

**CES**

**De la:** Cdssa Cdssa <cdssaapl@gmail.com>  
**Trimis:** 26 March 2019 12:41  
**Către:** CES; silvia.ariciu@gmail.com  
**Cc:** vali.baciu@a.mdrap.ro; dorin.ciomag@mdrap.ro; iulian.lenta@mdrap.ro  
**Subiect:** proiect OUG taximetrie cu avize si adrese MFP si MAE  
**Atașări:** OUG taximetrie si adrese MFP si MAE.pdf



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



Direcția Generală Juridică, Relația cu Parlamentul și Afaceri Europene  
 Serviciul Dialog Social și Relația cu Structurile Asociative  
 Nr. 31058/MDRAP/26.03.2018

Către,

**CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL**  
**Domnului Președinte Iacob BACIU**

Stimate domnule Președinte,

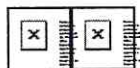
Revenim la email-ul transmis anterior, vă transmitem, anexat, proiectul de *Ordonanță de Urgență pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, precum și adresele MFP și MAE . Menționăm că proiectul de OUG are avizele ministerelor implicate, urmând ca în cel mai scurt timp posibil să se obțină avizul de la Ministerul Justiției, .

Cu stimă,

Secretariatul CDS-MDRAP

șef serviciu Dorin Ciomag

cons. Ion Popescu, cons. Vlad Axinte



tel. nr. 021.314.96.55; 021.319.20.89

fax. nr. 021.319.86.82

email: [ion.popescu@mdrap.ro](mailto:ion.popescu@mdrap.ro); [vlad.axinte@mdrap.ro](mailto:vlad.axinte@mdrap.ro); [cdssaapl@gmail.com](mailto:cdssaapl@gmail.com)

P Protejeaza mediul inconjurator! - Gandeste-te la mediu inainte de a printa acest email.  
P Protect the environment! Are you sure you need to print this email?

R Redu! Recicleaza! Reutilizeaza



## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL
Înregistrat nr. <u>13.34</u>
Data <u>26.03.2019</u>

### Secțiunea 1

#### Titlul proiectului de act normativ

**Ordonanță de urgență a Guvernului pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere**

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii proiectului de act normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>I. Potrivit dispozițiilor O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, în vederea asigurării transportului de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean autoritatea competentă, respectiv Ministerul Transporturilor prin instituțiile publice din subordine are ca atribuții stabilirea modului de întocmire și aprobare a programului de transport interjudețean, precum și modul de atribuire a traseelor cuprinse în acest program.</p> <p>În conformitate cu prevederile art. 55 din Anexa „Norme metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere”, aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011 cu modificările și completările ulterioare, programul de transport interjudețean se întocmește și se aprobă de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. pentru o perioadă de 74 de luni, iar traseele cuprinse în programul interjudețean de transport și licențele aferente acestora se atribuie electronic prin sistemul național gestionat de Agenția pentru Agenda Digitală a României. Potrivit dispozițiilor Ordinului ministrului transporturilor nr. 980/2011, cu modificările și completările ulterioare, atribuirea traseelor cuprinse în programul interjudețean de transport și a licențelor aferente acestora se realizează în baza unor condiții de admitere a solicitării de participare și a unor criterii de evaluare.</p> <p>Astfel, Ministerului Transporturilor a elaborat în anul 2018, Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 prin care s-au stabilit noile condiții de admitere a solicitărilor de participare și a criteriilor de evaluare, în</p>
--	--

vederea atribuirii traseelor cuprinse în următorul program de transport interjudețean.

Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018 a fost atacat în instanță, Curtea de Apel Suceava dispunând prin Sentința nr. 15 din data de 08.02.2019 suspendarea executării art. I pct. 15 și pct. 1 lit. c) din Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 precum și suspendarea executării pct.1 lit. c) și pct. 2 din Anexa nr. 18 de la de la Normele metodologice astfel cum a fost înlocuită prin art. 1 pct. 18 din același act normativ. Sentința Civilă nr. 15/2019 are ca efect suspendarea, condiției de admitere a solicitărilor de participare privind experiența similară a operatorilor de transport.

Precizăm că suspendarea dispusă în cauza ce formează obiectul Dosarului nr. 6/39/2019 este executorie de drept, are relevanță și implicit aplicabilitate față de toți destinatarii Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018.

Totodată, prin adresa nr. 10560/20.03.2019, Ministerul Transporturilor a transmis faptul că Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011, a fost suspendat de Curtea de Apel Oradea, Secția a-II-a Civilă de Contencios Administrativ și Fiscal prin Sentința nr. 49/CA/2019 – P.I. din 15.03.2019.

Astfel, având în vedere faptul că la data de 30.06.2019 expiră perioada de valabilitate a programului de transport interjudețean și implicit a licențelor de traseu, precum și faptul că procedura de atribuire a traseelor cuprinse în următorul program de transport interjudețean, ar trebui să înceapă la data 02.04.2019 conform termenelor stabilite de prevederile legale, demararea acesteia în lipsa unei condiții de admitere a solicitărilor depuse de către operatorii de transport, conduce la distorsionarea voinței autorității competente în ceea ce privește stabilirea operatorilor de transport care urmează să efectueze transport de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean pe un anumit traseu.

Mai mult decât atât, situația creată a fost supusă și analizei Consiliului Concurenței care a atras atenția că nici o atribuire nu poate fi considerată ca fiind făcută în mod concurențial în condițiile

existenței unui singur criteriu de atribuire "cel mai mare punctaj acordat pentru vechimea parcului de autobuze", creându-se premisele restrângerii sau denaturării pieței concurențiale.

Totodată menționăm că, rezultatul final al atribuirii traseelor reprezintă o consecință directă a condițiilor de admitere a solicitărilor și a criteriilor de atribuire care vor rămâne/nu vor rămâne în vigoare în urma soluționării cauzei deduse judecătii, iar pe rolul instanțelor de judecată se află și alte cauze având ca obiect suspendarea/anularea parțială sau totală a actului normativ.

Precizăm faptul că transportul de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean asigură nevoia de deplasare a populației între localitățile situate pe teritoriul a două sau mai multe județe diferite. Expirarea valabilității actualului program de transport interjudețean și a licențelor de traseu aferente traseelor, precum și neprelungirea acestora conduc la imposibilitatea asigurării transportului interjudețean, ceea ce afectează un număr mare de călători.

De asemenea, în situația în care licențele de traseu nu sunt prelungite operatorii de transport sunt practic încurajați să efectueze transport de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean fără a deține licențe de traseu. Această practică poate afecta profund societatea românească și pe cetățenii acesteia, prin perpetuarea unor practici care au consecințe negative asupra: siguranței și calității vieții populației, calității serviciilor oferite de operatorii de transport rutier, mediului concurențial, bugetului de stat prin diminuarea veniturilor încasate ca urmare a neplătii taxelor și impozitelor aferente activităților de transport de persoane, ce sunt desfășurate în afara cadrului legal.

II. În privința transportului în regim de taxi și în regim de închiriere, Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare conține dispoziții potrivit cărora transportul în regim de închiriere reprezintă serviciu comunitar de utilități publice, în apanajul autorităților administrației publice locale.

În aceste condiții, se interpretează că transportul în regim de închiriere reprezintă serviciu public de transport, caz în care, autoritățile administrației publice locale trebuie să delege gestiunea serviciului, prin încheierea unui contract de atribuire a gestiunii delegate pentru executarea serviciului de transport în regim de închiriere.

Este necesar să se rețină că serviciul public de transport de călători face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice, domeniu de activitate definit și reglementat prin Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, care constituie legea-cadru în materia serviciilor comunitare de utilități publice.

La nivelul României, serviciile publice de transport trebuie să fie organizate potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, al cărui scop este definirea modului „în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței”.

Facem precizarea că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește, condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Menționăm faptul că până în prezent, pentru transportul în regim de închiriere nu au fost acordate compensații pentru obligații de serviciu public și nici drepturi exclusive.

Or, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.

Astfel, prin intrarea în vigoare a *Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative-teritoriale nr. 92/2007*, se asigură respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și redefiniște modalitățile de prestare a serviciului public de transport local, impunând abordarea într-o viziune nouă, integrată, a legislației în vigoare.

Urmare a faptului că și în practică s-a constatat că transportul în regim de închiriere nu îndeplinește caracteristicile de serviciu public, întrucât transportatorii autorizați își asumă prestarea acestui tip de transport în condiții de piață, fără intervenția autorităților administrației publice centrale sau locale, cu atât mai mult cu cât până în prezent o parte dintre administrațiile publice locale nici nu au elaborat un regulament de organizare și executare a serviciului de transport în regim de închiriere și pe cale de consecință nu au autorizat acest tip de transport public, Legea nr. 92/2007 a exclus din sfera serviciilor publice de transport local, serviciile de transport în regim de închiriere, astfel realizându-se schimbarea regimului

juridic al acestui tip de transport din serviciu de utilitate publică în transport comercial.

Prin dispozițiile legii Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, legiuitorul a stabilit numai în cazul serviciului de transport în regim de taxi aria de efectuarea a acestui tip de transport, și anume:

a) permanent, în interiorul localității de autorizare, la cererea clientului;

b) ocazional, între localitatea de autorizare și alte localități sau puncte de interes, numai la cererea expresă a clientului, cu acordul taximetristului, având obligația revenirii în localitatea de autorizare după executarea cursei;

c) ocazional, între localitatea de autorizare și alte localități de peste frontieră, la cererea expresă a clientului și cu acordul taximetristului, cu obligația revenirii autovehiculului în localitatea de autorizare după executarea cursei.

Astfel, având în vedere faptul că în cazul serviciului de transport în regim de închiriere nu a impusă o astfel de arie de desfășurare, în practică constatându-se că acest tip de transport se desfășoară în mare parte între localitățile dintr-un județ sau județe diferite. Mai mult decât atât acest tip de transport se adresează unor alte categorii de persoane, în special în scop turistic, de la și către aeroporturi interne și internaționale, precum și în scopul unor călătorii de afaceri, depășind în majoritatea cazurilor aria de competență a unei unități administrativ teritoriale.

Prin urmare, acest tip de transport reprezintă de cele mai multe ori o activitate de interes național și nu de interes local.

În contextul celor menționate, este necesară revizuirea Legii nr. 38/2003 prin abrogarea dispozițiilor privind delegarea serviciului prin modalitățile prevăzute de Legea nr. 51/2006 și atribuirea de contracte, acțiune ce continuă revizuirea și actualizarea legislației primare referitoare la serviciile comunitare de utilități publice și care asigură corelarea și alinierea reglementărilor privind serviciul de transport public de călători la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În ceea ce privește transportul public, contra cost, de persoane fără deținerea unei autorizații, la art. 55, pct. 3, lit h) din Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, se prevede dispoziția legală potrivit căreia constituie contravenție următoarea faptă, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să fie considerată infracțiune, și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 5.000 lei aplicabilă persoanelor fizice sau juridice pentru efectuarea, în mod repetat, de transport public, contra cost, de persoane cu un autoturism sau de mărfuri cu un autovehicul, a următoarelor fapte, prevăzute la art. 7, alin. (2) și (3):

	<p>„(2) Este interzis transportul public, contra cost, de persoane cu un autoturism, fără a deține pentru acesta, după caz, autorizație taxi valabilă sau copie conformă valabilă, potrivit prevederilor alin. (1).</p> <p>(3) Este interzis transportul public, contra cost, de mărfuri sau de bunuri cu un autovehicul cu masa maximă autorizată de cel mult 3,5 tone, fără a deține pentru acesta autorizație taxi valabilă, potrivit prevederilor alin. (1), ori altă autorizație valabilă.”</p> <p>Raportat la această prevedere, este dificil ca organele de control să probeze caracterul repetitiv al faptei, astfel încât să poată aplica sancțiunea.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>I. Având în vedere faptul că data soluționării pe fond a cauzei este incertă, iar pâna la această dată, nu există certitudinea dacă dispozițiile a căror executare a fost suspendată vor rămâne în vigoare sau vor fi anulate de instanța de judecată;</p> <p>Ținând seama de faptul că legiuitorul prin O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere nu a prevăzut în sarcina Ministerului Transporturilor și stabilirea prin norme a posibilității prelungirii valabilității programului de transport interjudețean;</p> <p>Proiectul propune aprobarea prelungirii valabilității Programului de transport interjudețean, precum și a licențelor de traseu aferente acestora. În acest sens subliniem faptul că măsura dispusă prin proiectul de act normativ vizează exclusiv prelungirea Programului de transport interjudețean, nefiind afectate Programele de transport județene a căror regim juridic este stabilit de Legea nr. 92 a serviciilor de transport public local.</p> <p>Prin această măsură se asigură următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- continuitatea transportului de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean;</li> <li>- evitarea unor practici ilicite în activitățile de transport de persoane, ce constau în efectuarea acestora fără ca operatorii de transport să dețină licențe de traseu;</li> <li>- evitarea impactului negativ asupra bugetului de stat, prin diminuarea veniturilor încasate ca urmare a neplății taxelor și impozitelor aferente activităților de transport de persoane, ce vor fi desfășurate în lipsa unui cadru legal suficient și lipsit de echivoc.</li> </ul> <p>Prin adoptarea actului normativ se aprobă prelungirea valabilității licențelor de traseu și a Programelor de transport interjudețean până la data de 30 iunie 2023, stabilirea acestei date fiind raportată la practica instanțelor judecătorești referitoare la acordarea termenelor pentru soluționarea unor astfel de litigii, inclusiv la procedura și termenele acordate de Înalta Curte de Casație și Justiție.</p> <p>II. În domeniul transportului în regim de închiriere se propune:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. schimbarea regimului juridic al serviciilor de transport în regim de închiriere, din servicii de utilitate publică în transport</li> </ol>



comercial, ca o consecință a intrării în vigoare a Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative-teritoriale nr. 92/2007, prin care s-au exclus din sfera serviciilor publice de transport local, serviciile de transport în regim de închiriere, astfel realizându-se schimbarea regimului juridic al acestui tip de transport, din serviciu de utilitate publică, în transport comercial.

2. transferul de atribuții privind organizarea și efectuarea transportului în regim de închiriere de la autoritățile administrației publice locale la Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., instituție cu atribuții exclusive în domeniul transportului rutier de persoane în trafic național.

3. eliminarea expresiei „în mod repetat”, de la art. 55, pct. 3, lit. h) din Legea nr. 38/2003 astfel încât, sancțiunea să fie aplicabilă persoanelor fizice sau juridice pentru efectuarea, de transport public, contra cost, de persoane cu un autoturism sau de mărfuri cu un autovehicul, fără respectarea prevederilor art. 7 alin. (2) sau, după caz, ale art. 7 alin. (3).

Având în vedere următoarele situații:

- creșterea activităților de transport de persoane în regim de taximetrie cu încălcarea prevederilor legale, cu caracter de fenomen permanent;
- amploarea maximă a imposibilității sancționării faptelor de piraterie în transportul de persoane în regim de taximetrie, întrucât, caracterul repetitiv al faptei contravenționale este ambiguu și imposibil de măsurat;
- activitatea de transport de persoane în regim de taximetrie cu încălcarea prevederilor legale determină consecințe negative asupra strategiilor autorităților administrației publice locale în privința transportului public local, cu impact negativ asupra mediului înconjurător din cauza creșterii poluării;
- impactul negativ asupra mediului concurențial normal al activității operatorilor care sunt autorizați să presteze serviciul de taximetrie, având în vedere numărul limitat al autorizațiilor care se eliberează la nivelul unităților administrativ-teritoriale;
- inaplicabilitatea obligațiilor prevăzute la art. 7 alin. (2) și alin. (3) din Legea nr. 38/2003, întrucât agenții de poliție nu pot dovedi caracterul repetitiv al faptei;
- imposibilitatea sancționării persoanelor fizice sau juridice care nu respectă art. 7 alin. (2) și alin. (3) din Legea nr. 38/2003, ce a determinat perpetuarea efectuării transportului public, contra cost, de persoane cu un autoturism, fără a deține pentru acesta, după caz, autorizație taxi valabilă sau copie conformă valabilă, conducând la calitatea necorespunzătoare a serviciului de taximetrie și a creșterii evaziunii fiscale;
- multiplele sesizări ale operatorilor ai serviciului public de

	<p>taximetrie care îndeplinesc condițiile legale și a căror activitate este influențată negativ de faptele de piraterie prestate în transportul public în regim de taxi și în regim de închiriere;</p> <p>- necesitatea stringentă a scăderii evaziunii fiscale generată de practicile ilicite în transportul rutier de persoane în regim de taximetrie,</p> <p>Întrucât elementele mai sus prezentate vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, se impune aprobarea unui act normativ care să soluționeze problemele în regim de urgență în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

1. Impactul macroeconomic	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență au impact pozitiv asupra calității transportului public în regim regim de închiriere.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ are impact pozitiv asupra mediului concurențial. Proiectul nu cuprinde măsuri de natura ajutorului de stat.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență are beneficii directe asupra mediului de afaceri, prin stimularea activității transportului de închiriere, în condițiile legii.
2 <sup>1</sup> Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 <sup>2</sup> Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ cuprinde măsuri cu impact pozitiv asupra calității vieții tuturor cetățenilor, indiferent de categoria socială.
4. Impactul asupra mediului	
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 4-a**  
**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**  
- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. impozit pe profit ii. impozit pe venit b) bugete locale: i. impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. contribuții de asigurări	Nu este cazul.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale : i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii	Nu este cazul.					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
7. Alte informații	Nu este cazul					

**Secțiunea a 5-a**  
**Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	
--	--

a. Acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ	Prin intrarea în vigoare a proiectului, vor fi modificate: - <i>Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare;</i>
b. Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	
1 <sup>1</sup> . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 6-a

#### Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ se supune consultării structurilor asociative ale autorităților publice locale

4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Prezentul proiect de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ. Prezentul proiect de act normativ necesită avizul Consiliului Economic și Social.  Prezentul proiect de act normativ necesită avizul Consiliului Concurenței.
6. Alte informații	După îndeplinirea procedurii de avizare interministerială proiectul de act normativ va fi transmis Secretariatului General al Guvernului.

#### Secțiunea a 7-a

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 8-a

#### Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor	Nu este cazul.
--	----------------

noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta *Ordonanță de urgență a Guvernului pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate.

**VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**

Vasile Daniel SUCIU



**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,**

Alexandru-Răzvan CUC



**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE REGLEMENTARE PENTRU SERVICIILE  
COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE**

Ionel TESCARU



AVIZĂM FAVORABIL

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

Carmen Daniela DAB



**MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE**

Eugen-Orlando TEODOROVICI

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

Teodor - Viorel MELEȘCANU

**MINISTRUL DELEGAT PENTRU AFACERI  
EUROPENE**

George CIAMBA

**MINISTRUL JUSTIȚIEI,**

Tudorel TOADER

## **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

**pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere**

Luând în considerare necesitatea asigurării continuității transportului de persoane contra cost prin servicii regulate în trafic interjudețean după data de 30 iunie 2019, pericolul afectării grave a activității economice a operatorilor economici, afectarea nevoilor de mobilitate a cetățenilor, precum și riscul consecințelor ce decurg din suspendarea de către instanțele de judecată a unor prevederi ale actului normativ ce reglementează procedurile și criteriile de atribuirea a unui nou Program de transport interjudețean,

Având în vedere că prin Sentința Civilă nr. 15/2019 Curtea de Apel Suceava a dispus suspendarea executării art. I pct. 15 și pct. 1 lit. c) din Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1824/2018 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011, fapt ce afectează grav derularea procedurilor de atribuire a noului Program de transport interjudețean prin faptul că în condițiile existenței unui singur criteriu de atribuire procedura nu poate fi considerată ca fiind făcută în mod concurențial,

Reținând faptul că din punct de vedere concurențial a fost sesizată crearea premiselor restrângerii sau denaturării pieței concurențiale, prin continuarea procedurilor de atribuire fără aplicarea tuturor criteriilor avute inițial în vedere de autoritatea competentă în ceea ce privește stabilirea operatorilor de transport care urmează să efectueze transport de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean pe un anumit traseu,

Precum și faptul că neîndeplinirea procedurilor de atribuire până la data de 30 iunie 2019 cand se sfârșește valabilitatea actualului program de transport va întrerupe fluxul de transport de persoane intrerjudețean afectând nevoia de mobilitate a cetățenilor desfășurată atât în scopuri personale cât și în scopuri economice,

Având în vedere faptul că prin prevederile Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative - teritoriale nr. 92/2007, se asigură respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și

redefinește modalitățile de prestare a serviciului public de transport local, impunând abordarea într-o viziune nouă, integrată, a legislației în vigoare;

Ținând seama de dispozițiile Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative-teritoriale s-au exclus din sfera serviciilor publice de transport local, serviciile de transport în regim de închiriere, astfel realizându-se schimbarea regimului juridic al acestui tip de transport, din serviciu de utilitate publică, în transport comercial;

Având în vedere amploarea maximă a faptelor de piraterie și imposibilitatea sancționării acestora întrucât, caracterul repetitiv al faptei contravenționale este ambiguu și imposibil de măsurat, precum și faptul că această stare afectează calitatea serviciului de transport în regim de taxi și încurajează fapte contravenționale cu impact asupra evaziunii fiscale,

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public general și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.**

## **CAP. I**

### **Instituirea unor măsuri în domeniul transporturilor rutiere - Prelungirea valabilității actualului Program de transport interjudețean**

**Art. I** - Actualul Program de transport interjudețean, în baza căruia se efectuează transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean își menține valabilitatea până la data de 30.06.2023.

**Art. II** - La solicitarea operatorilor de transport care dețin licențe de traseu valabile la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență pe traseele cuprinse în actualul Program de transport interjudețean în baza căruia se efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean, Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. prelungeste valabilitatea acestora, cu plata tarifului aferent, până la data prevăzută la art. I.

**Art. III** - Procedura de prelungire a valabilității licențelor de traseu prevăzute la art. II se stabilește de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.."



## CAP. II

### Modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere

**Art. IV** - Legea 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, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 1 Prevederile prezentei legi reglementează autorizarea, organizarea, atribuirea gestiunii și controlul efectuării serviciului de transport în regim de taxi, precum și autorizarea, organizarea, și controlul efectuării transportului în regim de închiriere.”

2. La articolul 1<sup>1</sup> alineatul (1), literele c), d), aa) și ab) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“c) autorizația pentru efectuarea transportului în regim de taxi sau a transportului în regim de închiriere, denumită în continuare autorizația de transport - document eliberat în condițiile prezentei legi de autoritatea de autorizare, care atestă faptul că un transportator este autorizat să execute transportul respectiv poate participa la atribuirea în gestiune a serviciului de transport în regim de taxi;

d) autoritatea de autorizare - compartimentul sau serviciul de transport din cadrul primăriei localității sau a municipiului București, după caz, licențiat în acest scop de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.), pentru serviciul de transport în regim de taxi, în condițiile legii, sau Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., pentru transportul în regim de închiriere;

aa) RENT CAR - activitățile care vizează atât transportul de persoane realizat de transportatori autorizați cu autoturisme cu conducători auto, denumit în continuare transport în regim de închiriere, cât și serviciul de închiriere realizat de operatorii economici cu autoturisme fără conducător auto, denumit în continuare serviciu de închiriere;

ab) transport în regim de închiriere - transport de persoane realizat de transportatori autorizați cu autoturisme cu conducători auto, puse la dispoziția clienților pe bază de contract de închiriere tarifat pe oră sau pe zi, cu plata anticipată a contractului.”

3. La partea introductivă a alineatului (1) al articolului 2, literele c), și n) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“(1) Serviciile de transport în regim de taxi, ca servicii de utilitate publică, se organizează de către autoritățile administrației publice locale pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea îndeplinirii următoarelor cerințe:

c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport în regim de taxi;

n) atribuirea în gestiune delegată a executării serviciilor de transport în regim de taxi transportatorilor autorizați, în conformitate cu criteriile specifice prevăzute în prezenta lege.”

4. Articolul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:

“Art. 3 – (1) Serviciile de transport public local în regim de taxi fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică, se desfășoară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale și se efectuează numai de către transportatori autorizați de către autoritatea de autorizare, astfel cum este definită în prezenta lege.

(2) În cazul în care în localitatea respectivă nu există transportatori autorizați care execută servicii de transport în regim de taxi, consiliul local poate aproba, numai în această situație, ca executarea acestor servicii să se poată realiza în gestiune directă, la cerere, de către compartimentul sau serviciul de specialitate al primăriei, numai în baza licenței eliberate în acest scop de A. N. R. S. C., cu autovehiculele deținute de acesta în proprietate sau în temeiul unui contract de leasing.”

5. La articolul 9, alineatul (1) partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:

“(1) Autorizația de transport în regim de taxi sau autorizația de transport în regim de închiriere se eliberează de autoritatea de autorizare de pe raza administrativ-teritorială în care transportatorul își are sediul sau domiciliul, după caz, pe baza unei documentații care trebuie să conțină următoarele: “

6. La articolul 10, alineatele (2) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“(2) Pe baza autorizației de transport, transportatorul autorizat poate participa la procedura de atribuire în gestiune a executării unui serviciu de transport, prin care i se poate elibera câte o copie conformă a autorizației de transport pentru fiecare vehicul deținut în proprietate sau în temeiul unui contract de leasing, pe care îl va utiliza în transportul în regim de taxi, pe baza contractului de atribuire în gestiune.

(4) Autorizația taxi sau orice copie conformă este unică și netransmisibilă de la un transportator autorizat la alt transportator sau persoană fizică, asociație familială, precum și de la un autovehicul la altul.”

7. La articolul 11, alineatul (1) partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:

“(1) Autorizația taxi se eliberează de către autoritatea de autorizare, dacă a fost atribuită în cadrul procedurii de atribuire a gestiunii serviciului, stabilită în condițiile prezentei legi, după depunerea următoarelor documente în copie:”

8. La articolul 11, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

“(1<sup>1</sup>) În cazul transportului în regim de închiriere, copia conformă a autorizației de transport se eliberează de către autoritatea de autorizare, după depunerea documentelor prevăzute la alineatul (1) în copie.”

9. La articolul 11, alineatul (5), literele d), și e) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“ d) contractul de atribuire în gestiune a serviciului de transport în regim de taxi este în termen de valabilitate și transportatorul a respectat prevederile caietului de sarcini privind atribuirea;

e) transportatorul autorizat a înregistrat integral în evidențele contabile venitul brut realiza, din transportul în regim de taxi, în conformitate cu datele furnizate din memoria fiscală a aparatelor de taxat din dotarea taxiurilor pentru care solicită prelungirea autorizațiilor taxi .”

10. La articolul 11, alineatul (7), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:

“(7) Modelul și dimensiunile ecusoanelor vor fi stabilite prin regulamentul de organizare a serviciului de transport în regim de taxi, aprobat prin hotărâre a consiliului local sau a Consiliului General al Municipiului București, respectiv prin metodologia de autorizare și efectuare a transportului în regim de închiriere aprobată de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. și vor conține obligatoriu următoarele înscrisuri:”

11. La partea introductivă a articolului 13, literele e) și k) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“În cadrul atribuțiilor de coordonare a activităților privind transportul în regim de taxi, autoritățile administrației publice locale sau ale municipiului București, după caz, emit reglementări referitoare la:

e) interdicțiile și restricțiile privind activitatea în regim de taxi;

k) alte prevederi necesare bunei organizări și executării a serviciilor de transport în regim de taxi.”

12. La articolul 14<sup>1</sup>, alineatele (1), (2), (3), (4), (5), (7) și (9) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“ (1) Pe baza autorizațiilor taxi sau a copiilor conforme obținute prin procedurile stabilite de prezenta lege, autoritatea de autorizare va emite deținătorilor acestora contractul de atribuire a gestiunii delegate pentru executarea serviciului de transport în regim de taxi cu autovehiculele respective. Perioada de valabilitate a fiecărui contract de atribuire a gestiunii delegate este egală cu durata maximă de valabilitate a autorizațiilor taxi sau a copiilor conforme deținute de transportatorul autorizat, după caz, dar nu mai mult de 5 ani. Contractul de atribuire a gestiunii delegate poate fi reînnoit pe baza deținerii în continuare a unor autorizații taxi, obținute, în condițiile prezentei legi.

(2) Drepturile și obligațiile transportatorilor autorizați cărora li se atribuie în gestiune delegată executarea serviciilor de transport în regim de taxi se prevăd în caietele de sarcini anexate la contractele de atribuire în gestiune delegată.

(3) Se interzice titularilor contractelor de atribuire a gestiunii delegate a serviciilor de transport în regim de taxi să încheie cu terți contracte de subdelegare a serviciului de transport respectiv.

(4) Cesionarea parțială sau totală, după caz, a unui/unor contract/contracte de atribuire a gestiunii serviciului de transport taxi de către titularul/titularii acestora unuia sau mai multor transportatori nu este admisă decât dacă are loc una dintre următoarele operațiuni:

(5) Ca urmare a înființării noilor transportatori în urma uneia dintre operațiunile prevăzute la alin. (4), autoritatea de autorizare emitentă a autorizațiilor taxi, deținute de titularii inițiali ai contractelor de atribuire a gestiunii la cererea acestora, le va comasa sau distribui corespunzător între transportatorii inițiali și transportatorii nou-înființați, după caz, în raport cu numărul autovehiculelor care au fost preluate sau cedate între titularii contractelor și transportatorii nou-înființați.

(7) Pe baza autorizațiilor taxi obținute de fiecare transportator ca urmare a aplicării prevederilor alin. (5), contractele inițiale de atribuire a gestiunii vor fi atribuite corespunzător de autoritatea respectivă transportatorilor rezultați în urma derulării operațiunilor prevăzute la alin. (4), în interiorul aceluiași termen de valabilitate a contractului/contractelor inițial/inițiale.

(9) Prevederile alin. (3) - (7) sunt aplicabile corespunzător și în cazul contractelor de atribuire în gestiune directă a serviciului de transport în regim de taxi, în cazul în care sunt aplicabile prevederile art. 3 alin. (2)."

13. La articolul 14<sup>2</sup>, alineatele (1), (2), (3), (4), (5), (9) și (11) se modifică și vor avea următorul cuprins:

"(1) Serviciul de transport în regim de taxi se atribuie în gestiune delegată, prin contract de atribuire, de către autoritatea de autorizare, transportatorilor autorizați, pe baza autorizației de transport corespunzătoare, emisă de către aceasta, precum și pe baza numărului de autorizații taxi sau de copii conforme, după caz, obținute prin procedura de atribuire prevăzută la alin. (5) și (6) sau prin alte proceduri prevăzute în prezenta lege.

(2) Prin contractul de atribuire în gestiune se stabilesc toate condițiile în care se desfășoară serviciul de transport concesionat, pe baza autorizațiilor taxi atribuite fiecărui transportator autorizat, pentru autovehiculele deținute și utilizate conform prevederilor prezentei legi.

(3) Dovada atribuirii în gestiune pentru executarea serviciului de transport cu un autovehicul deținut este autorizația taxi eliberată pentru aceasta, în condițiile prezentei legi.

(4) Serviciile de transport în regim de taxi se atribuie în executare transportatorilor autorizați, prin concesiune, în gestiune delegată, respectându-se următoarele proceduri:

a) procedura de atribuire a autorizațiilor taxi și a ecusoanelor aferente, transportatorilor autorizați câștigători;

b) eliberarea autorizațiilor taxi, în conformitate cu prevederile art. 11;

c) încheierea contractelor de atribuire în gestiune delegată a serviciului de transport în regim de taxi, în conformitate cu numărul autorizațiilor taxi.

(5) Procedura de atribuire a autorizațiilor taxi constă în acordarea unor punctaje realizate din îndeplinirea criteriilor de departajare prevăzute la alin. (6), pentru fiecare autovehicul precizat în declarația pe propria răspundere că este deținut sau va fi deținut ca autovehicul nou, utilizat în condițiile prezentei legi, pentru executarea serviciului de transport respectiv, declarându-se câștigătoare autovehiculele care au obținut punctajele cele mai mari, în ordinea descrescătoare, stabilite pe grupe de autovehicule diferențiate în ordinea descrescătoare a capacității cilindrice a motoarelor. În condițiile în care numărul de autorizații taxi stabilit a se atribui nu se epuizează, procedura va fi reluată cu transportatorii autorizați înscriși pentru o nouă procedură. În cazul în care un transportator autorizat participă la procedura de atribuire cu autovehicule care urmează să fie dobândite, conform declarației pe propria răspundere, acesta va depune la autoritatea de autorizare o scrisoare de garanție în cuantum de 5% din valoare, pentru fiecare autovehicul astfel declarat. Garanția se restituie corespunzător pentru fiecare autovehicul dobândit, în momentul eliberării autorizației taxi conform prevederilor prezentei legi. Dacă în termen de 6 luni de la data desfășurării procedurii de atribuire în condițiile prezentei legi transportatorul autorizat nu solicită eliberarea autorizațiilor taxi pentru autovehiculele declarate deținute sau că vor fi deținute în proprietate ori în temeiul unui contract de leasing, aceste autorizații taxi se retrag și se va reține corespunzător garanția depusă.

(9) În cazul în care un transportator autorizat renunță la una sau mai multe autorizații taxi, când acestea se retrag sau se majorează numărul lor în condițiile prezentei legi, autoritatea de autorizare le va atribui cu prioritate transportatorilor autorizați înscriși în listele de așteptare, prin procedura de atribuire precizată la alin. (5).

(11) În cazul transportului de mărfuri sau bunuri în regim de taxi numărul de autorizații taxi atribuite poate fi limitat, după caz, în condiții similare celor prevăzute la art. 14, dacă așa se stabilește prin hotărâre a consiliului local sau a Consiliului General al Municipiului București. ”

14. La articolul 14<sup>3</sup>, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

“(1) Retragerea autorizației de transport se realizează de către autoritatea de autorizare și are drept consecință pierderea calității de transportator autorizat, anularea contractului de atribuire în gestiune a serviciului de transport în cazul

transportului în regim de taxi, precum și retragerea tuturor autorizațiilor taxi sau a altor copii conforme atribuite pe baza autorizației respective. ”

15. La articolul 14<sup>3</sup>, alineatul (4) , lit. d ) se modifică și va avea următorul cuprins:

d) au fost săvârșite abateri grave sau repetate de la prevederile contractului de atribuire în gestiune a serviciului, de la regulamentul de organizare a serviciului de transport sau după caz a metodologiei de autorizare și efectuare a transportului în regim de închiriere, respectiv, privind legalitatea, siguranța serviciului, calitatea și continuitatea serviciului sau protecția clientului și a mediului;”

16. La articolul 14<sup>3</sup>, alineatul (5), litera a) se abrogă.

17. La articolul 25, alineatele (1) și (7) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“(1) Transportul în regim de închiriere este serviciul de transport de persoane, executat cu un autoturism cu conducător auto, pus la dispoziția clientului pe bază de contract pentru efectuarea serviciului, tarifat pe oră sau pe zi, cu plata anticipată a prestației contractate, pe bază de documente fiscale, conform prezentei legi. Transportul în regim de închiriere se realizează pe orice traseu, la cererea expresă a clientului, cu obligația revenirii autovehiculului în localitatea de autorizare după efectuarea transportului respectiv, conform contractului. Conducătorul auto trebuie, obligatoriu, să dețină certificatul de atestare a pregătirii profesionale și să fie angajat al transportatorului autorizat. ”

(7) Pentru executarea serviciului de închiriere de autoturisme, la bordul autoturismului trebuie să existe următoarele documente sau însemne, respectiv:

a) certificatul de înmatriculare al autoturismului cu anexa privind inspecția tehnică periodică valabilă;

b) asigurarea persoanelor și a bunurilor acestora pentru riscuri ce cad în sarcina transportatorului autorizat;

c) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto;

d) contractul de închiriere al autoturismului și documentele de plată anticipată a serviciului.”

18. La articolul 37, alineatul (4) , lit. d) se modifică și va avea următorul cuprins:

d) Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportului Rutier;

19. La articolul 55, punctul 3 litera h) se modifică și va avea următorul cuprins:

“h) aplicabilă persoanelor fizice sau juridice pentru efectuarea de transport public, contra cost, de persoane cu un autoturism sau de mărfuri cu un autovehicul, fără respectarea prevederilor art. 7 alin. (2) sau, după caz, ale art. 7 alin. (3).”

**Art. V - (1)** Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. exercită atribuțiile ce revin potrivit Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, autorităților administrației publice locale,

respectiv Consiliului General al Municipiului București, referitoare la autorizarea și efectuarea transportului în regim de închiriere.

(2) În realizarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. este autoritate de autorizare.

**Art. VI** - În tot cuprinsul Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, sintagma "serviciul de transport în regim de închiriere" se înlocuiește cu sintagma "transport în regim de închiriere".

**Art. VII** - (1) Autorizațiile pentru efectuarea transportului în regim de închiriere, valabile la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență își păstrează valabilitatea 5 ani de la ultima viză aplicată.

(2) Copiile conforme ale autorizațiilor pentru efectuarea transportului în regim de închiriere valabile la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență își păstrează valabilitatea până la expirare.

**Art. VIII** - (1) Prevederile art. IV, V, VI și VIII intră în vigoare în termen de 60 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) În termenul prevăzut la alin. (1), Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., elaborează metodologia de autorizare și efectuare a transportului în regim de închiriere, care va fi publicată pe site-ul acestia.

(3) Prin excepție de la prevederile alin. (1) dispozițiile art. IV, pct. 19 intră în vigoare în termen de 30 zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**PRIM - MINISTRU**

**VASILICA - VIORICA DĂNCILĂ**



**MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE**  
**SECRETAR GENERAL**



Nr. 804591/804599/ . .2019

B-dul Libertății, nr.16, sector 5,  
cod 050706, București

**Domnului Dan – Alexandru GROZA, secretar general**  
**Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice**

adresa: Strada Apolodor 17, București  
Sector 5, București, România  
Cod poștal 050741

AGJ RPAK  
17 22 03 2019

**Stimate domnule secretar general,**

Vă restituim, alăturat, în original, proiectul de *Ordonanță de urgență a Guvernului pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, împreună cu nota de fundamentare, **neavizat**

având în vedere faptul că prin acest proiect de act normativ se propune instituirea unor măsuri în domeniul transporturilor rutiere care privesc prelungirea valabilității actualului Program de transport interjudețean precum și modificarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere. Printre schimbările propuse, care privesc Legea nr. 38/2003 se regăsește schimbarea regimului juridic al serviciilor de transport în regim de închiriere, din servicii de utilitate publică în transport comercial, transferul de atribuții privind organizarea și efectuarea transportului în regim de închiriere de la autoritățile administrației publice locale la Autoritatea Rutieră Română, precum și eliminarea unor sintagme din cuprinsul legii, care privesc sistemul sancționator instituit de actul normativ.

**Prin urmare, având în vedere obiectul de reglementare al proiectului de act normativ, apreciem că acesta nu intră în sfera de competență a Ministerului Finanțelor Publice.**

În subsidiar, din analiza instrumentului de prezentare și motivare a proiectului de act normativ, rezultă că, în aprecierea inițiatorului, unul din motivele pentru care se impune aprobarea proiectului îl constituie necesitatea stringentă a scăderii evaziunii fiscale generate de practicile ilicite în transportul rutier de persoane.

În acest sens, în Nota de fundamentare este prezentată situația actuală, potrivit căreia, în cazul în care licențele de traseu nu sunt prelungite iar operatorii de transport desfășoară în continuare activitate în acest domeniu, are loc diminuarea veniturilor încasate ca urmare a neplății taxelor și impozitelor aferente activităților de transport de persoane, ce sunt desfășurate astfel în afara cadrului legal.

De asemenea, în ceea ce privește referirile la impactul asupra evaziunii fiscale/creșterea fenomenului de evaziune fiscală în domeniul transportului rutier din



preambulul proiectului de act normativ și din nota de fundamentare, acestea nu sunt motivate în nota de fundamentare.

Prin urmare, în lipsa înscrierii în instrumentul de prezentare și motivare a proiectului de act normativ a unor date concrete care să susțină afirmațiile legate de evaziunea fiscală din domeniul anterior menționat, considerăm că se impune eliminarea referirilor respective atât din nota de fundamentare, cât și din preambulul proiectului de act normativ.

În plus, potrivit prevederilor art. 14 alin. (1) din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, „*veniturile, alte beneficii și elemente patrimoniale sunt supuse legislației fiscale indiferent dacă sunt obținute din acte sau fapte ce îndeplinesc sau nu cerințele altor dispoziții legale*”.

În acest context, apreciem că, veniturile obținute de operatorii de transport fără licențe de traseu în condițiile în care acestea sunt declarate potrivit legii, nu au efect în domeniul evaziunii fiscale, astfel cum sunt reglementate faptele de evaziune fiscală potrivit art. 9 din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, cu modificările și completările ulterioare.

Cu stimă,

Mihai DIACONU

Secretar general



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

Ministerul Dezvoltării Regionale  
și Administrației Publice  
REGISTRATURA 3

1186/26032019

romania2019.eu

Nr. K1/216

REGISTRARE NR. 93255  
IEȘIRE 26  
ZIUA 03 LUNA 03 ANUL 2019

25 martie 2019

JGJRPAB  
H 26032019

Domnule secretar general,

Ca urmare a adresei dumneavoastră nr.40898/20.03.2019<sup>1</sup>, prin care ne comunicați spre avizare, în original, *proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru instituirea unor măsuri în domeniul transportului rutier, precum și de modificare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*, vă returnăm proiectul neavizat cu mențiunea că nu se impune avizul instituției noastre.

În ceea ce privește prima măsură vizată de proiectul de act normativ, respectiv aceea de aprobare a prelungirii valabilității Programului de transport interjudețean, precum și a licențelor de traseu aferente, până la data de 30.06.2023, precizăm că serviciile regulate în trafic interjudețean sunt reglementate potrivit *Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere*, cu modificările și completările ulterioare, și nu reprezintă servicii de transport care să intre în aria de aplicare a *Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului*, respectiv a *Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare)*.

Acestea se desfășoară cu respectarea art.2 și 23 din actul normativ național menționat (nefiind SIEG-uri – servicii de interes economic general, ci fiind servicii de transport care se prestează în condițiile pieței).

Astfel, considerăm că serviciile regulate de transport interjudețean intră exclusiv în marja internă de reglementare, iar măsura propusă prin proiectul de act normativ excedează aria de competență a instituției noastre.

În ceea ce privește modificările aduse Legii nr. 38/2003, apreciem, de asemenea, că acestea se încadrează exclusiv în marja națională de reglementare. Identificarea serviciilor publice prin specificarea obligațiilor de serviciu public, precum și a domeniului de aplicare în concret al acestor obligații, în concordanță cu legislația UE în domeniul transportului public, se face în conformitate cu dreptul intern și se află în marja de reglementare a statelor membre (art.2a din Regulamentul (CE) nr.1370/2007), astfel încât excluderea serviciilor de transport în regim de închiriere din sfera SIEG-urilor, operată prin proiectul de act normativ, reprezintă o măsură a cărei evaluare nu intră în competența instituției noastre.

*Precizăm și faptul că analiza MAE nu privește elementele de oportunitate ale soluțiilor de drept intern consacrate și elementele care țin exclusiv de interpretare și implementare, care nu intră în competența sa, ci în competența inițiatorului unui eventual proiect de act normativ, respectiv a avizatorilor acestuia.*

*De asemenea, evaluarea MAE nu privește soluțiile și aspectele de implementare a normelor UE, care sunt în sarcina instituțiilor avizatoare ori a celorlalte instituții competente și țin de caracterul obligatoriu și direct aplicabil al actelor legislative UE vizate.*

Cu stimă,

Laura Elena Chiorean

Secretar general

Domnului Dan-Alexandru Groza  
Secretar general  
Ministrul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice



<sup>1</sup> Înregistrată în evidența noastră cu nr.K1/216/22.03.2019;