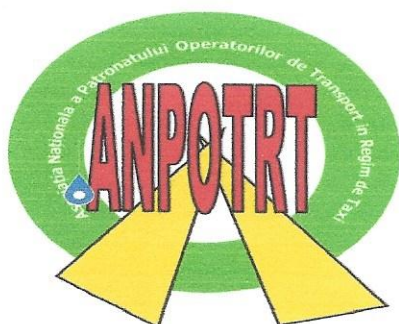




## Asociatia Nationala a Patronatului Operatorilor de Transport in Regim de Taxi



Reprezentativa la nivel national  
Tel.0786 442 421

nr.17/20.07.2023

**În atenția:** Guvernului României  
Primului Ministru al României - Domnul Marcel Ciolacu  
**Spre știința:** Consilier de Stat – Domnul Minel Ivașcu  
Ministrului Transporturilor și Infrastructurii -  
Domnul Sorin Grindeanu

Subscrisele:

**1.ASOCIATIA NATIONALA A PATRONATULUI OPERATORILOR DE TRANSPORT ÎN REGIM DE TAXI –ANPOTRT**, reprezentativă la nivel național în domeniul taximetriei , prin Hotărârea Tribunalului București 1/REP/2005, cu sediul în București , str. Ialomicioarei nr.11, sector1, adresa de corespondenta Bucuresti, sector 6, str.Politehnicii nr.5, bl.8, sc.A, ap.37, adresa de email: [anpotrt2002@yahoo.com](mailto:anpotrt2002@yahoo.com) , reprezentată legal prin Remus Nedelcu , în calitate de Președinte și:

**2.ASOCIATIA BANAT CRISANA- TAXI**, cu sediul in Mun.Arad, Jud.Arad, Calea Aurel Vlaicu nr.202, bl.A9sc.B,ap.36, adresa de email:[banat\\_crisanataxi@gmail.com](mailto:banat_crisanataxi@gmail.com), reprezentata legal prin Alin Florin Popa , în calitate de Președinte;

**3.ASOCIATIA DE MONITORIZARE TAXI TRANSILVANIA** cu sediul în Mun.Cluj Napoca, jud.Cluj, Str.Popa Stanescu nr.17A, adresa de email: [atcluj@gmail.com](mailto:atcluj@gmail.com), reprezentată legal prin Pugna Ioan, în calitate de Președinte;

**4. ASOCIATIA CLUBUL TAXIMETRISTILOR LIBERI DE PRETUTINDENI** cu sediul în București, Strada Zori de Zi, Nr. 39, adresa de email: [karina.costan@gmail.com](mailto:karina.costan@gmail.com),

reprezentată legal prin Costan Alexandru Claudiu în calitate de Vicepreședinte la nivel național, și Președinte pe zona Transilvania;

**5.ASOCIATIA TAXI TRANSILVANIA**, cu sediul în Loc.Baciu, Jud Cluj, str.Lunii, nr.1, ap.6, adresa de email: [asociatitaxitransilvania@gmail.com](mailto:asociatitaxitransilvania@gmail.com) reprezentată legal prin **Blejan Adrian Ioan**, în calitate de Președinte

**6.ASOCIATIA BANAT TAXI** cu sediul în Mun.Timisoara, jud.Timis, str.Penes Curcanu, nr.1-3, adresa de email: [adrianjuganaru81@gmail.com](mailto:adrianjuganaru81@gmail.com) reprezentată legal prin **Juganaru Adrian**, în calitate de Reprezentant;

**7.ASOCIATIA SOFERILOR DE TAXI BUCURESTI-ILFOV**, cu sediul în Bucuresti, sector 4, Sos.Vitan-Barzesti, nr.7D-7E, Corp C, et.5, ap.9, adresa de email: [office@ast.org.ro](mailto:office@ast.org.ro), reprezentată legal prin **Cristian Coman**, în calitate de Președinte.

coalizate în parteneriat activ pentru

„Eliminarea nedreptăților și dublei măsurii, create în timp, între Taximetrie și Transportul Alternativ !!!,

având ca obiective generale următoarele puncte:

1. **Pct. 1 Respectarea Art. 6 din Legea 204/2019 cu privire la fiscalizarea curselor și comisioanelor printr-o entitate fiscală înregistrată la ONRC cu SUSPENDAREA avizului tehnic până la intrarea în legalitate.**
2. **Pct.2 Limitarea copiilor conforme, pe criterii similare cu cele aplicate serviciului de taximetrie, având ca rezultat protejarea calității vieții și aerului, aglomerării traficului și poluarea din marile orașe.**
3. **Pct. 3 Eliminarea posibilității de emitere a copiei conforme pentru auto deținute de operatori cu contract de comodat sau închiriere. Ridicarea pragului de autorizare la vechimea mașinii, minim E6.**
4. **Pct.4 Interzicerea colantării, sau aplicarea regulamentelor locale cu privire la reclame, pe autoturisme la platformele digitale.**
5. **Pct. 5 Eliminarea "tarifului dinamic" potrivit recomandărilor de la Consiliul Concurenței cu privire la practicile înșelătoare**

ca urmare a dezbaterilor avute la cabinetul Consilierului de Stat pe probleme de Dialog din cadrul Guvernului, pe care cu onoare îl conduceți, în persoana Domnului Minel Ivașcu, în întâmpinarea deschiderii către o posibilă soluționare, venim în completarea solicitărilor noastre cu următoarea

## NOTĂ SCRISĂ

In sustinerea obiectivelor noastre

- *In fapt, operatorii de platforme digitale Uber si Bolt incheie in numele societatilor partenere contracte de transport pentru fiecare cursa efectuata cu clientul final (pasagerul), incaseaza contravaloarea acestor curse in contul bancar din tarile lor de rezidenta (Olanda si Estonia), iar ulterior, dupa retinerea unui comision de 20-25%, acestia operatori de aplicatii digitale vireaza diferenta ramasa in conturile bancare ale societatilor partenere;*
- *Cu toate ca serviciile de transport se presteaza exclusiv pe teritoriul Romaniei si prin intermediul unor societatii (transportatori) romanesti, operatorii de platforme digitale Uber si Bolt incaseaza intreaga contravaloarea a curselor de transport efectuate de companiile romane, fara insa a plati vreo taxa sau vreun impozit catre Statul Roman;*
- *Prin art. 6 din O.U.G. nr. 49/2019 privind activitatile de transport alternativ cu autoturism si conducator auto, legiuitorul a impus operatorilor de platforme digitale care sunt persoane juridice nerezidente obligativitatea deschiderii unei filiale inregistrata la Oficiul National al Registrului Comertului pe toata perioada in care isi vor desfasura activitatea de intermediere a transportului alternativ pe teritoriul Romaniei, urmand ca prin intermediul acesteia sa isi deruleze activitatile comerciale in Romania;*
- *Scopul instituirii obligativitatii deschiderii unei filiale in Romania in sarcina operatorilor de platforme digitale care sunt persoane juridice nerezidente a fost acela ca veniturile incasate de acesti operatori de platforme sa fie declarate organelor fiscale romane si impozitate de acestea;*
- *Operatorii de platforme digitale Uber si Bolt, cu toate ca sunt persoane juridice nerezidente (prima fiind din Regatul Tarilor de Jos, iar cea de-a doua din Estonia), **de la momentul adoptarii O.U.G. nr. 49/2019 si pana in prezent nu au procedat la deschiderea unor filiale in Romania in vederea derularii activitatilor comerciale in Romania;***
- *Neavand deschise filiale in Romania, toate taxele si impozitele aferente sumelor derulate prin operatiuni comerciale de catre operatorii de platforme digitale Bolt si Uber, sunt suportate de catre companiile romanesti care au incheiate contracte de colaborare/afiliere cu acesti operatori;*

In temeiul dispozitiilor:

- art. 10 coroborate cu cele ale art. 6 din O.U.G. nr. 49/2019 privind activitatile de transport alternativ cu autoturism si conducator auto

- o art. 28 coroborate cu cele ale art. 5 din Ordinul nr. 734/2019 *privind reglementarea procedurii de acordare/retragere a avizului tehnic pentru platformele digitale de transport alternativ cu autoturism si conducator auto*
- o art. 3 si art. 4 alin. (2) lit. b) din O.U.G. nr. 212/2020 *privind stabilirea unor masuri la nivelul administratiei publice centrale si pentru modificarea si completarea unor acte normative*

**Va solicitam sa procedati la initierea demersurilor in vederea retragerii avizelor tehnice acordate in baza O.U.G. nr. 49/2019 si Ordinului nr. 734/2019 catre operatorii de platforme digitale:**

- **BOLT TECHNOLOGY OÜ TALINN, Estonia**
- **UBER B.V. AMSTERDAM, Regatul Tarilor de Jos.**

**Motivul pentru care va solicitam sa dispuneti initierea demersurilor in vederea retragerii avizului tehnic acordat de catre Ministerul Comunicatiilor si Societatii Informativale il constituie faptul ca operatorii de platforme digitale Bolt si Uber sunt persoane juridice nerezidente si nu respecta dispozitiile art. 6 din O.U.G. nr. 49/2019 si cele ale art. 5 din Ordinul nr. 734/2019, respectiv nu si-au deschis sucursale/filiale in Romania prin intermediul carora sa isi desfasoare operatiunile comerciale din Romania.**

#### **1) Referitor la dispozitiile legale incidente**

Potrivit art. 6 din O.U.G. nr. 49/2019, in situatia in care operatorul platformei digitale este o persoana juridica nerezidenta, acesta este obligat sa aiba pe toata perioada in care isi desfasoara activitatea de intermediere a transportului alternativ pe teritoriul Romaniei o filiala inregistrata la Oficiul National al Registrului Comertului, prin care se deruleaza activitatile comerciale in Romania.

Totodata, conform prevederilor art. 5 din Ordinul nr. 734/2019, in situatia in care operatorul platformei digitale este o persoana juridica nerezidenta, acesta este obligat sa aiba, pe toata perioada in care isi desfasoara activitatea de intermediere a transportului alternativ pe teritoriul Romaniei, o sucursala inregistrata care sa il reprezinte in fata autoritatilor statului roman.

#### **2) Operatorii de platforme digitale Uber si Bolt au incalcat prevederile legale mai sus mentionate:**

In primul rand, in ceea ce priveste operatorul BOLT TECHNOLOGY OÜ TALINN aratam ca acesta a avut deschisa o sucursala in Romania, si anume: BOLT TECHNOLOGY OÜ TALINN Sucursala Bucuresti, avand CUI 41691582, inregistrata la ORC Bucuresti sub numar J40/12834/26.09.2019.

Insa, in data de 27.10.2021, BOLT TECHNOLOGY OÜ TALINN si-a radiat sucursala din Romania, operand din punct de vedere comercial si financiar prin Bolt Estonia.

Cu toate ca Bolt a avut deschisa o sucursala in Romania inca din 26.09.2019 aratam ca toate contractele de afiliere/colaborare s-au incheiat cu societatile din Romania prin intermediul Bolt Estonia, iar toate operatiunile comerciale/financiare in ceea ce priveste intermedierea transportului alternativ s-au derulat exclusiv prin Bolt Estonia (probabil acesta a fost si motivul pentru care s-a radiat aceasta sucursala).

In al doilea rand, in ceea ce priveste operatorul UBER B.V. AMSTERDAM aratam ca acesta are deschisa o sucursala in Romania, si anume UBER B.V. AMSTERDAM Sucursala Bucuresti, avand CUI 41615461, inregistrata la ORC Bucuresti sub nr. J40/11890/2019, cu sediul in Bucuresti, B-dul Primaverii nr. 19-21, sc. B, etaj 2, Sector 1.

Cu toate ca Uber B.V. Amsterdam detine o sucursala in Romania, toate contractele de colaborare/afiliere dintre companiile romanesti si Uber sunt incheiate prin Uber Olanda, iar toate operatiunile comerciale/financiare in ceea ce priveste intermedierea transportului alternativ se deruleaza exclusiv prin Uber Olanda.

Dovada in acest sens o constituie faptul ca sucursala din Romania a Uber Olanda in exercitiile financiare 2019, 2020 si 2021 nu a avut niciun angajat si avut cifra de afaceri in anul 2021 de doar 125.000 lei, in conditiile in care doar una companiile afiliate au depasit cifra de afacerii de 500.000 lei pe anul 2021.

Asadar, prin faptul ca operatorii de platforme digitale, fie nu si-au deschis sucursale in Romania, fie daca si le-au deschis, nu isi deruleaza operatiunile comerciale prin intermediul acestora, companiile romanesti sunt cele care suporta integral toate taxele si impozitele aferente activitatii de transport alternativ.

### **3) Ministerul Cercetarii, Inovarii si Digitalizarii este entitatea care are atributii in ceea ce priveste retragerea avizelor tehnice acordate catre Bolt si Uber**

Asa cum rezulta din cuprinsul art. 4 alin. (2) lit. b) din O.U.G. nr. 212/2020 *privind stabilirea unor masuri la nivelul administratiei publice centrale si pentru modificarea si completarea unor acte normative*, s-a infiintat Ministerul Cercetarii, Inovarii si Digitalizarii prin preluarea de la fostul Minister al Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor **activitatilor, personalului aferent si patrimoniului corespunzator domeniului comunicatiilor.**

In acest context, **Ministerul Cercetarii, Inovarii si Digitalizarii este entitatea prevazuta de O.U.G. nr. 49/2019 si de Ordinul nr. 734/2019 cu atributii in retragerea avizului tehnic acordat operatorilor de platforme digitale.**

In concluzie, avand in vedere ca deschiderea unei sucursale/filiale in Romania si derularea operatiunilor comerciale si financiare exclusiv prin intermediul acesteia reprezinta o conditie primordiala in vederea obtinerii avizului tehnic prevazut de art. 4 din O.U.G. nr. 49/2019, consideram ca se impune demararea procedurii de retragere a avizelor tehnice acordate de catre Ministerul Comunicatiilor si Societatii Informatinale catre Bolt si Uber

Deasemenea, va invederam faptul ca Curtea Constituțională a reținut că România "**trebuie să respecte prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și să asigure ducerea la îndeplinire a cerințelor celorlalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu.**", potrivit Constituției României, în virtutea Art. 148 ( alin. 2 și 4) în temeiul căruia, se subliniază în modul cel mai clar și inteligibil faptul că în România **Tratatele, Reglementările și/sau Directivele Uniunii Europene, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne ale României, un aspect întărit printre altele de Art. 4 din Noul Cod pr. civ al României și care coroborat cu Art. 5 C.civ ( Aplicarea prioritara a dreptului Uniunii Europene ) înțelegem că „normele dreptului Uniunii Europene se aplică în mod prioritar, indiferent de calitatea sau statutul părților”!**

Pe lângă analizele evidențiate în celelalte materiale prezentate Cabinetului Domnului Prim-ministru, făcând o scurtă incursiune și prin articolele TFUE, regăsim totodată și încălcarea dispozițiilor prevăzute în articolele acestuia.

În fapt,

Constituția României prevede în mod clar la Art. 148 – Integrarea în Uniunea Europeană faptul potrivit căruia:

**(2) Ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.**

(3) Prevederile alineatelor (1) și (2) se aplică, în mod corespunzător, și pentru aderarea la actele de revizuire a tratatelor constitutive ale Uniunii Europene.

**(4) Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).**

Astfel, în TITLUL VI din TFUE ( TRANSPORTURILE ), la **Articolul 90** (ex-articolul 70 TCE) regăsim faptul potrivit căruia „În ceea ce privește domeniul reglementat de prezentul titlu, se urmăresc obiectivele tratatelor în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor.” și care raportat la **Articolul 91** al aceluiași tratat (ex-articolul 71 TCE) la **alinatul (1)** se prevede:

„(1) În vederea punerii în aplicare a articolului 90 și ținând seama de aspectele speciale privind transporturile, Parlamentul European și Consiliul hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor, stabilesc:

(b) condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru;

(c) măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor;

– situație care, în mod bizar, Parlamentul României a legiferat pe repede-înainte Legea 204/2019 de aprobare a OUG 49/2019 și care a permis **autorizarea în transportul de persoane prin Transportul Alternativ, a peste 10.806 de autoturisme mai vechi decât cele autorizate de Legea 265/2007 pentru modificarea și completarea Legii 38/2003**, o lege adaptată printre altele întrutotul conform cerințelor directivelor Uniunii Europene, privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.

Astfel contrar condițiilor impuse de **Legea 265/2007 transportului de persoane în regim de taxi**, în reglementarea siguranței în ceea ce privește Transportul Alternativ prin legea 204/2019 de aprobare a OUG 49/2019 avem doar câteva condiții dar alarmante, respectiv:

A) Art. 19 autoturismele cu care se efectuează transportul alternativ trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

b) au inspecția tehnică periodică realizată la fiecare 6 luni;

c) la momentul cursei trebuie să corespundă normelor tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului [...];

B) Mai grav, potrivit Art. 13 alineat ( c ) din supra indicată Lege, în vederea obținerii autorizației ARR, operatorul de transport are ridicola obligație de a depune „declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea de către autoturismul respectiv, a condițiilor prevăzute la Art. 19 supra indicat”;

Iar la Alin (5) regăsim „Copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează,[...] numai pentru autoturismele care au, la data expirării valabilității copiei conforme, mai puțin de 15 ani vechime de la data fabricației.”

„Numai”, evident specificat în mod ironic, încercându-se a se forța nota iluzorie de încredere, ca și cum prin actul normativ emis în mod abuziv și nelegal, Instituția Emitentă vrea să arate că în fapt face societății românești un favor fantastic, un efort în întâmpinarea îmbunătățirii siguranței transportului prin impunerea unor condiții ce sprijină ( **contrar dispozițiilor TFUE** ) industria Transportului Alternativ, **înlesnind** în mod necontrolat intrarea pe piața românească a transportului alternativ de persoane, prin reglementări discriminatorii și în detrimentul industriei transportului de persoane în regim de taxi ( ceea ce **contravine din nou dispozițiilor TFUE** așa cum vom arăta în continuare ).

Rog a nu se considera o impolitețe, însă prin emiterea acestui act normativ pe cât de neconstituțional, pe atât de excesiv de permisiv, „**vorbim oare de o siguranță majoră, de progres și dezvoltare**” prin **autorizarea Transportului Alternativ cu autoturisme cu aceiași vechime ce corespunde în realitate cu limita de casare pentru Programul Rabla?**

În ceea ce privește transportul de persoane în regim de taxi și închiriere, subliniez doar ultima modificare adusă prin **Legea 66 din 23 martie 2022 pentru modificarea Art. 67 alin. (2) din Legea 38/2003**, prin introducerea în plus a ultimei măsuri în concordanță cu directivele Uniunii Europene și care legiferează o nouă **condiție ce ar împiedica eliberarea CERTIFICATULUI DE AGREARE emis de R.A.R.**, acel certificat ce garantează cu adevărat siguranța în trafic și care nu o regăsim în Legea ce vine a reglementa Transportul Alternativ.

Însă nu vedem NICI UN FEL DE REGLEMENĂRI SPRE ELIMINAREA INECHITĂȚILOR LEGISLATIVE cu respectarea Tratatului TFUE în materie de Transport Alternativ !

Iar la aliniatul următor, mai exigent regăsim reglementarea potrivit căreia „**(2) În cazul în care se adoptă măsurile prevăzute la alineatul (1), trebuie avute în vedere cazurile în care aplicarea lor ar putea afecta grav nivelul de trai și de ocupare a forței de muncă în anumite regiuni, precum și exploatarea echipamentelor de transport.**”

Fie și achiesând la dispozițiile prevăzute de **Articolul 92** (ex-articolul 72 TCE) în care este prevăzut faptul potrivit căruia „***Până la adoptarea dispozițiilor prevăzute la articolul 91 alineatul (1), exceptând cazul adoptării în unanimitate de către Consiliu a unei măsuri prin care se acordă o derogare, nici unul dintre statele membre nu poate adopta dispoziții mai puțin favorabile, prin efectul lor direct sau indirect asupra transportatorilor celorlalte state membre în raport cu transportatorii naționali, decât diferitele dispoziții din domeniu în vigoare la 1 ianuarie 1958 sau, în cazul statelor aderente, la data aderării acestora.***”, fie și respectând acest principiu, nu se justifică nicidecum Instituția



Emitentă a OUG 49/2019 să adopte măsuri contrare tratatelor și Directivelor UE, în domeniul tarifelor și condițiilor de aplicare și elaborarea unor noi acte normative contrar dispozițiilor **Articolului 94** (ex-articolul 74 TCE) fără a se ține seama de situația economică a transportatorilor, ca să nu mai vorbim de dispozițiile **Articolului 96** (ex-articolul 76 TCE) **Aliniat (1)** potrivit căruia „Exceptând cazul în care există autorizare din partea Comisiei, se interzice aplicarea, de către un stat membru, a unor tarife și condiții care includ orice element de sprijin sau de protecție în beneficiul uneia sau mai multor întreprinderi sau industrii anume, pentru transporturi efectuate în cadrul Uniunii.”

În fapt, deși utilizăm în cauză termenul „platformă” pentru a desemna sistemul de punere în legătură a conducătorilor auto cu pasagerii și rezervarea prestațiilor de transport, trebuie să deducem din acest termen o concluzie esențială cu privire la caracterul acestei platforme, întrucât nu este vorba despre un simplu intermediar, **după cum s-a demonstrat deja în cadrul diferitelor instanțe Europene** și nu casual, la nivel internațional se pregătește o anchetă antitrust împotriva unor companii precum Uber, iar noi ne ascundem la umbra realității încălcării dispozițiilor tratatului TFUE și a propriei constituții, pentru a destabiliza echilibrul social și a afecta grav nivelul de trai al taximetriștilor, al căror unic venit a fost și este exclusiv raportat de-o viață, la acest segment de activitate, intrat în colaps datorită unei norme eronat redactată, afectând grav nivelul de ocupare a forței de muncă în același sector de activitate, favorizând o alta categorie socială să înregistreze un dublu venit comparativ cu zecile de mii de taximetriști ce și-au pierdut efectiv și unica sursă de venit ce asigura sustenabilitatea financiară a propriilor familii și nu în ultimul rând pentru a prejudicia interesul financiar al statului Român.

S-a produs un evident dezechilibru al sistemelor sociale și ale cărui costuri exorbitante le susținem tot noi contribuabilii buni de plată și nicidecum o societate externă ce și-a transformat propriul business într-o adevărată industrie producătoare de capital necontrolat, în dauna statului și a unei întregi paturi sociale, la umbra unei legislații promulgată în modul cel mai evident, pe repede-înainte.

Totodată, ne explică cineva când taximetria nu va mai exista în România, cine va asigura efectivul de autoturisme și funcționalitatea dispeceratelor în cazul decretării stărilor de urgență și alte cazuri mult mai grave?

O companie externă?

Nu se aduce oare o reală atingere la siguranța națională, sau trebuie să aratam noi Legislativului riscul ce-l comportă tratarea cu indiferență a realității cu care societatea românească se confruntă astăzi?

**În concluzie, se impune în mod imperativ adoptarea unor modificări în revenire spre normalitate astăzi, altfel mâine nu va mai exista Taximetria în România.**

**Vă rugăm Domnule Prim-ministru să luați în considerare observațiile noastre, având toate motivele să achiesăți la cerințele noastre.**

**În așteptarea unui punct de vedere din partea Dumneavoastră, vă asigurăm în continuare de întreaga noastră disponibilitate și colaborare.**

București,  
20.07.2023

Cu deosebită stimă,  
Remus Nedelcu  
Președinte  
A.N.P.O.T.R.T.

