

## EXPUNERE DE MOTIVE

Prezentul proiect de lege își propune să modifice și să completeze semnificativ *Legea 38/2003 privind transportul în regim de taxi și de închiriere* întrucât realitatea faptică a dovedit că în această lege există o serie de disfuncționalități care au dus la o eronată înțelegere și aplicare a acestora, sporind astfel birocrăția, corupția și evaziunea fiscală, lucru ce a creat o stare generală de nemulțumire atât la nivelul agenților economici operatori taxi cât și în rândul taximetriștilor independenți. În fapt, propunem o formă cu totul nouă a legii care să elimine toate aceste aspecte negative.

Nu este firesc să se amestece în aceeași lege transportul în regim de taxi și sistemul de închiriere al autoturismelor. Sistemul *Rent a car* are o cu totul altă destinație și se poate supune tuturor reglementărilor date de ARR în cadrul Ministerului Transporturilor, Construcției și Locuinței, deoarece autoturismele închiriate se deplasează preponderent pe întreg teritoriul țării și nu numai în interiorul unei localități așa cum o fac taxiurile, care numai ocazional pot face aceste deplasări. Separarea prevederilor legislative care reglementează cele două servicii este susținută și de conținutul Capitolului 3 de negociere în vederea aderării României la UE.

De aceea propunem eliminarea din textul de lege a *regimului de închiriere al autoturismului*, întrucât activitatea de transport taxi nu are nimic comun cu regimul închirierii.

Pornind de la aceste considerente am propus modificarea „Legii 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere” schimbând chiar titlul legii în :

### **„LEGE PRIVIND AUTORIZAREA ȘI EFECTUAREA TRANSPORTULUI ÎN REGIM DE TAXI”.**

De asemenea, în urma recomandării europene de a se renunța la obligativitatea de prezentare la licențiere a unei recomandări din partea unei asociații profesionale reprezentative, recomandare aplicată deja în legi și ordine privind transportul de marfă și persoane, este necesară **implementarea acestei recomandări și în Legea privind transportul în regim de taxi.**

În prezent, se poate aprecia că autoritățile administrației publice locale au reușit să încheie faza de organizare și reglementare a acestui serviciu public de interes general, fiind necesară trecerea într-o nouă etapă de perfecționare și apropiere a acestui serviciu de modele existente în statele avansate ale Europei.

Având în vedere că transportul în regim taxi este un serviciu de interes public și Legea 38/2003 prevede dubla „autorizare” prin licențierea de către ARR și autorizarea de către consiliile locale, se propune **eliminarea din lege a licențierii ARR.** Aceasta corespunde și actualului program de guvernare care promovează descentralizarea și autonomia locală.

Ținând cont de faptul că în acest an s-a modificat Ordonanța 44/1997 privind transporturile rutiere, iar ulterior a fost aprobată Legea 105/2000, prin Ordonanța 109/2005 privitor la dispariția licenței de execuție, considerăm oportun ca acest fapt să se reflecte și în activitatea de taximetrie, de aceea, proiectul propune și simplificarea procedurilor privind obținerea autorizației de taxi, prin eliminarea licenței de execuție pentru vehicul.

Procedând la o analiză pe text a Legii 38/2003, constatăm ca încă de la art.1 a fost creată o confuzie generală, întrucât acest articol spune că Legea 38/2003, reglementează *transportul public de persoane* și nu transportul privat de persoane .

În actuala propunere, începând cu articolul 1, se definește altfel activitatea de taxi, ca pe o activitate comercială privată **de interes public**, care nu poate fi asimilată transportului public.

Confuzia a fost cu atât mai mare cu cât există în țară numeroase localități în care autoritatea publică locală desfășoară, prin intermediul Regiilor Autonome de Stat sau prin serviciile publice proprii, transporturi cu tramvaie, troleibuze, autobuze etc. a căror activitate este, în unele cazuri, desigur, subvenționată de stat sau de către autoritatea publică locală.

Transportul privat nefiind subvenționat, trebuie să scoată în evidență calitatea, profesionalismul și competența, condiții care nu reprezintă priorități pentru serviciul de ” protecție socială ” subvenționat de către autorități, în cazul serviciilor publice.

Odată cu aplicarea Legii nr. 38/2003 s-a demarat și înlocuirea caselor de marcat de pe taxiuri, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza case de marcat electronice cu memorie fiscală.

Această aplicație a fost costisitoare pentru taximetriști și, acum, se dovedește că, în procent foarte mare, aceste case de marcat nu au fost întotdeauna utile ca scop, deoarece nu există un sistem unitar de abordare a fiscalității în acest domeniu.

Azi, conform prevederilor Codului fiscal, există o multitudine de abordări în ce privește fiscalitatea în taximetrie, deși obiectul de activitate și condițiile în care acestea se desfășoară sunt identice :

a) operatorii de transport în regim de taxi, taximetriștii independenți și asociațiile familiale de taximetriști, ca agenți economici care desfășoară aceeași activitate în taximetrie sunt impozitați diferențiat, unii după venitul net, alții după venitul brut și ceilalți după normele de venit;

b) agenții economici din taximetrie beneficiază de un tratament diferențiat. Dintre aceștia, taximetriștii independenți, circa 40% din total, beneficiază de un tratament fiscal preferențial, ceea ce provoacă distorsiuni reale de concurență, deoarece contravaloarea serviciilor prestate este impozitată diferit, aducând un avantaj de 11-12%, după calcule comparative temeinic realizate;

c) pentru unii agenți economici din taximetrie, care desfășoară și alte activități independente, Codul fiscal stabilește ca impunerea să se realizeze în sistem real;

d) toți agenții economici din taximetrie au avut obligația de a utiliza case electronice de marcat cu memorie fiscală, în condițiile în care pentru 40% dintre aceștia casele de marcat sunt, în general, inutile, deoarece aceștia sunt impozitați la norma de venit.

În actualul text de lege se face referire la faptul că impozitarea pentru același tip de activitate, indiferent de modul de practicare al acestei activități, se va face în mod nediscriminatoriu și nediferențiat.

În aceste condiții, casele de marcat își vor justifica prezența și utilitatea iar organelor de control fiscal le va fi mult mai ușor să realizeze controlul și urmărirea respectării contribuției la bugetul general.

Bineînțeles, tot în conformitate cu posibilitățile oferite de Codul fiscal, fiecare agent economic din taximetrie va trebui să-și realizeze o formă de contabilitate, care să-i asigure calculele necesare achitării impozitelor.

Proiectul prezentat mai propune și simplificarea procedurilor privind obținerea autorizației taxi prin eliminarea licenței de transport taxi și de execuție, întrucât s-a dovedit că licența emisă de ARR nu impune și nu reglementează nimic în plus față de autorizarea obținută de la autoritatea publică locală, dovedindu-se a fi doar o suprapunere de competențe.

În sprijinul aceleiași propuneri de simplificare a obținerii autorizației, stă și realitatea faptică potrivit căreia transportul de persoane în regim de taxi se desfășoară pe raza localității de autorizare, fără respectarea unor trasee fixe prestabilite de către ARR sau a unui orar prestabilit de către această autoritate. În această situație nu se justifică utilitatea acestor licențe care se eliberează în aceleași condiții ca și autorizația, ducând doar la o creștere a birocrăției și a fiscalității. Pentru eliberarea acestor licențe și autorizări se depun acum aceleași documente la două instituții diferite fără a exista o motivație în acest sens și deschizând calea unei birocrății sporite, unei pierderi de timp și a unor cheltuieli inutile.

Considerăm că este suficientă autorizarea din partea administrațiilor publice locale deoarece activitatea de taxi se desfășoară preponderat pe teritoriul localităților respective și numai cu caracter cu totul ocazional în afara localităților.

Credem că existând siguranța în ceea ce privește desfășurarea unei astfel de activități, calitatea serviciilor va crește, iar principalul beneficiar al acestui fapt va fi clientul cărui i se vor putea oferi servicii mult mai bune din punct de vedere calitativ. Se va ajunge la apariția rapidă a unui parc auto modern, deoarece executanții acestui serviciu vor fi încurajați să facă investiții în domeniu.

De asemenea, reglementarea modului de stabilire a tarifelor minimale și maximale are menirea de a înlătura pe de o parte actele și faptele ce pot da naștere unei concurențe neloiale, iar pe de altă parte vor diminua tendințele de „protecție socială” ce pot fi adoptate de către autoritățile administrațiilor publice locale și, nu în ultimul rând, de a asigura un minim de protecție în raport cu cerințele legale specifice pentru desfășurarea acestei activități.

Au fost introduse în Proiect prevederi omise din Legea nr. 38/2003, care acum sunt de actualitate, respectiv:

- prevederi privind deținerea de autovehicule prin contract de leasing ;
- prevederi privind posibilitatea autorizării asociațiilor familiale ;
- prevederi privind posibilitatea executării serviciului de taximetrie prin cooperare, pe baza asocierii în participațiune.

Pentru clarificarea unor proceduri aplicate de autoritățile administrației locale, acest proiect prevede:

- introducerea Listei de așteptare la primării, ca măsură de eliminare a abuzurilor și corupției în legătură cu atribuirea autorizațiilor taxi ;
- definirea cazurilor justificate în care un autovehicul taxi, aflat sub o autorizație taxi, poate fi înlocuit ;
- stabilirea numărului maxim de taxiuri necesare la un moment dat în piață, ținându-se seama de o expertiză autorizată.

În cazul atestării profesionale a taximetriștilor, proiectul prevede eliminarea limitării valabilității atestatului profesional la 5 ani, stabilindu-i-se valabilitatea nelimitată.

Proiectul propune ca, începând cu 1 ianuarie 2007, să fie limitată prima intrare în piața taximetriei numai la autoturismele cu o vechime maximă de 3 ani, realizându-se o măsură reală de protecție a mediului și, totodată, de creștere a standardului de confort în transport.

Deoarece normele de aplicare a legii nr. 38/2003 nu au fost suficient de clar întocmite, s-a ajuns în situația dezvoltării unor practici frauduloase, precum cea a utilizării alternative a unor aparate de taxat pe aceeași mașină.

Proiectul inserează precizări privind interdicția unor astfel de practici și sancționarea lor, precum și regula generală privind condiția în care să se realizeze fiscalizarea pentru a preveni evaziunea fiscală a taxiului, care are caracterul unei declarații pe propria răspundere, crescând gradul de responsabilitate a deținătorului autorizației taxi.

Proiectul introduce un nou capitol, privind **“Regimul autorizației taxi”**

Dupa aproape 2 ani de la reorganizarea taximetriei în România, conform prevederilor Legii nr. 38/2003, se poate aprecia că serviciul public respectiv a fost reorganizat și reglementat corespunzător de către autoritățile administrației publice locale.

Măsurile de organizare și control au contribuit la disciplinarea operatorilor taxi și a taximetriștilor independenți, cu toate că mai există suficiente cazuri de corupție, de evaziune fiscală și de piraterie.

Problema rămasă nerezolvată este cea a eficientizării activității economice respective și, în mod special, a încurajării efortului investițional în domeniu.

Operatorii de transport și taximetriștii independenți nu se simt încurajați și protejați în efortul lor investițional, datorită lipsei de perspectivă și de asigurare a continuității activității. Regimul temporar al autorizației taxi, fără nici o asigurare a utilizării ei pe termen lung, este principala cauză a acestei lipse de siguranță.

Este necesar acum, după efortul reorganizării taximetriei, să se asigure siguranța efortului investițional, ca în toate statele europene, și nu numai, prin permanentizarea deținerii autorizațiilor taxi de către operatori și taximetriști independenți.

Pe cale de consecință, autorizația taxi, devenind un document deținut permanent, cu drept de folosință și de dispoziție, capătă valența unui document cu titlu de valoare, a cărui transmitere poate fi realizată în condițiile legilor existente și în cazurile stabilite de prezentul proiect de lege.

Liberalizarea în anumite condiții a circulației autorizației taxi, fără a scăpa de sub control evidența și calitatea noilor deținători, se stabilește prin acest proiect a fi realizată prin sistem de atribuire directă, cu drept de preempțiune pentru cei care au deja vechime în desfășurarea acestei activități și care au și mijloacele financiare necesare desfășurării unei astfel de activități, sau prin sistem bursier, în care prevalează evaluarea valorică, funcție de cererea și oferta existentă la un moment dat.

Proiectul prevede de asemenea capitolul „**Sanctiuni și contravenții**”, completându-l corespunzător noilor prevederi, dar mai ales funcție de gravitatea faptelor.

Experiența acestor ani de reorganizare a taximetriei, a relevat cazuri de menținere a unei anumite cote privind abuzurile și corupția, datorate în principal faptului că unele prevederi ale Legii 38/2003 erau ambigue, cât și a faptului că unele sancțiuni nu erau corespunzătoare cu gravitatea faptelor comise. S-au introdus sancțiuni mai severe pentru astfel de abateri, precum și pentru cei care prin neimplicare sau implicare cu rea credință, contribuie la menținerea corupției, evaziunii fiscale în domeniu, a „pirateriei” precum și la utilizarea frauduloasă a aparatelor de marcat.

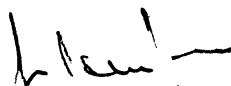
Actualul proiect, care modifică semnificativ și completează în mod radical Legea 38/2003, este menit să perfecționeze activitatea în domeniu precum și satisfacerea, în mai mare măsură, a nevoii de folosire de către populație a serviciului public de taximetrie.

Acest proiect este menit să elimine disfuncționalitățile și birocrăția existente încă în domeniul taximetriei, și să contribuie la diminuarea fenomenelor de corupție, evaziunea fiscală, precum și de piraterie încă practicate.

În acest sens, actualul proiect încearcă să găsească soluții la toate aceste probleme .

### **Inițiatori:**

**Deputat PNL Rareș Mănescu**



**Deputat PNL Mihăiță Calimente**



**Deputat PNL Frâncu Emilian**



**Deputat PNL Nini Săpunaru**



**Deputat PNL Almăjanu Marin**

