, afară din localitate, zi/noapte, etc.) taximetrul va aduce la cunoștință acest lucru clientului, înainte de începerea cursei, respectiv înainte de a se porni aparatul de taxat pe poziția ocupat.

(6) Tariful perceput în localitate va fi unic, nediferențiat pe zone în cadrul aceleiași localități sau ore, cu excepția tarifului zi/noapte.

(7) Taximetrul are obligația de a nu refuza clientul pe motiv că distanța până la destinație este prea scurtă sau pentru un alt motiv neîntemeiat.

(8) Se interzice restricționarea numărului de persoane în taxi sub numărul celor ce ar putea fi transportate."

14. La **art. 30 alin. (1) lit.b)**, referitor la obligativitatea echipării cu alarmă șofer, menționăm că din practica aplicării de până acum a legii a rezultat că existența stației de emisie-recepție asigură implicit și funcția de alarmare.

Din conținutul **alin. (5)** al aceluiași articol nu reiese clar faptul că restricția de 3 ani vechime se aplică exclusiv în cazul vehiculelor supuse primei agreări taxi, deci nu și la prelungirea unui certificat de agreare deja eliberat.

15. La **art. 31 alin. (3)** termenul *galben-taxi* trebuia înlocuit cu *galben*. Culorile care se înscriu în Cartea de identitate a vehiculului sunt numai cele 10 culori de bază definite în Directiva cadru 70/156/CEE.

16. **Alin. (2)** al **art. 35¹** ar fi trebuit formulat astfel: *"Încadrarea în cerințele de agreare prevăzute la alin. (1) se verifică și se confirmă anual de către RAR."*

Această formă asigură respectarea prevederilor **art. 14² alin. (2) lit. d)** și este în concordanță cu definițiile de la art. 6 lit. l) și r). De asemenea, se respectă principiul potrivit căruia numai emitentul unui

document poate verifica - în vederea prelungirilor de valabilitate - menținerea în exploatare a cerințelor tehnice și administrative care au condiționat eliberarea acestuia.

17. **Art. 35¹ alin. (3)** trebuia reformulat astfel: "*Inspekția tehnică periodică a autovehiculelor agreeate de către RAR pentru transportul în regim de taxi se poate efectua în stațiile de inspekție tehnică periodică autorizate conform legislației în vigoare.*" RAR nu poate impune în vreun fel localizarea spațiilor autorizate de inspekție tehnică.

18. La **art. 43 lit. f)** nu este definită sintagma "*tarife determinate în manieră liberă*".

19. Propunerea de completare a **art.44** cu cele trei alineate noi nu poate fi acceptată, întrucât:

- textul propus pentru **alin.(3)** poate conduce la concluzia eronată că autoritățile abilitate pentru eliberarea aprobărilor, avizelor, etc. de ordin tehnic, le pot emite cu încălcarea prevederilor legale în domeniu, astfel încât ulterior să se constate existența posibilității utilizării frauduloase a aparatelor de taxat;

- autoritățile fiscale nu au calitatea de a constata deficiențe de ordin tehnic ale aparatelor de marcat electronice fiscale;

- potrivit legii, singura autoritate competentă în a decide introducerea sau retragerea de pe piață a aparatelor de marcat electronice fiscale este Comisia de autorizare a distribuitorilor și a aparatelor de marcat electronice fiscale;

- distribuitorul autorizat care a obținut aprobările și avizele legale nu poate fi ținut răspunzător de utilizarea frauduloasă a aparatelor de taxat, decât în situația în care, în calitate de unitate de service a acestor aparate, încalcă prevederile legale;

- organele fiscale, distribuitorii autorizați și reprezentanții autorizați nu pot fi răspunzători de acordarea aprobărilor de model cu încălcarea legii;

- conform prevederilor *Ordonanței Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, limita maximă a amenzilor contravenționale stabilite prin lege este de 100.000 lei (1 miliard în lei vechi).

20. **Art. 45 alin. (4) și (5)** ar fi trebuit formulate astfel:

"(4) Înregistrarea aparatelor de taxat în Registrul de evidență a aparatelor de marcat electronice fiscale, întocmit potrivit legii, se va face în baza licenței de transport în regim de taxi a operatorului taxi sau a autorizației pentru efectuarea transportului în regim taxi, în cazul taximetriștilor independenți și al asociațiilor familiale de taximetriști independenți, și numai după obținerea de către aceștia a autorizației taxi pentru autovehiculele pe care se vor instala aparatele de taxat a căror înregistrare se solicită.

(5) Este interzisă înregistrarea, fiscalizarea și utilizarea pe un autovehicul taxi a mai mult de un aparat de taxat."

21. Partea introductivă a **art. 47** ar fi trebuit formulată astfel:

"Evaluarea costului transportului în regim de taxi poate fi realizată în una dintre următoarele modalități, care vor fi aduse la cunoștința clientului înainte de a se porni aparatul de taxat pe poziția ocupat."

22. Deși, încă din dispozițiile generale se stabilește că activitatea de taximetrie poate fi desfășurată numai cu vehicule deținute în proprietate sau cu contract de leasing, în cuprinsul textului inițiativei legislative se regăsesc mențiuni referitoare la închiriere (**art. 14**) sau contract de asociere în participațiune (**art. 53¹**).

23. Referitor la modificarea **alin. (3), (5) și (6)** ale **art. 54**, întrucât membrii asociațiilor profesionale reprezentative, operatori de transport în regim de taxi sau taximetriștii independenți, se află pe o piață concurențială, apreciem că deciziile consiliilor locale ar trebui să fie luate doar cu o prealabilă consultare a asociațiilor în discuție și nu sub condiția obținerii acordului din partea acestora, măsura propusă fiind de natură a transforma o astfel de structură într-o autoritate cu atribuții de reglementare pe piață, fără a fi avută în vedere posibilitatea materializării înțelegerilor anticoncurențiale, respectiv aceea a dezvoltării unor comportamente abuzive datorate poziției dominante a membrilor respectivi.

24. La **Capitolul VII - Sancțiuni și contravenții, art. 55-56** nu sunt clare, neînțelegându-se cine constată contravențiile și aplică sancțiunile.

Totodată, la **art.55**, este necesară:

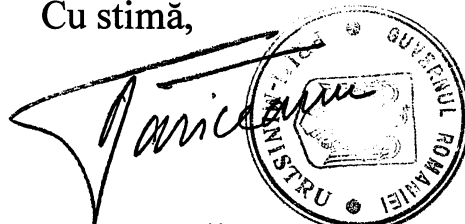
- stabilirea cuantumului amenzilor în lei noi;
- eliminarea de la **lit.a)** a referirii la art.52 lit.B pct.d), întrucât încălcarea prevederilor în cauză este sancționată conform *Ordonanței de urgență a Guvernului nr.28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;*
- reanalizarea **lit.c)**, având în vedere că este menționată de două ori.

Textul **art. 55 lit. c)** liniuța a doua, care prevede *amendă pentru salariații Registrului Auto Român care au eliberat certificate de agreere pentru autovehiculele taxi fără ca acestea să îndeplinească integral cerințele impuse de lege* nu poate fi acceptat, întrucât nu este uzuală impunerea de sancțiuni pentru angajații unor autorități publice (autoritate tehnică, în acest caz) suplimentare față de răspunderea civilă care le revine și nici nu sunt menționate autoritatea și mecanismul care aplică aceste amenzi.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele de la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea propunerii legislative în forma prezentată.**

Cu stimă,



Călin POPESCU-TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului