ROMÂNIA

SENAT

EXPUNERE DE MOTIVE

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

I. Necesitatea intervenției legislative

Accesul la activitatea de taximetrie continuă să depindă de restricții cantitative, patrimoniale și comerciale concepute pentru o piață în care comanda telefonică și dispecerizarea prin radio reprezentau modalitățile obișnuite de organizare a serviciului, deși aplicațiile mobile, dezvoltarea transportului alternativ și extinderea deplasărilor periurbane au schimbat profund condițiile pieței. Studiul Consiliului Concurenței privind funcționarea celor două segmente de transport documentează decalajul dintre evoluția serviciilor și reglementarea taximetriei, ale cărei constrângeri limitează adaptarea operatorilor la cerere și perpetuează cheltuieli fără utilitate corespunzătoare în organizarea curentă a activității.

Intervenția legislativă urmărește deschiderea accesului pentru transportatorii care îndeplinesc cerințele profesionale, tehnice și fiscale, libertatea alegerii titlului de folosință asupra autovehiculului și a modalității de preluare a comenzilor, precum și stabilirea independentă a tarifelor. Caracterul de serviciu de utilitate publică justifică obligații privind siguranța, continuitatea și protecția călătorilor, însă condițiile suplimentare de acces trebuie să aibă o legătură demonstrabilă cu scopurile pentru care legea le instituie.

II. Cadrul juridic aplicabil și insuficiențele reglementării actuale

Legea nr. 38/2003 organizează taximetria sub autoritatea instituțiilor locale și condiționează exercitarea activității de autorizarea transportatorului, autorizarea fiecărui autovehicul și atribuirea gestiunii serviciului, peste care suprapune limitarea numărului de autorizații la maximum 4 pentru 1.000 de locuitori, admiterea exclusivă a proprietății și leasingului ca titluri de deținere și dispecerizarea obligatorie în localitățile în care s-au atribuit cel puțin 100 de autorizații taxi. Îndeplinirea cerințelor de siguranță și competență profesională devine astfel insuficientă pentru intrarea pe piață, deoarece solicitantul depinde și de disponibilitatea unui contingent stabilit prin raportare la populație.

Reglementarea prețurilor adaugă plafoane locale ale căror valori diferă considerabil, raportul Consiliului Concurenței consemnând, pentru perioada analizată, un nivel de 2,5 lei/km în Craiova și de 7,5 lei/km în Arad. Eterogenitatea plafoanelor, existența serviciilor concurente și posibilitatea comparării ofertelor prin aplicații informatice susțin reevaluarea necesității

intervenției asupra nivelului tarifelor, în condițiile în care obligațiile de afișare, înregistrare fiscală și încasare a contravalorii serviciului potrivit bonului client permit verificarea conduitei operatorului în raport cu prețul comunicat călătorului.

III. Dimensiunea fenomenului și datele oficiale privind funcționarea pieței

Datele colectate de Consiliul Concurenței indică o contracție a activității în mai multe municipii, care coexistă cu menținerea contingentelor și a procedurilor selective de acces. În București, numărul autorizațiilor taxi valabile a scăzut de la 7.424 în 2022 la 6.276 în 2024, deși plafonul aprobat a rămas de 10.057, iar pentru anul 2024 raportul consemnează numai 45 de autorizații acordate din cele 3.781 disponibile; în Brașov, numărul documentelor valabile s-a redus de la 1.425 în 2022 la 1.076 în aprilie 2024. La Iași, primăria a renunțat la suplimentarea autorizațiilor după ce asociația profesională a taximetriștilor s-a opus, deși un studiu de specialitate comandat în 2020 stabilise că orașul avea nevoie de 2.100–2.200 de autorizații.

Progresul tehnologic rezultă din constatarea că peste 95% dintre transportatorii analizați utilizau cel puțin o aplicație informatică pentru intermedierea comenzilor, în timp ce unele dispecerate declarau că mai mult de 85% dintre comenzi circulau prin aplicații. Raportul identifică inclusiv un operator care nu mai utiliza frecvențele și echipamentele radio de peste zece ani, deși obligațiile legale îl determinau să suporte în continuare costurile aferente, ceea ce susține înlocuirea cerințelor legate de o tehnologie determinată cu reguli care urmăresc funcția de comunicare necesară serviciului.

IV. Justificarea soluției legislative din perspectiva tehnicii legislative

Modificarea Legii nr. 38/2003 permite integrarea noilor reguli în regimul existent al autorizării, gestiunii serviciului și controlului, potrivit cerințelor de coerență și evitare a paralelismelor prevăzute de Legea nr. 24/2000. Eliminarea contingentelor necesită înlocuirea procedurii de selecție comparativă cu soluționarea cererilor pe baza îndeplinirii condițiilor legale, precum și înlăturarea trimiterilor la punctaje, criterii de departajare și liste de așteptare, deoarece simpla abrogare a plafonului demografic ar lăsa în vigoare obstacole procedurale incompatibile cu accesul deschis.

Corelările privesc și documentele care dovedesc folosința autovehiculului, certificarea RAR, înlocuirea mașinii și consecințele încetării contractului, astfel încât admiterea închirierii și a comodatului să producă efecte în toate etapele autorizării. În materia tarifelor și a dispecerizării, intervențiile cuprind dispozițiile de fond, documentele obligatorii și sancțiunile aferente, pentru a evita situația în care o conduită devenită facultativă ar continua să atragă răspunderea transportatorului printr-o normă rămasă necorelată.

V. Existența unui precedent normativ în materia titlurilor de folosință asupra autovehiculelor

Articolul 13 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 oferă un precedent pentru utilizarea autovehiculelor deținute în proprietate, închiriere, comodat sau leasing în cadrul unei activități de transport supuse autorizării, potrivit regimului descris în studiul Consiliului Concurenței. Admiterea formelor contractuale de folosință separă accesul la bunul necesar activității de obligația achiziționării sale, în timp ce autorizarea vehiculului, identificarea operatorului și cerințele profesionale continuă să determine legalitatea prestației; preluarea principiului în taximetrie respectă particularitățile serviciului și existența unor regimuri distincte pentru cele două categorii de transport.

VI. Fundamentul constituțional și garanțiile exercitării activității

Libertatea economică garantată de art. 45 din Constituție și obligația statului de a proteja concurența, prevăzută la art. 135 alin. (2) lit. a), susțin examinarea restricțiilor de acces în raport cu necesitatea și proporționalitatea lor. Protecția proprietății, consacrată de art. 44, privește și posibilitatea valorificării bunului prin transmiterea folosinței sale, în limitele legii, iar menținerea atribuțiilor locale de autorizare, organizare și control permite exercitarea responsabilităților publice asupra serviciului în cadrul noilor condiții de acces.

Contractele scrise, durata minimă de șase luni, identificarea autovehiculului și menționarea destinației sale pentru taximetrie urmăresc stabilitatea raportului de folosință și verificarea continuității condițiilor autorizării, iar limitarea comodatului la un autovehicul pentru fiecare transportator delimitează folosința gratuită ca modalitate complementară de acces la activitate. Plata chiriei prin transfer bancar, comunicarea modificărilor contractuale și suspendarea autorizației la încetarea folosinței asigură identificarea raporturilor patrimoniale relevante, cu delimitarea obligațiilor fiscale ale titularului autorizației de cele aferente veniturilor din chirie.

Protecția călătorului se sprijină pe menținerea atestării profesionale, a agreării tehnice, a asigurărilor și a fiscalizării, la care se adaugă posibilitatea verificării autorizației și a transmiterii sesizărilor prin sistemul informatic integrat, în condiții de acces diferențiat la date și de stocare limitată a informațiilor personale, fără ca evaluările utilizatorilor să substituie verificările necesare aplicării unei sancțiuni.

VII. Efectele economice și bugetare ale reglementări

Închirierea reduce capitalul necesar intrării pe piață și permite repartizarea în timp a costului utilizării autovehiculului, ceea ce poate facilita inițierea activității și înnoirea flotelor.

ROMÂNIA

SENAT

Eliminarea dispecerizării obligatorii introduce posibilitatea alegerii serviciilor în funcție de utilitatea lor economică, relevantă în condițiile în care raportul consemnează pentru Arad un abonament de 250 lei lunar pentru fiecare vehicul, echivalentul a 3.000 lei anual, fără ca renunțarea la obligația legală să presupună dispariția serviciului sau încetarea relațiilor contractuale pe care operatorii le consideră avantajoase.

Extinderea zonei de operare cu până la 30 de kilometri dincolo de limita localității de autorizare permite deservirea unor deplasări legate de locuințe, locuri de muncă și obiective situate în zonele periurbane, cu posibilitatea unei utilizări mai eficiente a capacității disponibile. Acceptarea plății cu cardul, inclusiv prin soluții software, lărgește accesibilitatea serviciului pentru călătorii care nu dispun de numerar, iar libertatea utilizării mai multor aplicații poate reduce timpul de căutare și poate intensifica presiunea concurențială, efecte a căror amploare depinde de cererea și structura fiecărei piețe locale.

În plan bugetar, scutirea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice și hibride diminuează veniturile locale aferente, în scopul stimulării investițiilor în respectivele categorii de vehicule, iar sistemul informatic integrat presupune cheltuieli de realizare și funcționare din bugetul A.N.R.S.C. Studiul nu cuantifică totalul taxelor aferente flotei eligibile și nici costul infrastructurii informatice, astfel încât evaluarea financiară necesită datele autorităților competente și examinarea sursei de finanțare potrivit exigențelor constituționale, fără anticiparea unor încasări suplimentare certe din eventuala extindere a activității. senat.ro

VIII. Concluzii

Prin corelarea libertății de acces cu obligații verificabile de siguranță, informare și conformare fiscală, propunerea legislativă permite taximetriei să concureze prin calitatea serviciului și eficiența organizării, într-un regim în care autoritățile răspund pentru respectarea condițiilor legale, iar deciziile privind investiția, tehnologia și tariful aparțin operatorului care suportă riscul activității.

În procedura parlamentară vor fi solicitate, potrivit Constituției și legii, punctul de vedere al Guvernului, avizul Consiliului Legislativ și avizul Consiliului Economic și Social.

INIȚIATOR,

SENATOR CĂTĂLIN SILEGEANU

Semnatar: Silegeanu Catalin
Data si ora semnarii: 2026.11.12 16:09:24 +0200