



**Asociația Națională a
Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi**

Sediu Central:
Calea Moșilor nr.69, sector 2 București
Telefon :0786 442 421
email:anpotrt2002@yahoo.com



M. Ciocan
MY

Nr.....

În atenția: Guvernului României
Spre știință: Primului Ministru al României, Domnul Marcel Ciolacu
Prefectului Județului Dambovita, Doamna Gilia Claudia

Subscrisa ASOCIATIA NATIONALA A PATRONATULUI OPERATORILOR DE TRANSPORT IN REGIM DE TAXI- A.N.P.O.T.R.T., cu domiciliul ales pentru comunicarea actelor în Targoviste ,Judetul Dambovita str.Nicolae Iorga nr.1 bl.4 sc.A ap 8, prin reprezentantul său legal, în persoana Domnului Gheorghe Stan in calitate de Președinte Filiala ANPOTRT Dambovita, luând în considerare faptul că

I - PREAMBUL

Odată cu apariția „Transportului alternativ”, legiferat în mod nelegal prin Legea 204/2019 promulgată de Parlamentul României pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 49/25.06.2019, lansată pe baza unei Note de Fundamentare total lipsită de logică juridică, argumente concrete și soluții eficiente, contrar aprecierii CJUE așa cum rezultă din Nota de Fundamentare a OUG nr. 49/25.06.2019, Guvernul României în mod nelegal și neconstituțional a legiferat o nouă normă de lege, distinctă față de cea existentă, dar care operează pe același segnet de activitate, respectiv al operatorilor ce desfășoară aceiași activitate și care asigură piața relevantă a transportului de persoane în regim de taxi.

O ordonanță anti-concurențială și clar neconstituțională, ce legiferează printre altele „transportul alternativ” în mod preferențial și în dauna activității de taximetrie la nivel național, legiferată ca fiind transport public de persoane și care a suferit numeroase prejudicii, situație care în final a condus la intrarea în colaps a activității de taximetrie și la pierderea a zeci de mii de locuri de muncă.

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

A.N.P.O.T.R.T. fiind o asociație reprezentativă la nivel național, enumerăm astfel 3 (trei) dintre principalele noastre obiective la nivel național:

- A. Susținem și promovăm interesele profesionale ale operatorilor din cadrul asociativ, angajații acestora și tuturor celor ce-și desfășoară activitatea în domeniul taximetriei;
- B. Susținem interesele Statului Român;
- C. Promovăm menținerea unui cadru și climat concurențial adecvat în piața relevantă a serviciilor de utilitate publică, respectiv a segentului de transport al persoanelor în regim de taxi și / sau închirieri de autoturisme cu sau fără șofer dedicate transportului acestora.

II - CERINTE

Pornind de la aspectele mai sus arătate, vă supunem atenției următoarele solicitări:

1. **Abrogarea Legii 204/2019 pentru aprobarea OUG nr. 49/25.06.2019** care așa cum vom atăta este nelegală și neconstituțională;
2. **Sesizarea Curții Constituționale pentru neconstituționalitatea actului normativ emis, în contextul în care în România exista deja o lege, respectiv 38/2003 care reglementează serviciul de utilitate publică de transport, sector de activitate în care se încadrează de drept, conform aprecierii Curții Europene de Justiție și serviciul de „Transport alternativ”;**
3. Includerea acestor servicii alternative în politica comună a transporturilor din România, respectiv Legea 38/2003 cu toate modificările și completările ulterioare, pentru autorizarea acestui serviciu de transport;
4. Adoptarea unor amendamente la Legea 38/2003 menite a aduce îmbunătățiri și completări atât pentru incluziunea serviciilor de transport alternativ, dar și pentru a corespunde cerințelor actuale ale taximetriei, în concordanță cu logica realității demografice, eliminarea concurenței neloiale, implementarea de solutii inovative și cu limitarea efectelor poluării;
5. Alinierea condițiilor la normative unitare de aplicare, fără discriminari de orice gen, în conformitate cu Constituția României și legislația conexă în același context al unei politici comune a transportului;

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

6. Reglementarea și implementarea platformelor operatorilor alternativi ca o alternativă digitală a dispeceratelor dar în contextul aceleiași politici a transportatorilor, reglementată de aceleași normative și accesibilă tuturor operatorilor de transporturi (doar în acest caz putem vorbi de implementarea unor soluții inovative și pe cale de consecință , putem vorbi de un adevărat progres și dezvoltare, de creștere a calității serviciilor oferite într-un sistem concurențial echitabil);
7. Totodată dorim în acest sens, pentru o mai bună și eficientă soluționare a cerințelor legitime ale operatorilor de transport în regim de taxi, deschiderea unui canal de dialog spre consultări cu Domnul Prim Ministru în persoana Domnului Marcel Ciolacu și Guvernul României, la palatul Victoria;

III - ARGUMENTARE – NOTĂ DE FUNDAMENTARE A SOLICITĂRILOR

Solicitările noastre se fundamentează pe următoarele elemente de impact identificate de către noi și care constituie o motivație suficientă pentru a achiesa la solicitările noastre mai sus menționate.

Astfel, în urma unei analize obiective așa cum vom arata, Ordonanța de urgență nr. 49/25.06.2019:

1. Este neconstituțională și drept urmare nelegală;
2. Încalcă Interesul Statului ca și impact economic și social;
3. Încalcă Interesul Concurențial;
4. Încalcă Interesul Consumatorului;

III – (1) NECONSTITUTIONALITATEA - NELEGALITATEA ACTULUI NORMATIV

- a) *„Curtea Europeană de Justiție a statuat faptul că reglementarea condițiilor prestării unui asemenea serviciu revine statelor membre cu respectarea normelor generale ale Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, în sensul instituirii obligației de autorizare administrativă prealabilă a acestui tip de transport.”*, însă constatăm că în fapt, Executivul, în sarcina sa de a autoriza un iluzoriu alt tip de transport, **A EMIS O NOUĂ NORMĂ DE LEGE APLICABILĂ, ÎN PARALEL, ACELUIAȘI SEGMENT DE ACTIVITATE.**
- b) CJUE - C-434/15 a statuat clar faptul potrivit căruia *„trebuie să se considere că acest serviciu de intermediere face parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal este un serviciu de transport și că, prin urmare, corespunde calificării nu*

**Asociația Națională a
Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi**

drept „serviciu al societății informaționale”, ci drept „serviciu în domeniul transporturilor”, aspect ce evidențiază în clar o interpretare eronată din partea Guvernului României și care pe cale de consecință, avea obligația de a intergra spre autorizare în același cadru legislativ existent (serviciul de transport alternativ, adaptat și încadrat în legislația în vigoare, conform indicațiilor Curții și nicidecum crearea unui cadru legislativ paralel menit să favorizeze un profesionist în detrimentul altui grup de profesioniști dar care efectuează aceeași activitate).

- c) Executivul motivează în „Nota de Fundamentare” a ordonanței, faptul potrivit căruia „așa cum reiese și din jurisprudența constantă a Curții Constituționale, ordonanțele de urgență nu pot fi adoptate dacă afectează, dacă au consecințe negative,[...]” ori prin reglementările adoptate prin supra indicata ordonanță, s-au produs consecințe negative și deosebit de grave în domeniul în care au intervenit, producând un imens prejudiciu segmentului transportului de utilitate publică prin pierderea a zeci de mii de locuri de muncă, aducând în mod evident și o atingere și intereselor financiare ale statului Român;
- d) Contrar notei de fundamentare a OUG 49/25.06.2019, care prezuma că Ordonanța supra indicată, supusă atenției, ar fi trebuit să aducă numai un plus valoare, iar în argumentarea motivațiilor sale, Executivul a subliniat în Secțiunea a 2-a, a motivului emiterii supra indicatului act normativ, faptul potrivit căruia „*În prezent, în Romania transportul public cu autoturisme, destinat deplasării urbane, este reglementat doar pentru activitatea de taximetrie, prin Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, elaborată anterior aderării la UE.*”, omițând în mod nelegal în redactarea sus citatei Ordonanțe, o reglementare armonioasă, în concordanță cu legea taximetriei, respectiv legea 38/2003, emițînd un act normativ susceptibil de neconstituționalitatea sa;
- e) Mai mult, în mod nelegal, deși CJUE specifică clar și ÎN MODUL CEL MAI INTELIGIBIL faptul potrivit căruia „*acest serviciu nu ține de libera prestare a serviciilor în general, ci de politica comună a transporturilor.*”, contrar acestui aspect, Guvernul României s-a propus cu un „produs” legislativ paralel, norme de drept total diverse, dar aplicabile aceluiași segment de activitate și asupra caruia aplanează clar caracterul său neconstituțional;
- f) Nu este LEGAL ca în cadrul aceluiași segment de activitate, o parte dintre operatori să opereze pe baza unei legi, iar alții pe baza unei legi alternative menită să-i favorizeze.

Aspecte ce intră clar în contradicție atât cu legislația internă cât și cu Constituția României.

**Asociația Națională a
Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi**

III – (2) ÎNCALCĂ INTERESUL STATULUI

- a) Așa cum am menționat, deși CJUE specifică clar și de la bun început faptul potrivit căruia „*acest serviciu nu ține de libera prestare a serviciilor în general, ci de politica comună a transporturilor.*”, contrar acestui aspect Guvernul României s-a propus cu un „*produs*” legislativ paralel și discriminatoriu, menit să conducă la dispariția unui serviciu de utilitate publică, și pe care Statul Român se bazează în situații de urgență, și de al cărui suport logistic Ministererele și Instituțiile de resort, respectiv Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Apărării Naționale, Administrațiile Publice și în prealabil Statul Român și societatea, se vor vedea privați cu desavârsire. O consecință derivantă vizibilă astăzi cu ochiul liber întrucât acest serviciu de utilitate publică este în risc de dispariție ceea ce aduce atingere și Siguranței Statului. Un aspect grav pe care Executivul l-a omis cu o înconștiență alarmantă, întrucât în cazul decretării unei eventuale „*Stări de Urgență*”, Statul Român solicită suportul obligatoriu al operatorilor de taximetrie din România și nicidecum unor servicii străine.
- b) Guvernul României afirmă că „*Asimilarea acestor platforme digitale unor servicii de transport în regim de taxi/închiriere, conform cadrului actual ar schimba complet modelul de business al acestora și ar limita considerabil sau chiar ar împiedica funcționarea acestora pe piața din România[...]*”, ca și cum în România în mod discriminatoriu și neconstituțional, pentru antreprenorii români sau de alte naționalități, un business se implementează adaptându-l la legislația ce vine a reglementa buna funcționare a societății și a ordinii publice, cu o totală transparență în plata taxelor și impozitelor la bugetul de stat, iar în cazul altor investitori străini, se face excepție și în mod preferențial inventăm și elaborăm un nou act normativ aplicabil aceluiași segment de activitate, creând un cadru legislativ interpretabil în paralel cu cel preexistent, menit să favorizeze titularii acestui tip de business cu sediul principal pe teritoriul altor state. O diferențiere discriminatorie alarmantă.
- c) Este normal că adaptarea la cadrul actual ar fi schimbat modelul de business al acestora și ar fi limitat considerabil funcționarea abuzivă și neloyală pe piața din România, întrucât ar fi fost împiedicată suspiciunea practicării evaziunii fiscale (ce nu mai este un secret la nivel internațional), ar fost evitată concurența neloyală, ar fi protejat mediul de afaceri românesc pe acest segment de activitate, ar fi menținut zecile de mii de locuri de muncă, ale caror titulari au trecut în sarcina statului, ar fi protejat consumatorul de tarifele capcană denumite „*DINAMICE*” și față de care nimeni nu ia atitudine, etc, etc.
- d) Totodată interpretarea eronată a **deciziei Curții Uniunii Europene de Justiție de către Guvernul nostru**, reiese și din hotărârea CJUE care prevede în modul cel mai clar și

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

inteligibil faptul că „serviciile de transport urban necolectiv, precum și serviciile care sunt indisolubil legate de acestea, cum este serviciul de intermediere furnizat de Uber, nu au condus la adoptarea unor norme comune în temeiul acestei politici [...] serviciul în discuție ținând în fapt de politica comună a transporturilor”, norme care în fapt și de drept sunt reglementate de legea 265/2007 raportată la Legea 38/2003 cu toate modificările și completările ulterioare. Ce anume înseamnă? Înseamnă că în lumina acestei decizii, se impunea adoptarea unor norme de reglementare, dar fiind **comune politicii transporturilor**, trebuiau incluse clar în cadrul legii 38/2003, obligând antreprenorul să-și adapteze businessul LA LEGISLAȚIA ÎN VIGOARE pe teritoriul României și nicidecum invers, aspect ce poate intra și în sfera favorizării traficului de influență, subminarea economiei naționale și punerea în pericol a siguranței naționale.

- e) Totodată ca urmare a acestor diferențe enorme între activitatea de taxi și cea de transport alternativ, numai în București, în ultimii 4 ani, **au disparut peste 5000 de taxiuri, deci au disparut 5000 de platitori de impozite și taxe locale și tot atâția contribuitori la CAS, Șomaj și celelalte taxe asociate contractelor de muncă,**

Un aspect ce se verifică pe întregul teritoriu național al României și așa cum am mai afirmat, această ordonanță a trimis în șomaj zeci de mii de persoane calificate profesional în acest domeniu de activitate.

- f) Neexistând limitarea numărului de autorizări, în serviciile transportului alternativ regăsim autoturisme mult mai uzate, cu volan pe dreapta, și care în mod necontrolat au congestionat traficul rutier în orașe, cu un surplus de mii de autoturisme vechi/uzate angrenate în traficul rutier, contribuind zilnic și la creșterea gradului de poluare.
- g) Analizând astfel Nota de Fundamentare a OUG nr. 49/25.06.2019, raportată la aplicarea supra indicatei Ordonanțe de Urgență Guvernamentală și efectele derivate pe care le-a produs pe parcursul ultimilor 4 ani de zile, constatăm această normativă a condus la împingerea spre **falimentul necondiționat al celui mai mare angajator privat pe piața muncii din România, respectiv Serviciul de Taximetrie ce la nivel național însuma cel mai mare număr de angajați.**

III – (3) ÎNCALCĂ INTERESUL CONCURRENTIAL

- a) Autorizarea activității conform deciziei CJUE și adaptarea la cadrul actual ar fi schimbat poate modelul de business al acestora și le-ar fi limitat considerabil funcționarea în mod abuziv și nelocal, pe piața din România, întrucât ar fi fost împiedicată concurența nelocală [cu trimitere la nelegalitatea actului normativ III – (e)];

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

- b) Este statuat faptul potrivit căruia modelele de business, de drept trebuie adaptate legislației, tocmai pentru a le putea implementa în deplină legalitate și se impune armonizarea lor în mediul de afaceri preexistent, într-un mod echilibrat concurențial, ori conform motivărilor Guvernului României din Nota de Fundamentare a OUG 49/25.06.2019, suntem într-un evident contrast cu realitatea faptelor de astăzi cu care serviciul de utilitate publică de transport cu taxiul și societatea se confruntă, întrucât „așa cum reiese și din jurisprudența constantă a Curții Constituționale, ordonanțele de urgență nu pot fi adoptate dacă afectează, dacă au consecințe negative,[...]” ori prin reglementările adoptate prin supra indicata ordonanță **OUG nr. 49/25.06.2019** și respectiv **Legea 204/2019 pentru aprobarea acesteia**, s-au produs consecințe negative în domeniul în care au intervenit, așa cum am arătat anterior.
- c) Spre deosebire de cazul serviciului de utilitate publică în regim de Taxi, în cazul operatorului de transport alternativ, ca un exemplu banal, nu există un număr limitat de autorizații, ceea ce implicit a condus la creșterea în mod disproporționat a numărului de operatori. [cu trimitere la – III – (2 g)] .

III – (4) ÎNCALCĂ INTERESUL CONSUMATORULUI

Pprintre multiplele inechități prezente în noul cadru legislativ paralel Legii 38/2003, regăsim spre exemplu faptul că pregătirea operatorilor de transport alternativ este mult inferioară celor supuși normelor Legii 38/2003, datorită privilegiilor conferite de cerințele reduse prevăzute de norma de lege dedicată lor, corelate la alte condiții, menite a favoriza transportul alternativ în detrimentul siguranței consumatorului.

Tarife dinamice capcană la umbra unor condiții și termeni abuzivi.

PRECIZĂRI DE FINAL

Nimeni nu are nimic împotriva implementării unor soluții inovative, prin extinderea serviciilor anexate politicii transporturilor, însă armonizate în mod echitabil în respectul legii, al Constituției României, în interesul comun al societății și al statului Român, însă atâta timp cât reprezentăm interesele unui număr semnificativ de operatori de transport în regim de taxi, operatori ai activităților conexe activităților de taximetrie, ale salariaților acestora și taximetriștii independenți, în egală măsură inițiem proiecte pentru modificare și completarea Legii nr.38/2003, participând la toate comisiile de resort din Camera Deputaților, participăm nemijlocit la întocmirea Normelor Metodologice de aplicare a acesteia atât la Ministerul Transporturilor cât și la Ministerul de Interne, participăm intens la toate dezbaterile pe ordinea

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

de zi, apar și probleme legate de activitatea de taximetrie, promovăm respectarea și aplicarea uniformă a prevederilor legale în materie și pe cale de consecință și nu în ultimul rând organizăm ample manifestări pentru apararea drepturilor membrilor noștri;

CONCLUZII

Menținerea **Legea 204/2019 pentru aprobarea OUG nr. 49/25.06.2019** este astfel nelegală din toate punctele de vedere, iar Guvernul României, astăzi, la distanță de 4 ani, are obligația de a abroga o o Lege de aprobare a unei Ordonanțe emise și care pe lângă faptul că este neconstituțională, a produs mai mult prejudiciu decât beneficiu.

Prin urmare este nevoie de o revenire la normalitate, **abrogarea Legii 204/2019 pentru aprobarea OUG nr. 49/25.06.2019 și alinierea activității „transportului alternativ” la ploticile comune ale transporturilor**, eliminând astfel inechitățile și neconstituționalitatea actului normativ, a cadrului legislativ care în mod eronat a promovat o activitate comercială privilegiată într-un mod pe care îl considerăm abuziv, nelegal și extrem de agresiv în detrimentul taximetriei ca serviciu de utilitate publică conform Art. 3 (1) din Legea 265/2007 și cu un impact evident negativ în economia națională, o **problemă în corespondență printre altele și cu obiectivul numărul 4 al Guvernului României, lansat de Primul Ministru al României, Domnul Marcel Ciolacu, denumit „Patriotism Economic”, obiective specifice, în interesul cetățeanului și al economiei românești.**

Totodată se impune avizarea Consiliului Concurenței.

In speranța că solicitările noastre înaintate Domniilor Voastre vor fi analizate cu obiectivitate, dând curs deschiderii unei serii de consultări cu Primul Ministru al României Domnul Marcel Ciolacu, cu Decidenții din aparatul Executiv și Legislativ al României, în scopul de a elimina inechitățile din legislație și a contribui la alinierea la un nivel performant și civilizată de servicii, comparabil cu cel practicat în alte capitale europene, așteptăm cu interes un răspuns în acest sens de la Secretaria Primului Ministru al României.

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi

În caz contrar, ne vom vedea constrânși să luăm cu adevărat o poziție și mai fermă, declarând anticipat declanșarea unei manifestări de amploare și fără precedent în fața Guvernului României pentru ca drepturile noastre legitime să fie auzite și luate cu seriozitate în considerație de către decidenții de la vârful politicii din România.

Cu deosebită stimă,
Gheorghe Stan,
Președinte ANPOTRT –Filiala Dambovita



The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to be 'Gheorghe Stan'. Below the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi' around the perimeter and 'FILIALA DAMBOVITA' in the center. The stamp also features a logo consisting of several overlapping geometric shapes.