



RAPORT

realizat în urma desfășurării

STUDIULUI

privind modul de funcționare al pieței serviciilor de transport în
regim de taxi și al pieței serviciilor de transport alternativ cu
autoturism și conducător auto

CUPRINS

1. Rezumatul cazului	3
2. Motivele și procedura declanșării și derulării studiului	24
3. Obiectivele studiului	25
4. Aspecte referitoare la mecanismele de funcționare a pieței serviciilor de transport alternativ și a pieței prestării serviciilor de transport în regim de taxi.....	26
4.1. Transport alternativ	26
4.2. Transport în regim de taxi.....	30
4.3. Autorități de reglementare	40
4.3.1. Autoritatea pentru Digitalizarea României.....	40
4.3.2 Autoritatea Rutieră Română.....	41
4.3.3 Unitățile administrativ teritoriale.....	41
4.4. Asociații profesionale	43
5. Evoluția comparativă a segmentului serviciilor de taxi și a celor de transport alternativ	45
6. Piața relevantă	49
6.1. Noțiuni generale.....	50
6.2. Piața produsului.....	51
6.2.1. Substituibilitatea la nivelul cererii.....	52
6.2.2. Substituibilitatea la nivelul ofertei.....	54
6.3. Piața geografică.....	55
6.4. Scurte concluzii.....	55
7. Analiza serviciilor de transport în regim de taxi.....	57
7.1. Informații primite de la unitățile administrativ teritoriale	57
7.2. Informații referitoare la activitatea dispeceratelor taxi	64
7.3. Informații referitoare la activitatea transportatorilor în regim de taxi.....	71
8. Analiza serviciilor de transport alternativ	75
8.1. Informații referitoare la activitatea întreprinderilor ce operează platformele digitale pentru intermedierea transportului alternativ	75
8.2. Informații referitoare la activitatea operatorilor de transport alternativ	81
8.3. Alte aspecte.....	88
9. Afectarea concurenței	96
10. Concluzii și propuneri.....	100
10.1. Concluzii.....	100
10.2 Propuneri / recomandări.....	105
10.2.1. Propuneri de modificare a <i>Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere</i>	105
10.2.2. Propuneri de modificare a <i>Ordonanței de urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto</i>	110
10.2.3. Recomandări adresate întreprinderilor.....	112

1. Rezumatul cazului

1. Prin Ordinul nr. 76 din 12.04.2024, emis de președintele Consiliului Concurenței, s-a dispus inițierea unui studiu privind modul de funcționare al pieței serviciilor de transport în regim de taxi și al pieței serviciilor de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, în temeiul prevederilor art. 25 alin. (1) lit. o) din *Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare*¹.
2. Autoritatea de concurență a finalizat, în anul 2022, o investigație² sectorială pe piața serviciilor de transport alternativ de persoane, cu autoturism și conducător auto, intermediare de platforme digitale, investigație ce prezintă detaliat informații despre piață și evoluția acesteia, cote de piață și modele de afaceri, încasări, comisioane.
3. Studiul ce face obiectul prezentului raport vine în completarea investigației sectoriale și a avut în vedere obiective limitate și clar stabilite, cu scopul identificării punctuale a celor mai bune soluții pentru întărirea concurenței pe piață, în beneficiul consumatorilor, și anume:
 - Analiza propunerilor susținute de mai multe asociații ale întreprinderilor ce activează în piață;
 - Analiza întregii legislații specifice desfășurării activității de transport în regim de taxi și transport alternativ;
 - Examinarea documentelor contractuale încheiate între actorii de pe piață și identificarea problemelor concrete cu care autoritățile publice se confruntă în verificarea respectării legislației în vigoare;
 - Identificarea problemelor concurențiale, în condițiile în care propunerile susținute de actorii din piață ar fi preluate și transpuse în legislație;
 - Identificarea unor soluții alternative de modificare legislativă astfel încât să nu fie afectată concurența, dezvoltarea tehnologică, dezvoltarea zonelor metropolitane, mobilitatea urbană și mediul înconjurător, dacă este cazul;
 - Elaborarea de propuneri privind modificările legislative.
4. În cadrul studiului au fost analizate reglementări din state membre ale Uniunii Europene, legislația existentă în România și informații din surse publice, fiind totodată formulate mai multe cereri de informații către autorități ale statului (Autoritatea pentru Digitalizarea României, Autoritatea Rutieră Română), către unități administrativ teritoriale (Primăria Municipiului București, Primăria Municipiului Arad, Primăria Municipiului Brașov, Primăria Municipiului Cluj-Napoca, Primăria Municipiului Craiova, Primăria Municipiului Constanța, Primăria Municipiului Iași, Primăria Municipiului Oradea, Primăria Municipiului Suceava, Primăria Municipiului Timișoara), către întreprinderi ce activează în

¹ Denumită, în continuare, *Legea concurenței*.

² Declanșată prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 628/22.05.2020.

domeniul dispecerizării taxi, către întreprinderi ce prestează serviciul de transport în regim de taxi, către platforme de intermediere a serviciilor de transport alternativ și către operatori de transport alternativ.

5. În perioada 24 iulie – 22 septembrie 2025, *Raportul preliminar al Studiului privind modul de funcționare al pieței serviciilor de transport în regim de taxi și al pieței serviciilor de transport alternativ cu autoturism și conducător auto* a fost supus consultării publice, fiind primite o serie de observații care au fost analizate și luate în considerare în redactarea formei finale a prezentului Raport.
6. Transportul alternativ se realizează prin intermediul unei platforme digitale, fiind supus unui cadru de reglementare specific. Astfel, potrivit *Ordonanței de urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, cu modificările ulterioare*, activitatea de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, intermediată printr-o platformă digitală, denumită în continuare transport alternativ, reprezintă deplasarea persoanelor, cu ajutorul unui autoturism, în baza unui contract de transport alternativ încheiat între pasager și operatorul de transport alternativ deținător al autoturismului, care este intermediat de un operator al platformei digitale, printr-o platformă digitală. Pentru prestarea acestui serviciu, deținătorul autoturismului trebuie să obțină o autorizație pentru transportul alternativ cu autoturism și conducător auto de la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în timp ce autorizația taxi se obține de la unitatea administrativ teritorială pe raza în care se va presta serviciul.
7. În domeniul furnizării serviciilor de transport în regim, de taxi, cadrul legal este reprezentat de prevederile *Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare*.
8. Din analiza legislației aferente atât transportului în regim de taxi, cât și transportului alternativ, a modului de funcționare al pieței, precum și a cererii și ofertei de transport de persoane, a rezultat faptul că există un nivel de presiune concurențială între segmentul serviciilor de transport prin taxi și cele de transport alternativ.
9. În cadrul investigației finalizate de autoritatea de concurență la sfârșitul anului 2022³ s-a constatat că există un anumit nivel de presiune concurențială între serviciile de transport în regim de taxi, serviciile de transport alternativ (ride-hailing) dar și alte categorii de servicii de transport urban. Astfel, o masă semnificativă de consumatori consideră serviciile de transport alternativ substituibile serviciilor clasice de taxi (solicitate din stradă/stațiile de taxi/dispecerat sau doar cele accesate prin aplicațiile informatice) sau pot exista consumatori a căror viziune cu privire la substituibilitatea serviciilor de transport alternativ cu cele taxi să fie mai largă, considerând inclusiv serviciile de transport public în comun sau alte mijloace de transport urban (ex: trotinete electrice) ca fiind similare.
10. Este rezonabil de apreciat faptul că, în cazul unei indisponibilități temporare a serviciilor de transport alternativ, o parte din consumatori vor apela la serviciile

³ <https://www.consiliulconcurentei.ro/wp-content/uploads/2022/10/RapIntegrat-RH-final-nec.pdf>

de transport în regim de taxi (și invers), pe lângă celelalte variante de transport (autovehicul personal, transport în comun, alte mijloace de mobilitate urbană).

11. Însă, în urma analizei efectuate în cadrul studului a rezultat că, din perspectiva legislației în domeniul concurenței, deși este vorba de același tip de serviciu, respectiv furnizarea de servicii de transport pentru persoane fizice, din cauza atât a modului de funcționare efectivă a serviciilor, cât și din cauza diferențelor de reglementare, nu se poate considera că există o substituibilitate completă între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ.
12. În urma analizei informațiilor provenite de la unitățile administrativ teritoriale către care au fost formulate cereri de informații, s-a constatat tendința de scădere a numărului de autorizații taxi valabile în majoritatea municipiilor analizate, precum și creșterea tarifelor de dispecerizare. Acest lucru poate indica faptul că politica acordării unui număr limitat de autorizații de taxi de către autoritățile locale nu este în niciun fel corelată la realitatea pieței, reprezentând mai mult o inerție a unor rațiuni de reglementare stabilite în trecut, pe baza unor condiții și considerente fundamental diferite față de situația existentă în prezent.
13. În plus, se observă că foarte multe dispecerate folosesc aplicații informatice proprii pentru preluarea comenzilor de la clienți și transmiterea acestora către taxiuri.
14. Totodată, chiar și în situația în care a existat un studiu concret, realizat în municipiul Iași, pe fondul unei cereri din ce în ce mai mari pentru serviciul de transport persoane în regim de taxi și în lipsa unei concurențe reale datorate faptului că numărul de autorizații este limitat de lege, studiu care a concluzionat că este necesar să fie majorat numărul de autorizații taxi în scopul asigurării unui echilibru între cerere și ofertă, inclusiv în condițiile promovării unui transport mai puțin poluant, chiar asociația reprezentativă a taximetriștilor s-a opus. O astfel de decizie venită chiar din partea asociației reprezentative a taximetriștilor nu poate avea ca scop decât menținerea numărului limitat de licențe pentru creșterea profiturilor actualilor jucători de pe piață: o ofertă limitată conduce la un preț mai mare și la scăderea opțiunilor de transport pentru cetățeni. Mai mult, menținerea limitării, chiar și în condițiile existenței respectivului studiu, nu afectează doar călătorii, ci și operatorii care doresc să intre pe piață și nu pot din cauza barierei evidente de la intrare, fiind afectată în mod evident concurența.
15. Astfel, pe de o parte, există municipii unde, deși se realizează ședințe de atribuire a autorizațiilor taxi disponibile, acestea nu se finalizează, iar, pe de altă parte, sunt municipii unde numărul autorizațiilor este în scădere clară, dar nu pot fi realizate atribuiri din cauza faptului că *Legea nr. 38/2003* prevede faptul că numărul maxim de autorizații taxi la nivelul unei localități va fi de până la 4 la 1.000 de locuitori, iar numărul existent de autorizații se încadrează în această limită.
16. Referitor la tarifele de distanță maximale impuse de unitățile administrativ-teritoriale, se observă diferențe foarte mari. Astfel, în timp ce la Arad este stabilit un tarif maximal de 7,5 lei/km, în Timișoara și Iași, de 5 lei/km, la Brașov tariful maximal este de 2,99 lei/km, iar la Craiova de 2,5 lei/km.

17. În ceea ce privește activitatea de control, în unele municipii aceasta se desfășoară cu regularitate și sunt impuse în mod constant sancțiuni, în timp ce în alte municipii fie nu se fac acțiuni de control, fie se fac, dar nu au avut drept rezultat sancțiuni contravenționale.
18. Centralizarea datelor provenite de la dispeceratele către care au fost transmise cereri de informații, dispecerate care funcționează în diferite localități din țară, a condus la următoarele concluzii:
- Cu o singură excepție, toate dispeceratele analizate au fie propria aplicație informatică, fie au contractat serviciile unei întreprinderi terțe care le-a pus la dispoziție o aplicație informatică pentru preluarea comenzilor de la clienți/transmiterea acestora către taximetriști, în unele cazuri inclusiv pentru accesul taximetriștilor la numărul de telefon al clienților, pentru a-i putea contacta direct în caz că sunt probleme la preluare;
 - O parte dintre dispeceratele analizate afirmă că peste 85% dintre comenzi sunt intermediare prin aplicație, dispecerizarea clasică (în sensul reglementat de Legea nr. 38/2003, de a transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist) fiind foarte puțin utilizată în prezent;
 - Există și dispecerate care susțin că între 20% și 50% dintre comenzi sunt intermediare cu ajutorul aplicațiilor informatice, și doar 5 dispecerate dintre cele analizate care afirmă că sunt intermediare prin aplicație sub 10% din totalul curselor;
 - Numărul mediu de angajați din cadrul dispeceratelor taxi analizate este destul de mic comparativ cu cifra de afaceri înregistrată sau cu numărul de curse intermediare;
 - Numărul vehiculelor dispecerizate este în scădere la majoritatea dispeceratelor;
 - Conform cadrului legal, dispeceratele sunt obligate să se autorizeze și să dețină frecvențe de la ANCOM (pentru stațiile de emisie-recepție), precum și echipamente de dispecerat aferente pe care le întrețin, suportând costuri cu acestea; mai mult, dispeceratele primesc și controale de la ANCOM în legătură cu activitatea echipamentelor care folosesc respectivele frecvențe și cu stațiile radio de emisie-recepție. Cu toate acestea, majoritatea dispeceratelor folosesc aparatura/frecvențele respective în proporție mică sau chiar deloc (spre exemplu, una dintre întreprinderi a declarat că nu mai folosește nici frecvențele și nici aparatura aferentă, de peste 10 ani, de când lucrează cu aplicația).
19. În plus, deși activitatea de transport în regim de taxi pare că întâmpină probleme tocmai din cauza cadrului legal restrictiv, dispeceratele militează nu pentru relaxarea reglementărilor aplicabile transportului în regim de taxi, ci pentru înăsprirea condițiilor aplicabile transportului alternativ, singurul scop al acestora vizând recăștigarea unei cereri pierdute în favoarea transportului alternativ și,

implicit, creșterea veniturilor. Beneficiul consumatorilor, clienții care plătesc cursele, nu este luat în considerare în formularea multora dintre propunerile transmise de dispeceratele taxi.

20. Centralizarea datelor provenite de la transportatorii în regim de taxi (societăți, persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale și întreprinderi individuale) din diferite localități din țară, care au transmis informații autorității de concurență, a condus la următoarele concluzii:

- Peste 95% din transportatorii în regim de taxi analizați lucrează cu cel puțin o aplicație informatică de intermediere a comenzilor taxi;
- 5 dintre transportatorii în regim de taxi analizați susțin că dispeceratele la care sunt arondați le interzic să preia comenzi prin intermediul altei aplicații informatice în afară de cea a dispeceratului;
- Un singur transportator în regim de taxi consideră, în mod incorect, că tariful de distanță este, în prezent, stabilit de dispecerat;
- Majoritatea transportatorilor în regim de taxi analizați se pronunță pentru menținerea numărului maxim de autorizații taxi întrucât, în caz contrar, odată cu creșterea numărului de transportatori taxi, și, astfel, a ofertei, veniturile lor s-ar putea diminua;
- Aproximativ 25% dintre transportatorii în regim de taxi analizați s-au pronunțat, explicit, pentru mărirea ariei geografice în care pot prelua comenzi, astfel încât activitatea acestora să nu mai fie limitată, cu caracter permanent, doar la nivelul unității administrativ teritoriale de autorizare;
- Aproximativ 20% dintre transportatorii în regim de taxi analizați s-au pronunțat, explicit, pentru eliminarea obligației de a fi arondați la un dispecerat.

21. După cum se poate observa, dezvoltarea tehnologică a condus la extinderea aplicațiilor informatice astfel încât, în prezent, acestea sunt utilizate într-o proporție majoritară.

22. În ceea ce privește aplicațiile informatice, așa cum sunt cele integratoare, care nu aparțin dispeceratelor, o parte dintre transportatorii în regim de taxi consideră că nu pot achiziționa servicii de primire a comenzilor taxi prin intermediul mai multor aplicații informatice care pun în legătură clientul cu șoferul de taxi. Practic, dispeceratele sunt acuzate de transportatorii în regim de taxi că le interzic acestora să utilizeze alte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi cu excepția celei folosite de dispecerat. Or, având în vedere cadrul legal actual, care permite transportatorilor să preia comenzi prin orice mijloace, o asemenea interdicție din partea dispeceratelor, de a utiliza aplicațiile informatice concurente cu aplicația acestuia, ar putea intra sub incidența legislației în domeniul concurenței.

23. Prin urmare, se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi cu care au contracte că pot folosi orice/oricâte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi doresc.

24. În ceea ce privește stabilirea tarifelor de distanță (lei/km) de către dispecerate, deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ. O astfel de interpretare, potrivit căreia tariful pentru transportul călătorilor nu este stabilit unilateral de transportator ci împreună/de către dispecerat, conduce, în practică, la încălcarea legislației în domeniul concurenței, entitățile implicate riscând sancțiuni de până la 10% din cifra de afaceri înregistrată în anul anterior aplicării sancțiunii. Prin urmare, dispeceratele taxi nu trebuie, sub nicio formă, să se implice în modul de stabilire a tarifului de transport în relația cu transportatorii taxi independenți, care au statut de întreprindere. Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.
25. În ceea ce privește propunerile formulate de transportatorii în regim de taxi, acestea vizează, în principal, armonizarea reglementărilor existente pentru transportul în regim de taxi și transportul alternativ în sensul, mai degrabă, al introducerii de restricții și la acesta din urmă, similar celor din taximetrie. Însă, deși mulți dintre transportatorii în regim de taxi militează pentru menținerea limitării numărului maxim de autorizații taxi și solicită în mod echivalent, limitarea numărului de autorizații de transport alternativ, întrucât un număr mare de întreprinderi în piață crește oferta și conduce la prețuri mai mici și, implicit, la încasări mai mici, nu sunt avute deloc în vedere și efectele asupra consumatorilor. Astfel, dacă numărul de transportatori este limitat, oferta de transport este limitată iar prețul crește și, mai mult, nu va exista capacitate pentru a putea fi preluate toate comenzile în anumite zile/la anumite intervale orare.
26. Trebuie menționat și faptul că, printre propunerile transportatorilor în regim de taxi, spre deosebire de propunerile formulate de dispecerate, se regăsesc într-o proporție destul de mare și cele ce vizează atât mărirea ariei în care pot prelua comenzi, astfel încât activitatea acestora să nu mai fie limitată la nivelul unității administrativ teritoriale de autorizare, cât și eliminarea obligației de a fi arondați la un dispecerat.
27. În ceea ce privește activitatea întreprinderilor ce operează platformele digitale pentru intermedierea transportului alternativ, analiza datelor provenite de la acestea a condus la următoarele concluzii:
- Conform definiției legale, contractul de transport alternativ este **contractul încheiat** prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ, de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, **contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului.**
 - În ceea ce privește modalitatea de contractare a serviciului, pentru a comanda o cursă de transport care să fie efectuată de un transportator alternativ, este necesar ca utilizatorul să dețină un telefon de generație nouă, care să aibă instalată cel puțin o aplicație a unei platforme de

intermediere în cadrul căreia să se înregistreze și să introducă date de contact și date financiare. Nu poate fi creat un cont într-o aplicație ce aparține unei platforme de intermediere a transportului alternativ fără numele utilizatorului, numărul de telefon, adresa de e-mail și datele cardului bancar. La solicitarea unei curse, platforma comunică prețul acesteia, care, în eventualitatea în care cursa este acceptată de către client, fie este tras de pe cardul salvat în aplicație, fie se poate plăti cash. În cazul în care cursa este anulată de client, chiar dacă a ales plata cash, taxa de anulare a cursei se va trage de pe cardul salvat. Transportul alternativ poate fi accesat exclusiv prin intermediul aplicației respective, fiind interzisă preluarea clienților de pe stradă sau prin alte mijloace. Sumele încasate de la pasager revin operatorului de transport, cu excepția comisionului negociat cu platforma, într-un cuantum situat între 0% (în perioadele în care sunt aplicate discounturi pasagerilor și platformele renunță la încasarea propriului comision pentru a scădea prețul final al cursei) și 30%, în funcție de platformă și modelul de afaceri al fiecărui operator al respectivei platforme.

- Cu toate acestea, deși la începutul cursei este agreeat un anumit preț, datele analizate arată că, în fapt, în foarte multe situații, unele platforme modifică unilateral prețul final al cursei. În România, în anul 2023, aproximativ 5⁴ milioane de curse au înregistrat la finalul cursei, tariful modificat față de cel afișat la solicitarea cursei, fără acordul clientului anterior efectuării modificării și, implicit, fără solicitarea vreunui acord anterior retragerii banilor din cont în cazul curselor plătite prin aplicație, iar în primul semestru al anului 2024, alte peste 3⁵ milioane de curse au fost în aceeași situație. În astfel de cazuri, o susținere potrivit căreia acceptarea ”termenilor și condițiilor” la instalarea aplicației justifică retragerea automată a unor sume din contul clientului, fără acordul explicit al acestuia, nu poate fi considerată corectă în orice situație, un comportament astfel generalizat putând fi considerat chiar abuziv.
- Mai mult, în ceea ce privește anularea comenzilor, în timp ce toți operatorii platformelor aplică taxe de anulare a comenzilor plasate doar pasagerilor, niciunul nu taxează și șoferii. Astfel, șoferii nu achită nicio taxă de anulare către client/operatorul de transport/operatorul platformei și, fiind beneficiarii majorității sumelor provenite din anularea curselor, sunt încurajați, practic, să anuleze curse pe motive ce nu pot fi probate (spre exemplu, dacă staționează/merge foarte încet poate susține că este traficul aglomerat, sau dacă întoarce/vireaza la dreapta și, astfel, ruta este reconfigurată cu 10 minute în plus, poate susține că strada era blocată) cu scopul de a încasa sume de bani, fără a presta niciun serviciu. Dacă nu ar fi remunerați pentru anularea curselor, atunci un astfel de comportament ar fi descurajat. Cu titlu de

⁴ Calcul efectuat pe baza datelor primite de la platforme, date rectificate comparativ cu cele luate în calcul la publicarea Studiului preliminar.

⁵ Idem.

exemplu, se face mențiunea că, în anul 2023, pe o singură platformă, s-au încasat aproximativ 3 milioane de lei de la pasageri pentru curse anulate.

- Totodată, există posibilitatea ca șoferii să se simtă stimulați să modifice traseul cursei/ să petreacă mai mult timp în trafic întrucât, dacă adoptă un astfel de comportament, prețul cursei crește și nu doar operatorul platformei are de câștigat, ci și operatorul de transport/șoferul cursei respective. Astfel, cu cât suma încasată pentru cursă este mai mare, cu atât încasările fiecăruia cresc. În fapt, de câte ori este parcurs un traseu mai lung decât cel estimat inițial de platformă (fără a face diferența între modificarea lungimii traseului prin alegerea unei rute mai lungi de către pasager sau de către șofer, fără acordul pasagerului) sau atunci când este necesar un timp mai lung pentru a finaliza cursa decât cel estimat (chiar dacă platforma, atunci când a estimat durata cursei, nu a luat deloc în calcul traficul deși, în prezent, există tehnologia necesară, sau șoferul merge în mod voit foarte încet) are loc o creștere a prețului cursei, iar pasagerul va vedea noul preț achitat la sfârșitul cursei (sumă retrasă din cont fără acceptul pasagerului). Solicitarea acordului explicit al pasagerului înainte de schimbarea traseului și adaptarea aplicațiilor deținute de platformele de intermediere la tehnologia existentă, pentru o estimare corectă a duratei cursei, vor conduce la descurajarea comportamentului incorect al șoferilor și la reducerea/dispariția situațiilor în care pasagerii sunt dezavantajați/prejudiciați.
- În ceea ce privește regimul TVA aplicabil și modul de impozitare a profitului realizat ca urmare a operării platformelor de transport alternativ, nu au fost identificate probleme de interpretare legislativă sau aplicare defectuoasă ce contravin sau ar putea intra în conflict cu normele de concurență.

28. Referitor la activitatea operatorilor de transport alternativ, analiza datelor provenite de la aceștia a condus la următoarele concluzii:

- Aceste întreprinderi operează ca intermediari între operatorii platformelor de transport și șoferi, indiferent că aceștia sunt angajați ai operatorului de transport sau șoferi afiliați, pe bază de contract de colaborare;
- Întrucât atât operatorii platformelor, cât și operatorii de transport au încasări sub formă de procent din prețul cursei plătit de pasager, aceștia stimulează șoferii să efectueze cât mai multe curse, oferind diferite bonusuri financiare. Totodată, șoferii sunt recompensați și dacă recomandă serviciile platformelor sau ale operatorilor de transport și altor conducători auto și, astfel, flotele în transportul alternativ sunt în creștere.
- Totodată, se remarcă faptul că toți operatorii de transport alternativ care au transmis informații autorității de concurență au confirmat faptul că

nu aplică sancțiuni șoferilor pentru neregulile semnalate de pasageri, considerând că aceste atribuții revin operatorilor platformelor de intermediere a transportului alternativ. Și, după cum se observă din analiza prezentată în cuprinsul Raportului, aceste sancțiuni se aplică după mai multe abateri și doar dacă ratingul șoferului este scăzut până la un anumit nivel. Aplicarea greoaie a sancțiunilor de către operatorii platformelor sau chiar lipsa aplicării sancțiunilor de către operatorii de transport pentru șoferii care săvârșesc anumite nereguli semnalate de către pasageri pot reprezenta o problemă pentru confortul sau chiar pentru siguranța pasagerilor.

29. Analiza efectuată din perspectiva afectării concurenței a reliefat faptul că noile tehnologii redefinesc, extind și uneori creează noi segmente de piață. De asemenea, noile tehnologii schimbă comportamente și așteptări ale principalelor grupuri de utilizatori, generând, indirect, necesitatea unor schimbări/transformări și la nivelul piețelor tradiționale.
30. Astfel, noile tehnologii (spre ex. tranziția către mașini electrice și conturarea unei infrastructuri de stații de încărcare, mașini cu pilot automat, integrarea unor soluții de big data și utilizarea unor algoritmi tot mai inteligenți) încep să prefigureze noi schimbări și, potențial, noi actori de succes care ar putea să impună ritmul pe piețele globale.
31. În condițiile în care întreaga piață este într-o continuă dezvoltare datorată în principal evoluțiilor tehnologice (aparitia internetului, apariția telefoanelor smart, apariția aplicațiilor mobile și a platformelor de intermediere a serviciilor, posibilitatea de plată on-line), și serviciile de transport s-au diversificat. Astfel, au intrat pe piață și au început să funcționeze platformele care oferă servicii de transport alternativ, legiuitorul încadrând aceste activități într-o categorie diferită de servicii față de cele tradiționale, recunoscându-se, totuși, necesitatea asigurării unui cadru de reglementare care să ofere o anumită echivalență a condițiilor pentru cele două tipuri de servicii.
32. În acest context, piața tradițională a serviciilor de transport în regim de taxi a trebuit să se adapteze, însă această adaptare nu s-a putut face în mod natural întrucât este condiționată de restricționările legislative. Dezvoltarea segmentului serviciilor de transport alternativ pare a fi extins piața semnificativ și a împins mare parte din serviciile tradiționale către adoptarea unor soluții inovative din aceeași sferă, utilizând platforme de intermediere a comenzilor taxi mono-marcă sau agregatoare și chiar, ocazional, plata cu cardul în aplicații sau deținerea de POS în vehiculele taxi pentru a se putea încasa electronic. Însă, din cauza restricțiilor legislative, dezvoltarea transportului în regim de taxi a fost limitată artificial. Astfel, deși foarte multe comenzi sunt preluate prin intermediul aplicațiilor informatice, transportatorii în regim de taxi sunt obligați de prevederile *Legii nr. 38/2003* să plătească servicii de dispecerat pe care nu le folosesc, să aibă stații de emisie - recepție deși chiar și comenzile de la dispecerate le primesc prin intermediul unor aplicații informatice etc.
33. Însă, așa cum s-a precizat deja, din perspectiva legislației în domeniul concurenței, deși este vorba de același tip de serviciu, respectiv furnizarea de servicii de

transport pentru persoane fizice, din cauza atât a modului de funcționare efectivă a serviciilor, cât și din cauza diferențelor de reglementare, nu se poate considera că există o substituibilitate completă între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ.

34. Totodată, rezultatul analizei desfășurate a arătat că dezvoltarea tehnică și tehnologică din ultimii 20 de ani conduce la necesitatea modificării legislației existente în prezent în domeniul taximetriei, prevederile *Legii nr. 38/2003* nemaifiind în concordanță cu realitatea economică, tehnologică și concurențială.
35. Prin urmare, în cazul de față, se poate constata faptul că serviciile de transport alternativ beneficiază de un cadru legal mai puțin restrictiv, dezvoltarea acestora fiind mult mai puțin restricționată comparativ cu evoluția serviciilor de transport în regim de taxi. După cum se detaliază în cuprinsul prezentului Raport, spre deosebire de serviciile de transport alternativ, serviciile de transport în regim de taxi nu pot fi prestate cu autovehicule închiriate sau deținute cu contract de comodat, numărul licențelor taxi este limitat administrativ, tariful maxim ce poate fi practicat este limitat administrativ, procedura de acordare a licențelor este greoaie, taximetriștii sunt obligați să suporte diferite costuri pentru servicii care nu le sunt în toate situațiile necesare (precum taxa de dispecerizare, taxe pentru stații de emisie-recepție pe care nu le folosesc, taxe pentru frecvențe și controale de la autoritățile statului în legătură cu aceste frecvențe/aparatură, deoarece legea îi obligă să le dețină chiar dacă nu le folosesc) etc.
36. În concluzie, în cazul transportului în regim de taxi, nu apare ca fiind benefic cadrul de reglementare întrucât acesta nu asigură un maximum de eficiență.
37. Prin urmare, este corectă susținerea companiilor ce activează în sectorul transportului în regim de taxi, potrivit căreia activitatea economică a acestora este afectată de transportul alternativ. Acest lucru este posibil întrucât există un decalaj foarte mare între reglementările aplicabile celor două tipuri de transport. Însă, soluția nu poate fi reprezentată de renunțarea la anumite soluții tehnologice și impunerea de restricții transportului alternativ. Singura soluție care ar fi atât în beneficiul întreprinderilor, cât și în beneficiul cetățenilor, este modernizarea serviciilor de taxi pentru a fi în concordanță cu nivelul tehnologic actual, pentru a răspunde cerințelor crescute ale consumatorilor și a ține pasul cu progresul tehnologic.
38. O concurență normală se bazează pe alegerea consumatorului, care nu se poate obține prin obligarea acestuia la utilizarea exclusivă sau preponderentă a unuia dintre serviciile existente, prin limitarea în raport cu celălalt.
39. Prin urmare, pentru a întări concurența între aceste servicii, în beneficiul cetățeanului, obiectivul general trebuie să fie acela de uniformizare, pe cât posibil, a cadrului legal, astfel încât să își desfășoare activitatea pe piață atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ, în condiții cât mai puțin restrictive, atât pentru maximizarea propriului profit, cât și în beneficiul consumatorilor care vor avea la dispoziție mai multe opțiuni pentru satisfacerea nevoilor lor de deplasare.

40. În raport cu situația existentă la momentul intrării în vigoare a *Legii nr. 38/2003*, nu doar tehnologia a evoluat în mod substanțial, dar și dezvoltarea urbană, periurbană și metropolitană, reflectate inclusiv în tendințele și preferințele consumatorilor, și, prin urmare, necesitățile de transport ale populației nu doar au crescut, ci s-au și diversificat.
41. În mod evident, cadrul legislativ existent în domeniul serviciilor în regim de taxi este perimat și este necesar să fie actualizat, astfel încât să corespundă dezvoltării tehnice și tehnologice existente și necesităților de deplasare ale cetățenilor.
42. Astfel, se concluzionează că trebuie reevaluate reglementările existente în domeniul tradițional al serviciilor de transport în regim de taxi, în sensul unei relative liberalizări și adaptări la realitatea economică, precum și, într-o proporție mai mică, reglementările existente în domeniul transportului alternativ, în sensul îmbunătățirii modului de prestare a serviciului, cu respectarea principiului necesității și proporționalității. De asemenea, s-a concluzionat că cele două domenii trebuie tratate diferit (la nivel de reglementare), însă într-un mod nediscriminatoriu, care să ofere condiții echivalente din perspectivă concurențială.
43. Prin prezentul Raport se propun o serie de modificări ale legislației existente în domeniul transportului în regim de taxi și a legislației existente în domeniul transportului alternativ, precum și transmiterea unor recomandări operatorilor platformelor de intermediere a transportului alternativ și dispeceratelor taxi.
44. În ceea ce privește modificarea prevederilor *Legii nr. 38/2003* privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, se propune:

1. Eliminarea stabilirii administrative a numărului maxim de autorizații taxi

Limitarea numărului maxim de autorizații taxi reprezintă o barieră la intrarea pe piață care restricționează accesul potențialilor furnizori de servicii de transport în regim de taxi și, astfel, oferta, în detrimentul atât al pieței în ansamblul său, cât și al consumatorilor finali. Așa cum este bine cunoscut, o ofertă limitată conduce la creșterea artificială a prețurilor.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi abrogarea art. 14 din *Legea nr. 38/2003*.

2. Eliminarea tarifelor maxime

Regula esențială pentru corectă funcționare a unei piețe este că prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber, prin concurență, pe baza cererii și ofertei. Intervenția statului în activitatea operatorilor economici și impunerea de condiții nejustificate economic, social sau de situații de urgență, trebuie să fie cât mai limitată, astfel încât să nu fie perturbată dezvoltarea normală a pieței. În cazul transportului în regim de taxi, dat fiind faptul că, în prezent, populația are mai multe mijloace de deplasare la dispoziție, inclusiv transportul alternativ, nu sunt identificate elemente obiective care să justifice menținerea tarifelor maxime, așa cum au fost acestea reglementate anterior, în alte condiții de piață decât cele actuale.

O posibilă soluție legislativă în acest sens ar fi abrogarea art. 13 lit. b), a art. 24¹ alin. (6) și art. 49 alin. (1) lit. d) și j) din *Legea nr. 38/2003*.

3. *Eliminarea obligației de efectuare a transportului în regim de taxi doar pe raza localității de autorizare*

În raport cu situația existentă la momentul intrării în vigoare a *Legii nr. 38/2003*, nu doar tehnologia a evoluat în mod substanțial, dar și dezvoltarea urbană, periurbană și metropolitană și, prin urmare, necesitățile de transport ale populației nu doar au crescut, ci s-au și diversificat.

Astfel, dacă în urmă cu peste 20 de ani era considerat suficient ca transportul în regim de taxi să fie efectuat doar pe raza localității de autorizare, în prezent acest lucru nu mai corespunde realității pieței: foarte multe persoane locuiesc în afara orașelor mari și, astfel, poate fi identificată o nevoie de deplasare ce poate presupune inclusiv contractarea serviciilor de transport în regim de taxi pentru a se deplasa în oraș la serviciu/școală/cumpărături etc.; de asemenea, foarte multe întreprinderi își desfășoară activitatea în afara localităților mari, iar angajații acestora ar putea contracta servicii de transport în regim de taxi nu doar în drumul către serviciu, dar și la revenirea în orașe.

Este cert faptul că nevoia de mobilitate a populației a crescut și, întrucât nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care transportatorilor în regim de taxi să le fie interzis să presteze serviciul de transport în regim de taxi în afara localității de autorizare, se propune eliminarea acestei limitări.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi liberalizarea acestei piețe, urmând ca autorizațiile să fie emise de o autoritate centrală, cum este Autoritatea Rutieră Română, sau modificarea art. 18 din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”Art. 18 În raport cu localitatea de autorizare, transportatorul autorizat poate executa transportul în regim de taxi în următoarele situații:

a) permanent, pe o rază de 30 de kilometri în jurul localității de autorizare sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, la cererea clientului;

b) ocazional, cu plecare din zona de autorizare sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități, la cererea expresă a clientului, cu acordul taximetristului, având obligația revenirii în zona de autorizare după executarea cursei;

c) ocazional, între zona de autorizare sau regiunea de dezvoltare București-Ilfov și alte localități de peste frontieră, la cererea expresă a clientului și cu acordul taximetristului, cu obligația revenirii autovehiculului în zona de autorizare după executarea cursei.”

4. *Eliminarea obligativității apartenenței la un dispecerat pentru transportatorii autorizați în regim de taxi*

În condițiile apariției aplicațiilor informatice agregatoare, pro consumator, prin reducerea semnificativă a timpului de așteptare și, în același timp, prin accesul la o ofertă semnificativ mai mare decât cea existentă în cazul unui singur dispecerat, dar și a aplicațiilor mono-marcă/ce aparțin dispeceratelor, transportatorii autorizați în regim de taxi ar trebui să aibă posibilitatea de a opta pentru o anumită modalitate de lucru, pe care o consideră cea mai adecvată și eficientă, fie exclusiv prin intermediul unei aplicații mobile agregatoare, fie

preluând comenzi direct din stradă, fie exclusiv printr-un dispecerat (prin stație de emisie-recepție sau prin intermediul aplicației informatice mono-marcă a acestuia) ori prin două sau toate cele trei posibilități.

Condiționarea impusă, în sensul arondării obligatorii la un dispecerat, implicit achitarea unui tarif către acestea din urmă, restricționează transportatorilor autorizați taxi libertatea de a alege soluția cea mai potrivită din punct de vedere tehnic și economic și, astfel, accesul la piață.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 15 alin. (5) din *Legea nr. 38/2003*, astfel încât contractarea serviciilor de dispecerizare să fie o opțiune pentru transportatorii taxi și nu o obligație:

”5) Transportatorii autorizați care execută servicii de transport în regim de taxi pot utiliza serviciile unui dispecerat în condițiile prezentei legi, pe bază de contract de dispecerizare.”,

precum și abrogarea art. 11 alin. (1) lit. e), art. 12 alin. (1) lit. e) și art. 15 alin. (6) din *Legea nr. 38/2003*.

În același timp, dezvoltarea tehnică și tehnologică din ultimii 20 de ani conduce la necesitatea de eliminare a obligației existenței unei stații de emisie-recepție în fiecare vehicul taxi. Prin urmare, se propune eliminarea acestei obligativități, o posibilă soluție legislativă fiind, pe lângă abrogarea art. 15 alin. (6) din *Legea nr. 38/2003*, mai sus propusă, și modificarea art. 15 alin. (7) și a art. 36 alin. (1) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”Art. 15 (7) Taxiurile vor fi dotate cu telefoane mobile și/sau stații radio de emisie - recepție, pentru preluarea comenzilor de la clienți. Aceste taxiuri vor avea afișat în exterior numărul de telefon sau alte modalități de apelare.”

”Art. 36 (1) Un taxi poate avea ca dotare, pe lângă telefonul mobil și/sau stația radio de emisie-recepție, un dispozitiv GPS de monitorizare.”

5. *Introducerea posibilității ca activitatea de transport în regim de taxi să poată fi efectuată cu autovehicule deținute în proprietate, închiriere, comod, contract de leasing*

Actuala reglementare, care permite efectuarea transportului în regim de taxi doar cu autovehicule deținute în proprietate sau cu contract de leasing constituie o limitare a prestării respectivului serviciu de transport ce nu pare a avea o justificare de ordin obiectiv, precum siguranța pasagerilor. Din moment ce prestarea serviciului se face cu autovehicule autorizate, ce respectă standardul de confort și calitate impus, forma juridică de folosință a respectivului autovehicul (spre exemplu, închiriere) nu ar trebui să prezinte importanță într-o piață concurențială. Condiționarea deținerii autoturismelor în proprietate sau prin contract de leasing pentru efectuarea serviciului de transport în regim de taxi limitează accesul transportatorilor în prestarea serviciilor și, astfel, oferta de transport scade și, în consecință, prețul poate crește în detrimentul consumatorului, călătorul care dorește să folosească acest serviciu.

Dacă la momentul introducerii acestei prevederi în textul *Legii nr. 38/2003* această restricționare s-a considerat justificată, în prezent, evoluția tehnologică

permite urmărirea/verificarea respectării normelor legale ce țin de siguranța în trafic/posibila evaziune fiscală și, prin urmare, trebuie eliminată.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 4 alin. (4) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

” (3) *Transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se realizează numai cu autovehicule deținute de către transportatorii autorizați în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing.* ”

6. *Sublinierea importanței stabilirii tarifului de distanță de către transportatorii în regim de taxi*

Deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ. Prin urmare, se propune introducerea unei prevederi clare din care să rezulte că fiecare transportator autorizat în regim de taxi este liber să își stabilească, în mod transparent, politica comercială (tariful solicitat), astfel încât să nu mai existe, în practică, condiționarea impusă prestatorilor de servicii de transport în regim de taxi, de către dispecerate, de a lucra cu tarifele stabilite de acestea. Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 15 alin. (8) – (9), art. 16 lit. f) și a art. 52 alin. (5) lit. d) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”*Art. 15 (8) Contractele de dispecerat taxi încheiate cu transportatorii autorizați trebuie să conțină prevederi privind obligațiile părților de a respecta reglementările privind calitatea și legalitatea serviciului prestat, fiind totodată menționate și tarifele de distanță pe care transportatorul a decis unilateral să le practice.*

(9) Taxiurile deservite de un dispecerat realizează serviciul de transport utilizând tarifele stabilite de transportatorul taxi, unice sau diferențiate pe categorii de autovehicule, astfel cum este menționat în contractul de dispecerizare. ”

”*Art. 16 Autorizația pentru activitatea de dispecerat taxi va fi retrasă de către emitent în următoarele cazuri: lit. f) dispeceratul impune transportatorilor autorizați deserviți practicarea tarifelor pentru activitatea de transport în regim de taxi ;*”

”*Art. 52 alin. (5) lit. d) dispeceratele sunt obligate ca, în momentul solicitării serviciului de transport de către un client, la cererea expresă a acestuia, să îl informeze în legătură cu tarifele pe care le practică taxiurile deservite și să respecte preferința clientului;*”.

7. *Introducerea obligativității dotării tuturor autovehiculelor taxi cu mijloace de plată electronice (POS) care să permită achitarea cursei cu cardul bancar, la finalizarea acesteia*

Având în vedere faptul că o parte dintre transportatorii în regim de taxi deja oferă clienților posibilitatea de a plăti cursa cu ajutorul unui card bancar, faptul că plățile în numerar au început să fie folosite din ce în ce mai rar în prezent, precum și faptul că există aplicații ce se pot instala cu ușurință pe telefonul mobil și care permit acceptarea de plăți contactless cu cardul, telefonul sau orice alt tip de suport de card cu cititor NFC, o astfel de modificare ar veni atât în sprijinul clienților (care, spre exemplu, nu dispun de numerar în momentul în care doresc să folosească un serviciu de transport în regim de taxi), cât și în sprijinul transportatorilor care ar avea o bază mai largă de clienți.

O posibilă soluție legislativă în acest sens ar fi modificarea art. 36 alin. (2) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”(2) Taxiurile trebuie să fie dotate cu dispozitiv de plată prin intermediul cardului bancar. Totodată, acestea pot avea dotări opționale, cum ar fi: dispozitivul fix de înregistrare a precizărilor făcute de client, perete despărțitor între conducătorul auto și clienți.”

8. Eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele taxi electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice

În vederea stimulării înnoirii parcului auto în mod natural, se propune eliminarea/reducerea taxelor de autorizare în cazul în care transportul în regim de taxi este efectuat cu autoturisme electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată, doar pentru autoturismele electrice.

Această măsură ar putea să se regăsească atât în cadrul legal care reglementează serviciile de taxi, cât și în cel aferent serviciilor de transport alternativ, astfel încât să contribuie la tranziția către un transport public de persoane mai eficient economic și mai curat.

9. Realizarea unui sistem informatic integrat dedicat serviciilor de taxi

Tot în sprijinul progresului și al dezvoltării economice, dar și pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță pasagerilor, se propune dezvoltarea și implementarea unei aplicații (unor aplicații gestionate de autoritățile de autorizare) care să acceseze datele șoferilor de taxi și ale curselor efectuate de aceștia și care să poată fi utilizată de către pasageri, incluzând o secțiune de review-uri și reclamații, astfel încât să poată fi aplicate sancțiunile adecvate, mergând până la retragerea autorizației, în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

45. În ceea ce privește modificarea prevederilor *Ordonanței de urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto*, se propune:

1. Eliminarea obligației de efectuare a transportului alternativ doar în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul

Având în vedere datele analizate în cadrul acestui studiu, pe de o parte, este cert faptul că, în prezent, necesitățile de deplasare ale populației sunt foarte mari și

diversificate și, pe de altă parte, nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care prestarea serviciilor de transport alternativ să fie limitată la interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul respectivul transportator, se propune eliminarea acestei limitări. Modificarea cadrului normativ este necesară pentru a putea fi inclusă în aria de desfășurare a activității de transport o zonă geografică mai mare, în care pot exista obiective importante (aeroporturi, parcuri industriale, zone de birouri, obiective turistice etc.), în beneficiul consumatorilor, clienții finali care au nevoie de servicii de transport.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi modificarea art. 13 alin. (4) din *OUG nr. 49/2019*, astfel:

”(4) Operatorul de transport alternativ are dreptul să efectueze transport alternativ cu autoturismul pentru care s-a emis copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ:

a) permanent, pe o rază de 30 de kilometri în jurul localității unde își are sediul sau domiciliul sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz;

b) ocazional, cu plecare din zona unde își are sediul sau domiciliul sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități.”

2. Vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi, cu acordarea unei perioade de tranziție rezonabilă pentru aplicarea modificărilor, și eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ, inclusiv acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată, doar pentru autoturismele electrice

Având în vedere obiectivul general, acela de uniformizare, pe cât posibil, a cadrului legal, astfel încât să își desfășoare activitatea pe piață atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ în condiții echivalente și cât mai puțin restrictive, propunem ca vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi, cu acordarea unei perioade de tranziție rezonabilă pentru aplicarea modificărilor, și, totodată, eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată, doar pentru autoturismele electrice.

Astfel, menținerea/introducerea unei restricții de desfășurare a activității de transport alternativ, ce vizează vechimea autovehiculelor, trebuie realizată pe baza unor date obiective referitoare la siguranța pasagerilor și protecția mediului (inclusiv în condițiile efectuării inspecției tehnice periodice), urmând ca, în eventualitatea stabilirii unei durate mai mici decât cea actuală, să fie avută în vedere o perioadă tranzitorie de adaptare la noile condiții, astfel încât să nu fie pusă în pericol buna funcționare a pieței.

Prin urmare, în condițiile în care sunt identificate justificări obiective, spre exemplu ce țin de siguranța pasagerilor sau de protejarea mediului, și este menținută prevederea legislativă care condiționează efectuarea transportului în

regim de taxi de vechimea autovehiculului, propunem ca aceeași reglementare să fie preluată, în mod identic, și în legislația aferentă transportului alternativ, împreună cu eventualele facilități acordate pentru prestarea serviciului de transport cu autovehiculele electrice sau hibrid.

3. Afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii

Așa cum s-a evidențiat și mai sus, o astfel de reglementare poate fi introdusă din considerente ce privesc siguranța cetățeanului. Cu toate acestea, nu trebuie pierdut din vedere și faptul că acest tip de activitate este realizat și part-time, și nu trebuie restricționat accesul pe piață pentru transportatorii care își folosesc autovehiculul și în alte scopuri, în detrimentul pieței și al concurenței. Prin urmare, propunerea autorității de concurență este ca pe portierele din spate ale vehiculelor cu care se efectuează transport alternativ să fie aplicate ecusoane cu benzi magnetice, astfel încât transportatorul să îl poată înlătura atunci când nu prestează serviciul de transport, ci folosește autovehiculul în interes propriu.

4. Adaptarea aplicațiilor informatice astfel încât sancționarea șoferilor care încalcă regulile să poată fi efectuată mai ușor

Pentru asigurarea unui nivel sporit de calitate și de siguranță a pasagerilor, se propune dezvoltarea aplicațiilor informatice, astfel încât autoritățile să poată verifica reclamațiile formulate de consumatori și să poată impune, în timp util, măsuri adecvate, în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

46. Totodată, în urma realizării studiului ce face obiectul prezentului Raport, se propune formularea următoarelor recomandări pentru platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ:

1. Renunțarea la practica de a modifica tariful în timpul cursei fără acordul expres al clientului

Contractul de transport alternativ este definit în textul *OUG nr. 49/2019* ca fiind contractul încheiat prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului. Creșterea tarifului cursei după acceptarea plății de către pasager și debitarea automată a contului acestuia fără acordul explicit al pasagerului poate reprezenta atât o încălcare a normelor ce țin de protecția consumatorilor, sau chiar, în anumite condiții, un abuz de poziție dominantă în sensul art. 6 din *Legea concurenței*.

Prin urmare, se recomandă platformelor de intermediere a serviciilor de transport alternativ ca, în ipoteza în care consideră necesar ca tariful pentru anumite curse să fie majorat în timpul prestării serviciului de transport, ulterior încheierii contractului de transport (convenirea traseului/prețului final/acceptul pentru debitarea sumei de pe cardul clientului), să modifice sistemul informatic, astfel încât pasagerul să își dea acordul înainte de efectuarea modificării, cu posibilitatea renunțării la cursă dacă nu este de acord cu aceasta. O altă posibilitate ar putea consta în renunțarea la o astfel de practică de modificare a tarifului pe parcursul cursei (lock in price) urmând ca, doar în situația în care clientul solicită pe

parcursul cursei un serviciu suplimentar sau o modificare semnificativă a rutei, acesta să fie modificat după obținerea acordului clientului în aplicație.

2. Adaptarea estimărilor ce vizează durata cursei/durata de așteptare a autovehiculului de către client la tehnologia existentă în prezent

Deși există modalități eficiente de estimare a duratei unei călătorii în funcție de traficul existent efectiv la momentul respectiv, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere realizează estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client doar în funcție de distanță. Este cert faptul că o distanță de 3 km poate fi parcursă în 5 minute sau în 50 de minute, în funcție de locație, zi sau oră.

O estimare care ia în calcul doar distanța efectivă (în kilometri), fără niciun alt element (trafic aglomerat, accidente, străzi închise pentru reabilitare etc.) nu aduce beneficii nici transportatorilor, care sunt obligați să preia o cursă care nu le va aduce profit, și nici pasagerilor care vor fi nevoiți să aștepte mult mai mult sosirea autovehiculului decât a fost estimat și/sau vor face mult mai mult până la destinație (urmând, eventual, să suporte și un cost mai mare al cursei motivat de "aglomerația din trafic", în condițiile în care o estimare corectă a duratei ar fi evidențiat prețul crescut și, poate, clientul nu ar fi acceptat cursa).

Prin urmare, având în vedere inclusiv considerentele expuse la punctul anterior ce vizează încasarea de către anumite platforme a unor sume mai mari decât cele convenite cu clientul, fără acordul acestuia, se recomandă platformelor de intermediere a serviciilor de transport alternativ să își ajusteze algoritmi, dacă este cazul, astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa.

3. Schimbarea politicii de anulare a curselor, astfel încât să existe condiții echivalente pentru șoferi și clienți

Prezentul Raport menține recomandarea formulată de autoritatea de concurență în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022, recomandare ce nu a fost preluată de platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ, ce vizează introducerea unor condiții echivalente pentru șoferi și pentru clienți referitor la anularea curselor.

Este cert faptul că o estimare defectuoasă a timpului de așteptare pentru începerea cursei conduce, inevitabil, la anularea curselor fie de către șoferi (care realizează că, din cauza traficului, durata până la preluarea clientului este mult mai mare și, astfel, cursa nu va mai fi profitabilă), fie de către clienți (care observă că, deși la confirmarea comenzii s-a estimat o durată mică, aceasta tot crește și nu au o certitudine cu privire la ora efectivă a preluării). Prin urmare, atunci când platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ estimează în mod defectuos durata de așteptare pentru începerea cursei, obțin mai mulți clienți decât ar fi obținut dacă ar fi estimat corect: o estimare corectă ar fi afișat, pe de o parte, prețul real (care, fiind mai mare, ar fi putut să nu fie acceptat de client) și, pe de altă parte, durata reală până la preluare și durata reală a cursei (care, fiind mai mare, este posibil ca respectiva cursă să fie refuzată de client). În plus, dacă

anulează cursa când realizează că durata de preluare nu a fost corect estimată, clientul oricum este taxat și, astfel, platformele încasează sume pentru servicii neefectuate.

Prin urmare, preluarea recomandării formulate la punctul anterior, respectiv ajustarea algoritmilor utilizați astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa, ar rezolva și multe din situațiile care conduc la anularea curselor.

Mai mult, din moment ce șoferii sunt penalizați doar prin scăderea ratingului/nu mai primesc curse atunci când, în mod frecvent, anulează diferite comenzi, și clienților ar trebui să li se aplice același tratament, respectiv scăderea ratingului sub un anumit nivel urmată, eventual, de o blocare temporară a posibilității de accesare a curselor, și nu sancțiuni pecuniare. Sau, în mod similar, dacă se păstrează taxa de anulare aplicabilă clienților, aceștia ar trebui să fie despăgubiți cu o sumă similară în ipoteza în care cursa este anulată de șofer și nu mai este disponibilă o nouă cursă, cu aceeași durată de așteptare pentru preluare ca cea deja confirmată.

Obligația de prestare a serviciului există din momentul acceptării ofertei și efectuării plății și, prin urmare, condițiile de anulare a contractului de transport, așa cum este acesta definit de *OUG nr. 49/2019*, ar trebui să fie identice.

4. *Renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita aplicarea în același timp a acelorași indicatori asupra prețului*

Precizăm de la început, că această recomandare implică eliminarea tarifului de oră de vârf, nu a caracterului dinamic al prețului.

După cum se cunoaște, politica constantă a autorității de concurență din România, precum și a celorlalte autorități de concurență din Europa și nu numai, este că într-o economie de piață, fiecare întreprindere, fie ca este vorba despre societăți, persoane fizice autorizate sau întreprinderi familiale, trebuie să-și determine în mod independent politica comercială, fără intervenția statului. Prețul este rezultatul interacțiunii cererii cu oferta, în urma manifestării concurenței.

Totodată, după cum este bine cunoscut, autoritatea de concurență nu se opune existenței unui tarif dinamic, ci chiar îi recunoaște importanța întrucât reprezintă, în fapt, interacțiunea cererii cu oferta: atunci când oferta scade și cererea crește, prețul crește; atunci când crește oferta și scade cererea, prețul scade.

Însă includerea unui ”tarif de oră de vârf” poate reprezenta o acțiune excesivă în condițiile în care această formă de tarificare nu pare a fi o caracteristică definitorie pentru modelul de afaceri, ci o strategie adoptată de anumiți operatori de platforme, care poate dubla, în mod netransparent, conceptul de tarif dinamic. O astfel de strategie poate reprezenta o practică netransparentă, potențial înșelătoare față de consumatori, putând fi inclusă în modul de funcționare al algoritmului și reflectată, în mod transparent, în nivelul multiplicatorului de tarif.

Astfel, se recomandă renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar (care, în funcție de situație, se poate suprapune cu conceptul ”ore de vârf”), zi din săptămână etc. pentru a evita aplicarea în același timp a acelorași indicatori asupra prețului.

Această recomandare a fost formulată de autoritatea de concurență și în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022, însă cel puțin o parte dintre platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ au ales să nu o ia în considerare.

5. Introducerea serviciilor de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani

După cum se observă din cele prezentate în cuprinsul prezentului Raport, există sesizări cu privire la faptul că nici măcar în situații de urgență, clienții nu pot contacta în timp real entitatea cu care au contractat serviciul de transport. În momentul actual, operatorii platformelor oferă serviciul de asistență numai sub forma de chat și cu întrebări / situații predefinite, iar în multe cazuri situația cu care se confruntă clientul nu se regăsește în cele predefinite, cum ar fi anularea nejustificată a cursei de către conducătorul auto, refuzul conducătorului auto de a prelua pasagerii deși se află în proximitatea acestora, pentru a obține anularea cursei de către client, cu penalizarea acestuia din urmă, obiecte importante uitate în vehicul, anumite nemulțumiri punctuale pe care le reclamă clientul sau situații de agresiune verbală care nu necesită intervenția poliției etc. Sistemele actuale sunt greoaie și pot determina consumatorii să renunțe la depunerea unei reclamații, cu foarte multe întrebări nerelevante, înainte de a fi puși în legătură cu un operator. Prin urmare, din cauza procedurii anevoiase și de durată, o mare parte din clienți sunt nevoiți să părăsească chat-ul și, astfel, renunță la reclamații.

Mai mult, în situațiile în care șoferii anulează cursele înainte de a ajunge la locul de preluare sau chiar după ce ajung⁶, respectivele curse dispar din contul clienților, aceștia nemaiavăd posibilitatea de a le acorda un rating șoferilor sau de a face o reclamație în aplicație.

Totodată, în cazul multora dintre aplicații, clienții nici nu pot avea acces la istoricul discuțiilor purtate prin intermediul aplicației cu șoferii sau cu operatorii platformei, pentru a putea proba problemele întâmpinate.

Serviciile de asistență și suport pentru clienți de tip call center, cu operatori umani, ar veni în sprijinul acestora, iar existența posibilității ca o anumită situație să fie soluționată pe loc cu ajutorul operatorului poate conduce la reducerea numărului de cazuri de abuz. Deși o astfel de recomandare nu vizează, în mod necesar, creșterea gradului de concurență între întreprinderi, implementarea ei poate conduce la o dezvoltare a pieței în beneficiul consumatorilor.

⁶ Spre exemplu, au fost identificate situații în care șoferul a ajuns la locul de preluare și a refuzat să ia 4 persoane (deși în aplicație se specifică că poate prelua 4 pasageri), solicitând clientului să anuleze cursa (fără a-l informa că este taxat pentru această anulare) și, în caz că respectivul client refuză, atunci anulează șoferul (care, deși nu încasează suma de anulare, nu poate primi niciun rating/reclamație de la client deoarece cursa a fost anulată).

47. În plus, se propune formularea următoarelor recomandări adresate dispeceratelor taxi:

1. Informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire la faptul că au dreptul să preia comenzi prin orice/oricâte aplicații informatice doresc

Din datele prezentate rezultă că o parte dintre transportatorii în regim de taxi consideră că nu pot achiziționa servicii de primire a comenzilor taxi prin intermediul mai multor aplicații informatice care pun în legătură clientul cu șoferul de taxi.

Practic, dispeceratele sunt acuzate de transportatorii în regim de taxi că le interzic acestora să utilizeze alte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi cu excepția celei folosite de dispecerat. Or, având în vedere cadrul legal actual, care permite transportatorilor să preia comenzi prin orice mijloace, așa cum s-a detaliat mai sus, o asemenea interdicție sau acord de a nu folosi aplicațiile informatice concurente cu aplicația dispeceratului, ar putea intra sub incidența legislației în domeniul concurenței.

Prin urmare, se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi cu care au contracte că pot folosi orice/oricâte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi doresc.

2. Informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire la faptul că tariful de distanță trebuie stabilit UNILATERAL, de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio ingerință din partea dispeceratelor

Deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ.

Prin urmare, până la modificarea cadrului legal, conform propunerii enunțate în cuprinsul prezentului Raport, în sensul introducerii unei prevederi clare din care să rezulte că fiecare transportator autorizat în regim de taxi este liber să își stabilească, în mod transparent, politica comercială (tariful solicitat), se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi că tariful de distanță trebuie stabilit unilateral de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio condiționare din partea dispeceratelor, de a lucra cu anumite tarife.

Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.

2. Motivele și procedura declanșării și derulării studiului

În conformitate cu art. 25 alin. (1) lit. o) din *Legea concurenței*, Consiliul Concurenței *“realizează studii și întocmește rapoarte privind domeniul său de activitate și furnizează Guvernului, publicului și organizațiilor internaționale specializate informații privind această activitate”*.

Principalele argumente pentru realizare unui studiu în cadrul căruia să se analizeze modul de funcționare al pieței serviciilor de transport în regim de taxi și al pieței serviciilor de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, sunt următoarele:

- în anul 2024 au existat numeroase proteste și au fost formulate mai multe sesizări și adrese de către mai multe asociații de întreprinderi ce desfășoară activitate de transport în regim de taxi, asociații ce consideră că legislația actuală favorizează transportul alternativ;
- în cadrul grupului de lucru constituit de Cancelaria Prim – Ministrului s-au discutat o serie de propuneri de modificare a legislației actuale, propuneri susținute de mai multe asociații ale întreprinderilor din domeniul serviciilor de transport în regim de taxi și s-a constatat că sunt necesare mai multe date și informații care să permită o analiză coerentă cu privire la impactul modificărilor legislative propuse;
- investigația desfășurată de autoritatea de concurență pe piața serviciilor de transport alternativ de persoane cu autoturism și conducător auto, intermediată de platforme digitale, a fost finalizată în anul 2022 și cuprinde date aferente anului 2021; astfel, datele deținute de autoritatea de concurență nu sunt actualizate și, în plus, nu acoperă toate problemele actuale punctate de întreprinderile ce activează în domeniul serviciilor de transport în regim de taxi sau al serviciilor de transport alternativ;
- s-a considerat necesar să fie realizat unui studiu pentru a stabili dacă măsurile solicitate de reprezentanții operatorilor care activează în industria taxi sunt necesare și ce impact ar avea asupra pieței;
- totodată, s-a considerat necesar să fie cunoscută situația existentă în mod concret în piață, înainte de a fi formulate propuneri de modificare legislativă, pentru a nu fi afectat mediul concurențial și dezvoltarea tehnologică, în detrimentul consumatorilor, și pentru a nu exista un impact negativ asupra dezvoltării zonelor metropolitane și a mobilității urbane, precum și asupra mediului înconjurător.

În cadrul studiului au fost analizate reglementări din state membre ale Uniunii Europene, legislația existentă în România și informații din surse publice, fiind totodată formulate mai multe cereri de informații către autorități ale statului (Autoritatea pentru Digitalizarea României, Autoritatea Rutieră Română), către unități administrativ teritoriale (Primăria Municipiului București, Primăria Municipiului Arad, Primăria Municipiului Brașov, Primăria Municipiului Cluj-Napoca, Primăria Municipiului Craiova, Primăria Municipiului Constanța, Primăria Municipiului Iași, Primăria Municipiului Oradea, Primăria Municipiului Suceava,

Primăria Municipiului Timișoara), către întreprinderi ce activează în domeniul dispecerizării taxi, către întreprinderi ce prestează serviciul de transport în regim de taxi, către platforme de intermediere a serviciilor de transport alternativ și către operatori de transport alternativ.

În perioada 24 iulie – 22 septembrie 2025, *Raportul preliminar al Studiului privind modul de funcționare al pieței serviciilor de transport în regim de taxi și al pieței serviciilor de transport alternativ cu autoturism și conducător auto* a fost supus consultării publice, fiind primite o serie de observații care au fost analizate și luate în considerare în redactarea formei finale a prezentului Raport.

3. Obiectivele studiului

Autoritatea de concurență a finalizat, în anul 2022, o investigație sectorială pe piața serviciilor de transport alternativ de persoane, cu autoturism și conducător auto, intermediare de platforme digitale, investigație ce prezintă detaliat informații despre piață și evoluția acesteia, cote de piață și modele de afaceri, încasări, comisioane.

Studiul ce face obiectul prezentului raport vine în completarea investigației sectoriale și a avut în vedere obiective limitate și clar stabilite, cu scopul identificării punctuale a celor mai bune soluții pentru întărirea concurenței pe piață, în beneficiul consumatorilor. Astfel, obiectivele studiului sunt:

- Analiza propunerilor susținute de mai multe asociații ale întreprinderilor ce activează în piață, respectiv:
 - o Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai cu autoturisme deținute în proprietate sau prin contract de leasing;
 - o Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai pe raza localității de autorizare și ocazional către altă localitate;
 - o Limitarea numărului de autorizații de transport alternativ la 2/mia de locuitori existenți într-o localitate (jumătate din numărul autorizațiilor emise pentru activitatea de transport în regim de taxi);
 - o Vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi;
 - o Toate activitățile comerciale în domeniul transportului alternativ să se desfășoare prin persoane juridice înregistrate în România (la Oficiul Național al Registrului Comerțului);
 - o Afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii.
- Analiza întregii legislații specifice desfășurării activității de transport în regim de taxi și transport alternativ;

- Examinarea documentelor contractuale încheiate între actorii de pe piață și identificarea problemelor concrete cu care autoritățile publice se confruntă în verificarea respectării legislației în vigoare;
- Identificarea problemelor concurențiale în condițiile în care propunerile susținute de actorii din piață ar fi preluate și transpuse în legislație;
- Identificarea unor soluții alternative de modificare legislativă, astfel încât să nu fie afectată concurența, dezvoltarea tehnologică, dezvoltarea zonelor metropolitane, mobilitatea urbană și mediul înconjurător, dacă este cazul;
- Elaborarea de propuneri privind modificările legislative.

4. Aspecte referitoare la mecanismele de funcționare a pieței serviciilor de transport alternativ și a pieței prestării serviciilor de transport în regim de taxi

4.1. Transport alternativ

Transportul alternativ se realizează prin intermediul unei platforme digitale, fiind supus unui cadru de reglementare specific. Astfel, potrivit *Ordonanței de urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, cu modificările ulterioare*⁷, activitatea de transport alternativ cu autoturism și conducător auto intermediată printr-o platformă digitală, denumită în continuare transport alternativ, reprezintă deplasarea persoanelor, cu ajutorul unui autoturism, în baza unui contract de transport alternativ încheiat între pasager și operatorul de transport alternativ deținător al autoturismului, care este intermediat de un operator al platformei digitale, printr-o platformă digitală. Pentru prestarea acestui serviciu, deținătorul autoturismului trebuie să obțină o autorizație pentru transportul alternativ cu autoturism și conducător auto de la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în timp ce autorizația taxi se obține de la unitatea administrativ teritorială de pe raza în care se va presta serviciul.

Conform definiției legale, contractul de transport alternativ este **contractul încheiat prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului.**

Pentru a obține avizul tehnic, platforma digitală pentru intermedierea transportului alternativ trebuie să îndeplinească, cumulativ, o serie de condiții, expres stipulate la art. 7⁸ din respectivul act normativ, *OUG nr. 49/2019*, condiții ce nu se regăsesc în

⁷ Denumită, în continuare, *OUG nr. 49/2019*.

⁸ Art. 7. O platformă platforma digitală pentru intermedierea transportului alternativ: a)ține evidența automată a datelor de expirare a permiselor de conducere și a documentelor necesare efectuării operațiunilor de transport alternativ și notifică automat operatorul de transport alternativ în scopul actualizării documentelor încărcate pe platforma digitală; b)propune, afișează și înregistrează traseul parcurs, utilizând tehnologii de localizare în

cazul aplicațiilor informatice, ce se supun reglementărilor *Legii nr. 365/2002 privind comerțul electronic, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

Totodată, operatorul de transport alternativ are prevăzute, printre obligații, efectuarea transportului alternativ numai prin intermediul unei platforme digitale cu avizul tehnic valabil, eliberat de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale⁹, în timp ce taximetriștii pot prelua comenzi nu doar prin intermediul aplicațiilor informatice, ci și prin dispecerate sau chiar de pe stradă, din spațiile amenajate special pentru taxiuri.

În conformitate cu prevederile *OUG nr. 49/2019*, printre condițiile de desfășurare a activității de transport alternativ, se regăsesc și următoarele:

- Transportul alternativ se poate efectua numai prin intermediul unei platforme digitale avizate de MCSI, valabile pe întreg teritoriul României - art. 4 și 5;
- Transportul alternativ se efectuează numai de către operatori de transport alternativ autorizați, care dețin, pentru fiecare autoturism utilizat la efectuarea transportului alternativ, copie conformă valabilă și ecuson pentru transport alternativ – art. 11;
- Transportul alternativ poate fi accesat de pasageri doar prin intermediul platformelor digitale avizate tehnic de către MCSI – art.17;
- Operatorul de transport alternativ poate fi persoană fizică autorizată, întreprindere individuală, întreprindere familială sau persoană juridică deținătoare a autoturismului cu care se efectuează transport alternativ – art. 2 lit. k).

În ceea ce privește desfășurarea activităților comerciale, *OUG nr. 49/2019* impune anumite condiții specifice:

- În situația în care operatorul platformei digitale este o persoană juridică nerezidentă, acesta este obligat să aibă pe toată perioada în care își desfășoară activitatea de intermediere a transportului alternativ pe teritoriul României o

conformitate cu legislația comunitară în vigoare; c)furnizează date despre tariful pentru efectuarea unei curse pe traseul stabilit în condițiile lit. b) înainte acceptării cursei de către pasager; d)furnizează date despre numărul de înmatriculare al autoturismului cu care se efectuează cursa; e)monitorizează toate cursele, continuu, printr-un sistem de localizare; f)asigură pasagerilor opțiunea de a comunica informații despre dizabilitate/mobilitate redusă și de a comunica cu conducătorul auto căruia i-a fost atribuită cursa și furnizează informații privind localizarea și timpul estimat al sosirii; g)asigură pasagerilor posibilitatea să raporteze operatorului platformei digitale orice incidente privind efectuarea cursei; h)asigură o interfață de comunicare disponibilă și accesibilă timp de 24 de ore pe zi, 7 zile pe săptămână pentru incidente privind efectuarea cursei; i)asigură pasagerului opțiunea decontării prețului cursei pe bază de instrument de plată electronică cu acces la distanță sau în numerar; j)asigură furnizarea de date către operatorul platformei pentru întocmirea situațiilor financiare; k)prelucreză datele cu caracter personal cu respectarea Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor); l)asigură emiterea și transmiterea către pasager a facturii electronice; m)asigură accesul la serviciile sale doar a operatorilor de transport, a conducătorilor auto și autoturismelor care îndeplinesc condițiile legale pentru efectuarea transportului alternativ; n)are implementate metode și proceduri complexe de asigurare a securității cibernetice și protecției datelor; o)asigură utilizarea limbii române pentru toate interfețele, informațiile afișate sau tipărite.

⁹ Denumit, în continuare, MCSI. În prezent, acest minister nu mai există, atribuțiile sale fiind preluate de alte autorități/ministere, în cazul de față ADR.

filială înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului, prin care se derulează activitățile comerciale în România – art. 6;

- Toate veniturile obținute în urma efectuării de transport alternativ sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală în vigoare în România – art. 21.

Taxa de autorizare pentru operatorul platformei digitale, la intrarea pe piață, este în valoare de 100.000 lei, plătită la fiecare 24 de luni, eliberarea avizului tehnic necesar funcționării fiind condiționat de plata acestei taxe, conform art. 9 alin. (3) coroborat cu art. 25 lit. p) din *OUG nr. 49/2019*.

Trebuie menționat și faptul că transportul alternativ poate fi efectuat doar cu autoturisme deținute în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing, de către operatorul de transport alternativ (în caz contrar, agenția teritorială a Autorității Rutiere Române - A.R.R. nu emite autorizația de transport alternativ), potrivit art. 13 din același act normativ.

Vechimea maximă a autovehiculelor care efectuează transport alternativ este de 15 ani. Astfel, copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează, conform cererii operatorului de transport alternativ, pentru o perioadă de 1 an, 2 ani sau 3 ani, fără a depăși perioada de valabilitate a autorizației de transport alternativ, numai pentru autoturismele care au la data expirării valabilității copiei conforme, mai puțin de 15 ani vechime de la data fabricației (art. 13 alin.5).

Cu privire la aria în care se pot executa cursele, *OUG nr. 49/2019* stabilește următoarele:

Operatorul de transport alternativ are dreptul să efectueze transport alternativ cu autoturismul pentru care s-a emis copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ:

- a) permanent, în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz;
- b) ocazional, cu plecare din localitatea unde își are sediul sau domiciliul sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități - art. 13 alin. (4).

În ceea ce privește marcarea autovehiculelor în trafic, pe durata efectuării curselor de transport alternativ, autoturismele înregistrate pe platforma digitală trebuie să aibă afișat la vedere, în partea din față și din spate a autoturismului, un ecuson pentru transport alternativ cu dimensiunea de 10 cm x 10 cm, ce trebuie să conțină următoarele elemente: numărul de înmatriculare al autoturismului; denumirea platformei digitale pe care este înregistrat autoturismul; elemente de siguranță care să ateste autenticitatea ecusonului.

Modalitățile de plată a tarifului de transport, în cazul transportului alternativ, sunt următoarele:

- În cazul în care se încasează direct de la pasager, integral sau parțial, cu numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar00 contravaloarea serviciului prestat, operatorul de transport alternativ are obligația de a utiliza aparat de marcat electronic fiscal, în

conformitate cu dispozițiile *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, de a emite și înmâna bon fiscal pasagerului, precum și de a emite factură la solicitarea acestuia – art. 21 alin. (2);

- În cazul serviciilor de transport alternativ pentru care plata se realizează exclusiv online, prin intermediul platformei digitale, prin debitarea contului pasagerului cu suma reprezentând contravaloarea cursei respective, este obligatorie emiterea unei facturi electronice către pasager, conform art. 319 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, prin intermediul platformei digitale - art. 21 alin. (3).

Atât operatorii platformei digitale, cât și operatorii de transport alternativ și conducătorii auto au obligații specifice, precum:

- Operatorul platformei digitale are obligația de a informa complet și cuprinzător toți utilizatorii, la înregistrarea acestora pe platforma digitală, cu privire la termenii și condițiile de funcționare a platformei digitale, la drepturile și obligațiile lor în cursul și după utilizarea platformei digitale, precum și cu privire la prelucrarea datelor lor cu caracter personal; termenii și condițiile privind funcționarea platformei digitale trebuie să poată fi accesați cu ușurință de utilizatori prin intermediul acesteia, iar operatorul trebuie să permită doar celor care au fost de acord în mod expres cu acești termeni și condiții să devină utilizatori ai platformei digitale – art. 25 lit. a);
- Operatorul platformei digitale are obligația de a opera un sistem funcțional de asistență pentru utilizatori, disponibil pasagerilor în legătură cu orice aspecte referitoare la cursa lor – art. 25 lit. b);
- Operatorul platformei digitale are obligația de a păstra datele cu caracter personal ale conducătorilor auto pentru cel puțin doi ani de la data de la care aceștia nu mai sunt înregistrați pe platforma digitală. Aceste date se comunică sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale din România și se păstrează de aceasta din urmă pe aceeași perioadă de timp – art. 25 lit. e);
- Operatorul de transport alternativ are obligația de a utiliza la efectuarea transportului alternativ numai autoturisme înscrise pe platforma digitală - art. 27 lit.b);
- Conducătorii auto au printre obligații: să aibă ținută corespunzătoare, un comportament civilizat și preventiv în relația cu clientul – art. 28 lit. a); să nu refuze efectuarea cursei în condițiile inițial agreeate – art. 28 lit. b); să nu solicite plata de către pasager a unei alte sume de bani în schimbul activității de transport efectuate – art. 28 lit. c); să efectueze cursa doar cu un autoturism înscris pe platforma digitală – art. 28 lit. h);

Alte reglementări ale *OUN nr. 49/2019* ce trebuie menționate sunt:

- Autoturismele care efectuează transport alternativ nu beneficiază de facilitățile de trafic aferente serviciilor publice de transport local¹⁰ – art. 20 alin. (2);
- Pasagerii sunt preluați și coboară în locurile unde este permisă oprirea autovehiculelor – art. 20 alin. (3).

4.2. Transport în regim de taxi

În domeniul furnizării serviciilor de transport în regim de taxi, cadrul legal este reprezentat de prevederile *Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare*¹¹.

Printre particularitățile serviciilor de taxi ce rezultă din prevederile *Legii nr. 38/2003*, se regăsesc și următoarele:

- Sunt considerate servicii de transport public local (spre deosebire de serviciile de transport alternativ, care nu au acest statut) și fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică - art. 3 alin. (1);
- Serviciile de taxi se desfășoară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale - art. 3 alin. (1);
- Activitatea de transport public local de persoane în regim de taxi trebuie dimensionată în raport cu gradul de satisfacere a transportului public local de persoane realizat cu autobuze, troleibuze, microbuze, tramvaie și metrou - art. 14 alin. (1);

În aceste condiții, numărul de autorizații taxi este limitat, astfel:

- Prin Hotărâri ale autorităților locale, în limitele prevăzute de lege (maxim 4 autorizații la 1000 de locuitori) - art. 14 alin. (2) și (4);
- Două dintre criteriile avute în vedere de autoritățile locale în stabilirea numărului maxim de autorizații sunt: gradul de aglomerație în trafic și promovarea tipurilor de transport mai puțin poluante - art. 14 alin. (2) lit. e) și f);

Obligativitatea utilizării serviciilor unui dispecerizat:

- Transportatorii în regim de taxi autorizați sunt obligați să utilizeze serviciile unui dispecerizat pentru a putea presta această activitate, pe baza unui contract de dispecerizare - art. 15 alin. (5) și (6);

¹⁰ Bandă dedicată pentru autobuze, troleibuze, taxiuri etc.

¹¹ Denumită, în continuare, *Legea nr. 38/2003*.

Avantaje conferite de legiuitor serviciilor de taximetrie (comparativ cu transportul alternativ):

- Taxiurile au acces în condiții egale și nediscriminatorii în locurile de așteptare a clienților, în limita locurilor vacante ori, în lipsa unor astfel de locuri, pot staționa numai în locurile permise pentru autovehicule - art. 20 alin. (1) și (3);
- Pentru îmbarcarea sau debarcarea unui client, taxiurile pot opri și pe drumurile publice cu restricții privind oprirea, cu excepția locurilor periculoase, cu condiția să nu fie perturbată circulația prin această manevră - art. 20 alin. (4);
- Taxiurile pot circula în localități pe piste/benzile special amenajate pentru mijloacele de transport auto în comun, fără a perturba circulația acestora - art. 20 alin. (5);

Totodată, serviciile de transport în regim de taxi funcționează cu tarife maxime reglementate:

- Taxiurile deservite de un dispecerat pot realiza serviciul de transport utilizând tarife unice sau tarife diferențiate pe categorii de autovehicule, astfel cum este prevăzut în contractul de dispecerizare – art. 15 alin. (9);
- Contractele de dispecerat taxi încheiate cu transportatorii autorizați trebuie să conțină prevederi privind obligațiile părților de a respecta reglementările privind calitatea și legalitatea serviciului prestat, precum și tarifele de distanță convenite a fi utilizate – art. 15 alin. (8);
- Tariful de distanță (lei/km) se stabilește în funcție de caracteristicile tehnice și de nivelul de confort oferit - art. 49 alin. (1) lit. a);
- Nivelul tarifelor de distanță nu poate depăși tarifele maxime de distanță stabilite prin hotărâri ale autorităților administrației publice locale sau a Municipiului București, după caz. Nivelul maxim al tarifelor de distanță se stabilește pe baza metodologiei realizate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C. și a datelor furnizate la cererea autorității - art. 49 alin. (1) lit. d);
- ANRSC a aprobat, prin Ordinul nr. 243/2007, *Normele metodologice de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, bunuri ori mărfuri în regim de taxi*, norme în baza cărora transportatorii autorizați/autoritățile administrației publice locale implicate pot stabili respectivele tarife.

În legătură cu modalitățile de plată și de afișare a tarifului, stabilite legal, legea prevede:

- Este interzisă practicarea de către taximetriști a unor tarife superioare față de tariful afișat pe portiera taxiului - art. 24¹ alin. (7);
- Dispozitivele de plată prin intermediul cardului bancar sunt opționale - art. 36 alin. (2);
- Aparatul de taxat trebuie să îndeplinească o serie de cerințe, inclusiv să tipărească raportul conducătorului auto, raportul fiscal de închidere zilnică,

raportul memoriei fiscale sau să permită citirea înregistrărilor din memoria electronică fiscală prin intermediul cheii electronice - art. 41 lit. h);

- Bonul client trebuie să conțină o serie de elemente legate de cursă (ex. distanța parcursă, prețul total al serviciului, durata cursei, numărul autorizației de taxi etc.) - art. 42;

Atât transportatorii autorizați, cât și taximetriștii, au obligații specifice:

- Transportatorii autorizați au obligații precum aceea de a nu executa alte categorii de transporturi publice decât în regim de taxi, cu taxiuri agreate și având însemnele de personalizare și identificare proprii – art. 52 alin. (2) lit. b);
- Taximetriștii au obligații precum: să aibă ținută corespunzătoare, un comportament civilizat și preventiv în relația cu clientul, respectând conduita de bună practică, să nu refuze clientul în efectuarea unei curse în interiorul localității, să nu execute curse în afara localității de autorizare - art. 52 alin. (2) lit. b), lit. c), lit. v).

Vechimea maximă a autovehiculelor care efectuează transport în regim de taxi este tot de 15 ani, similar transportului alternativ:

- În cazul transportului de persoane în regim de taxi, copia conformă, numită autorizație taxi, se va atribui pentru prima dată pentru o perioadă de 5 ani, numai pentru autoturismele care nu depășesc vechimea de 5 ani de la data fabricației, alocându-se cu această ocazie și numărul de ordine – art. 11 alin. (4);
- autoturismul pentru care s-a solicitat prelungirea autorizației taxi sau a copiei conforme nu depășește vechimea de 10 ani de la data fabricației și este deținut în condițiile art. 4 alin. (3) - art. 11 alin. (5) lit. a);

Deținătorii autovehiculelor care efectuează transport în regim de taxi au următoarele obligații:

- Transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se realizează numai cu autovehicule deținute de către transportatorii autorizați, cu titlu de proprietate sau în temeiul unui contract de leasing – art. 4 alin. (3);
- Transportatorul autorizat, persoană fizică, poate executa transport în regim de taxi cu un singur autovehicul deținut cu titlu de proprietate sau în temeiul unui contract de leasing de către acesta sau de către soțul/soția acestuia, după caz – art. 4 alin. (4);
- Transportatorul autorizat, asociație familială, poate executa transport în regim de taxi, utilizând un număr de autovehicule, deținute cu titlu de proprietate sau în temeiul unui contract de leasing de către membrii asociației, cel mult egal cu numărul membrilor care practică taximetria, deținători ai unui atestat de pregătire profesională – art. 4 alin. (5);

Aria în care se pot executa cursele de transport în regim de taxi este, până la un punct, similară cu cea instituită în cazul transportului alternativ:

- În raport cu localitatea de autorizare, transportatorul autorizat poate executa transportul în regim de taxi în următoarele situații: permanent, în interiorul localității de autorizare, la cererea clientului; 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; 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 – art. 18;
- Se interzice taxiurilor să efectueze transport public de persoane în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării în mod permanent a unor astfel de transporturi în interiorul unei localități, alta decât localitatea de autorizare – art. 20 alin. (7);
- Prin derogare de la celelalte prevederi contrare, transportul persoanelor în regim de taxi se poate realiza permanent între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acestora - art. 24¹ alin. (1).

Terminologia utilizată în domeniu include, conform cadrului legal, o serie de termeni precum: *"taxi"*, fiind definit ca autovehicul din categoria autoturisme cu până la maximum 5 locuri, inclusiv locul conducătorului auto, sau autovehicul de transport de mărfuri cu o masă maximă totală autorizată care nu depășește 3,5 tone, care, pe baza autorizației taxi, poate executa transport de persoane, mărfuri sau bunuri în regim de taxi¹², iar *"taximetristul"* este conducătorul auto atestat profesional să efectueze transport în regim de taxi¹³. În sensul *Legii nr. 38/2003*, prin *"transportator"* se înțelege persoana fizică, asociația familială sau persoana juridică înregistrată la Registrul Comerțului pentru a desfășura activități de transport cu vehicule rutiere, iar *"transportatorul autorizat"* este transportatorul care deține autorizație de transport privind transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere, eliberată de autoritatea de autorizare, în condițiile aceleiași legi¹⁴. *"Clientul"* este definit ca persoana care a angajat, direct sau prin dispecer taxi, executarea transportului unor persoane sau al unor mărfuri ori bunuri, după caz, în numele căreia taximetristul execută transportul și încasează prețul transportului, iar *"cursa"* este definită ca fiind deplasarea executată cu taxiul pe un traseu comandat sau acceptat de client, la care punctul de început este locul îmbarcării sau locul acceptat, după caz, iar punctul de finalizare este locul destinației¹⁵. Dispeceratul taxi, denumit în continuare dispecerat, este activitatea conexasă transportului în regim de taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist.¹⁶

¹² Art. 1¹ lit. s) din Legea nr. 38/2003.

¹³ Art. 1¹ lit. u) din Legea nr. 38/2003.

¹⁴ Art. 1¹ lit. v) și w) din Legea nr. 38/2003.

¹⁵ Art. 1¹ lit. h) și i) din Legea nr. 38/2003.

¹⁶ Art. 1¹ lit. j) din Legea nr. 38/2003.

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. Pentru transportul public local în regim de taxi ce se efectuează în municipiul București, autoritatea de autorizare este Primăria Municipiului București, iar pentru cel ce se efectuează pe teritoriul județelor, autoritatea de autorizare este fiecare dintre unitățile administrativ-teritoriale din județului respectiv.

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 nivelul tarifelor de distanță maximale pentru transportul de persoane în regim de taxi și stabilesc numărul maxim de autorizații taxi, necesar pentru executarea transportului în regim de taxi pe raza de autorizare¹⁷. Consiliul General al Municipiului București, prin Hotărârea nr. 91/2008¹⁸, a stabilit numărul maxim de autorizații ca fiind 8500, iar tariful de distanță la nivelul maxim de 3,5 lei/km, inclusiv TVA.

Legea nr. 38/2003 impune transportatorilor autorizați care execută servicii de transport în regim de taxi să utilizeze serviciile unui dispecerat în toate localitățile în care s-au atribuit mai mult de 100 de autorizații taxi¹⁹. Astfel, în municipiul București, precum și în localitățile cu peste 25.000 locuitori, transportatorii autorizați nu pot efectua serviciul de transport în regim de taxi dacă nu sunt arondați la un dispecerat autorizat. Pentru a beneficia de serviciul de dispecerizare, transportatorii autorizați trebuie să încheie un contract de dispecerizare cu unul dintre dispeceratele autorizate și să achite un tarif de dispecerizare stabilit unilateral de respectivul dispecerat.

Potrivit art. 15 din *Legea nr. 38/2003*, activitatea de dispecerat taxi poate fi executată numai pe raza localității de autorizare de către orice persoană juridică, autorizată de autoritatea de autorizare, în condițiile legii. Activitatea de dispecerat se desfășoară pe baze contractuale numai pentru transportatorii autorizați care desfășoară servicii de transport în regim de taxi în aceeași localitate de autorizare. Practic, dispeceratele sunt obligate să dispecerizeze doar transportatorii autorizați care desfășoară serviciul de transport în regim de taxi în aceeași localitate de autorizare.

În raport cu localitatea de autorizare, transportatorul autorizat poate executa transportul în regim de taxi în următoarele situații:

- 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.²⁰

¹⁷ Art. 13 – 14 din *Legea nr. 38/2003*.

¹⁸ http://acteinterne.pmb.ro/legis/acteinterne/AtachInt/H091_08.pdf.

¹⁹ Art. 15 din *Legea nr. 38/2003*.

²⁰ Art. 18 din *Legea nr. 38/2003*.

În plus, transportul persoanelor în regim de taxi se poate realiza permanent între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acestora.

Astfel, în *Legea nr. 38/2003, la capitolul „Executarea transportului persoanelor în regim de taxi la și de la aeroporturi”*²¹, se specifică faptul că pentru asigurarea calității transportului în regim de taxi a clienților la și de la aeroport, administrația fiecărui aeroport va asigura o stație de debarcare a clienților transportați către aeroport, precum și locul de așteptare a taxiurilor pentru clienții transportați de la aeroport către localitățile de destinație. Locurile de așteptare trebuie să fie special dotate și amenajate cu peron de îmbarcare pentru clienți. Preluarea clienților din aeroport, dirijarea și îmbarcarea acestora în taxiuri și accesul taxiurilor în locul de așteptare se vor realiza prin dirijare asigurată de administrația aeroportului, în ordinea așteptării taxiurilor, fiind interzisă practica de abordare a clienților în interiorul aeroportului de către taximetriști sau interpuși ori îmbarcarea clienților în altă ordine decât în ordinea precizată.

Tot cadrul legal prevede faptul că, în locurile de așteptare asigurate de administrația fiecărui aeroport din raza teritorială a municipiului București și a județului Ilfov, au acces numai taxiurile care dețin autorizații emise de autoritățile de autorizare din aceste unități administrativ-teritoriale. În schimb, în stația de debarcare a clienților au acces toate autovehiculele taxi care transportă clienți dinspre localitățile de autorizare. Totodată, în parcurile aeroportului amenajate pentru autovehicule au acces, cu plata taxelor legale, toate taxiurile care dețin autorizație taxi care așteaptă preluarea clienților, pe bază de contract sau pe bază de comandă realizată prin dispecerat taxi, pentru deplasarea acestora la alte destinații decât municipiul București și județul Ilfov.

După cum se observă din cadrul normativ mai sus expus, activitatea de dispecerat taxi **poate fi executată numai pe raza localității de autorizare** (art. 15), în timp ce **transportul persoanelor în regim de taxi se poate realiza permanent și între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acestora** (art. 24¹).

Aplicații informatice prin care pot fi comandate taxiuri

Dezvoltarea tehnologică și apariția telefoniei mobile și, în special, a dispozitivelor tip ”smart”, a condus la modificarea modului de funcționare al pieței furnizării serviciilor de transport în regim de taxi. Astfel, dacă inițial taxiurile puteau fi comandate doar telefonic sau puteau fi luate din stradă/stațiile special amenajate pentru taxiuri, cu plata exclusiv în numerar, după dezvoltarea telefoniei mobile au apărut aplicații informatice prin care consumatorul poate alege taxiul cu care să călătorească, în funcție de timpul de așteptare, tariful perceput și ratingul taximetristului, și poate să plătească inclusiv electronic.

Cadrul legal în care funcționează întreprinderile ce operează aplicațiile informatice prin care pot fi comandate taxiuri este reprezentat de *Legea nr. 365/2002 privind comerțul electronic, republicată, cu modificările ulterioare*²². În conformitate cu prevederile acestei legi, prin ”serviciu al societății informaționale”, înțelegem orice

²¹ Art. 24¹.

²² Denumită, în continuare, *Legea nr. 365/2002*.

serviciu care se efectuează utilizându-se mijloace electronice și prezintă următoarele caracteristici:

- a) este efectuat în considerarea unui folos patrimonial, procurat ofertantului în mod obișnuit de către destinatar;
- b) nu este necesar ca ofertantul și destinatarul să fie fizic prezenți simultan în același loc;
- c) este efectuat prin transmiterea informației la cererea individuală a destinatarului.

Mijloacele electronice sunt definite ca fiind echipamente electronice și rețele de cablu, fibră optică, radio, satelit și altele asemenea, utilizate pentru prelucrarea, stocarea sau transmiterea informației, iar furnizor de servicii poate fi orice persoană fizică sau juridică ce pune la dispoziția unui număr determinat sau nedeterminat de persoane un serviciu al societății informaționale. Destinatar al serviciului sau destinatar este orice persoană fizică sau juridică ce utilizează, în scopuri comerciale, profesionale sau de altă natură, un serviciu al societății informaționale, în special în scopul căutării de informații sau al furnizării accesului la acestea, iar consumator este orice persoană fizică ce acționează în alte scopuri decât cele ale activității sale comerciale sau profesionale.

Articolul 4 al actului normativ mai sus citat prevede faptul că: *”furnizarea de servicii ale societății informaționale de către persoanele fizice sau juridice nu este supusă niciunei autorizări prealabile”*. Cu privire la încheierea contractului prin mijloace electronice, același cadru normativ prevede, la art. 9, faptul că:

”(1) Dacă părțile nu au convenit altfel, contractul se consideră încheiat în momentul în care acceptarea ofertei de a contracta a ajuns la cunoștința ofertantului.

(2) Contractul care, prin natura sa ori la cererea beneficiarului, impune o executare imediată a prestației caracteristice se consideră încheiat în momentul în care debitorul acesteia a început executarea, în afară de cazul în care ofertantul a cerut ca în prealabil să i se comunice acceptarea. În acest ultim caz se aplică prevederile alin. (1).”

În ceea ce privește răspunderea furnizorilor de servicii, art. 11 prevede faptul că aceștia răspund pentru informația furnizată de ei înșiși sau pe seama lor și nu răspund pentru informația transmisă, stocată sau la care facilitează accesul, în anumite condiții specifice ²³.

Totodată, trebuie menționate prevederile art. 12, și anume:

”Intermedierea prin simpla transmitere

(1) Dacă un serviciu al societății informaționale constă în transmiterea într-o rețea de comunicații a informației furnizate de un destinatar al serviciului respectiv sau în asigurarea accesului la o rețea de comunicații, furnizorul aceluși serviciu nu răspunde pentru informația transmisă dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) transmiterea nu a fost inițiată de furnizorul de servicii;*

²³ Prevăzute la art. 12-15 din același act normativ.

- b) *alegerea persoanei care recepționează informația transmisă nu a aparținut furnizorului de servicii;*
- c) *conținutul informației transmise nu a fost influențat în niciun fel de către furnizorul de servicii, în sensul că nu i se poate atribui nici selecția și nicio eventuală modificare a acestei informații.*

(2) Transmiterea informației și asigurarea accesului, menționate la alin. (1), includ și stocarea automată, intermediară și temporară a informației transmise, în măsura în care această operație are loc exclusiv în scopul ca informația respectivă să tranziteze rețeaua de comunicații și cu condiția ca informația să nu fie stocată pentru o perioadă care depășește în mod nejustificat durata necesară transmiterii ei.”

Autoritatea de reglementare în comunicații și tehnologia informației este competentă să supravegheze și să controleze respectarea de către furnizorii de servicii a prevederilor *Legii nr. 365/2002* și a normelor metodologice de aplicare a acesteia, să constate contravențiile și să aplice sancțiunile prevăzute de aceasta.

După cum se poate observa din cele de mai sus, activitatea de operare a unei aplicații informatice ce pune în legătură clientul final (persoana care dorește să comande un taxi) și taximetristul nu se supune prevederilor *Legii nr. 38/2003*. De altfel, chiar dispozițiile art. 21 alin. (3) din *Legea nr. 38/2003* prevăd faptul că *”angajarea serviciilor unui taxi se poate realiza telefonic sau prin alte mijloace”*, or, în cazul de față, chemarea unui taxi prin accesarea unei aplicații informatice este un alt mijloc de comandare a unui taxi.

Definiția dispecerizării regăsite în *Legea nr. 38/2003*, conform căreia dispecerizarea este activitatea conexasă transportului în regim de taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului *”prin stație radio de emisie către taximetrist”* nu vizează funcționarea aplicațiilor informatice taxi, întrucât comenzile sunt transmise taximetristului prin intermediul unei aplicații informatice și nu printr-o stație radio de emisie – recepție.

De altfel, în anul 2021, a intrat în vigoare, la nivel național, *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 23/2021 privind măsurile de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/1.150 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind promovarea echității și a transparenței pentru întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996*. Deși actul normativ în discuție vizează comportamentul întreprinderilor utilizatoare de servicii de intermediere online față de proprii clienți consumatori, aspecte ce nu fac obiectul prezentului studiu, importante de menționat sunt câteva dintre prevederile *Regulamentului (UE) 2019/1.150 privind promovarea echității și a transparenței pentru întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online*.

Potrivit acestui Regulament, *evoluția pieței a determinat consumatorii să adopte utilizarea serviciilor de intermediere online. Un ecosistem online competitiv, echitabil și transparent, în care întreprinderile au o conduită responsabilă, este, de asemenea, esențial pentru bunăstarea consumatorilor. Pentru a reflecta serviciile relevante, serviciile de intermediere online trebuie să fie definite într-un mod precis și neutru din punct de vedere tehnologic. Mai concret, aceste servicii ar trebui să*

constea în servicii ale societății informaționale, care se caracterizează prin faptul că vizează să faciliteze inițierea de tranzacții directe între întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online și consumatori, indiferent dacă tranzacțiile sunt încheiate, în final, online, pe portalul online al furnizorului de servicii de intermediere online în cauză sau al întreprinderii utilizatoare de servicii de intermediere online, offline sau dacă nu se încheie, de fapt, deloc, ceea ce ar însemna că existența unei relații contractuale între întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online și consumatori nu ar trebui să fie o condiție prealabilă obligatorie pentru serviciile de intermediere online din sfera de aplicare a acestui regulament. Simpla includere a unui serviciu care nu are decât un caracter marginal nu ar trebui să conducă la concluzia că obiectivul unui site de internet sau al unui serviciu este de a facilita tranzacțiile în sensul unui serviciu de intermediere online. În plus, serviciile ar trebui furnizate pe baza relațiilor contractuale existente între furnizori și întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online care oferă bunuri sau servicii consumatorilor. Ar trebui să se considere că există o astfel de relație contractuală atunci când ambele părți în cauză își exprimă intenția de a fi legate între ele în mod neechivoc, pe un suport durabil, fără să fie neapărat necesar un acord scris explicit în acest sens.

Printre serviciile de intermediere online care intră sub incidența Regulamentului ar trebui, prin urmare, să se regăsească piețele de comerț electronic online, inclusiv cele colaborative pe care își desfășoară activitatea întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online, serviciile de aplicații informatice online, precum magazinele de aplicații, și serviciile de platforme sociale online, indiferent de tehnologia utilizată pentru a furniza astfel de servicii. În acest sens, serviciile de intermediere online ar putea, de asemenea, să fie furnizate prin intermediul tehnologiei în materie de asistență vocală. De asemenea, ar trebui să nu fie relevant dacă aceste tranzacții dintre întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online și consumatori implică o plată în bani sau dacă aceste tranzacții sunt încheiate parțial offline.

În conformitate cu jurisprudența relevantă a Curții de Justiție a Uniunii Europene și având în vedere faptul că dependența întreprinderilor utilizatoare de servicii de intermediere online a fost remarcată mai ales în ceea ce privește serviciile de intermediere online care servesc drept portal de acces către consumatori care sunt persoane fizice, noțiunea de consumator utilizată pentru a delimita domeniul de aplicare al Regulamentului trebuie să fie înțeleasă ca referindu-se exclusiv la persoanele fizice, atunci când acestea acționează în scopuri care nu sunt legate de activitatea lor comercială, de afaceri, meșteșugărească sau profesională.

Potrivit Regulamentului, "întreprindere utilizatoare de servicii de intermediere online" înseamnă orice persoană fizică care acționează în capacitate comercială sau profesională sau orice persoană juridică care oferă bunuri sau servicii consumatorilor, prin intermediul serviciilor de intermediere online, în scopuri legate de activitatea sa comercială, de afaceri, meșteșugărească sau profesională. Totodată, "servicii de intermediere online" înseamnă servicii care îndeplinesc toate cerințele următoare:

- a) sunt servicii ale societății informaționale în sensul articolului 1 alineatul (1) litera (b) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului²⁴ ;
- b) le permit întreprinderilor utilizatoare de servicii de intermediere online să ofere bunuri sau servicii consumatorilor, cu scopul de a facilita inițierea unor tranzacții directe între respectivele întreprinderi și consumatori, indiferent de locul în care se încheie în final respectivele tranzacții;
- c) sunt furnizate întreprinderilor utilizatoare de servicii de intermediere online pe baza unei relații contractuale între furnizorul respectivelor servicii și întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online care oferă bunuri sau servicii consumatorilor;

Conform aceluiași Regulament, "*furnizor de servicii de intermediere online*" înseamnă orice persoană fizică sau juridică care furnizează sau se oferă să furnizeze servicii de intermediere online întreprinderilor utilizatoare de servicii de intermediere online, iar "*consumator*" înseamnă orice persoană fizică care acționează în alte scopuri decât cele legate de activitatea sa comercială, de afaceri, meșteșugărească sau profesională a acestei persoane.

De altfel, Curtea de Justiție a Uniunii Europene s-a pronunțat, în Cauza preliminară C-62/19 *Star Taxi App*, cu privire la faptul că "*constituie un „serviciu al societății informaționale”, un serviciu de intermediere care constă, cu ajutorul unei aplicații pentru smartphone, în punerea în legătură, în schimbul unei remunerații, a unor persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană și a unor șoferi de taxi autorizați, pentru care prestatorul serviciului menționat a încheiat în acest scop contracte de prestare de servicii cu acești șoferi în schimbul plății unui abonament lunar, dar nu le transmite comenzile, nu stabilește prețul cursei și nici nu îl percepe de la aceste persoane, care îl plătesc direct șoferului de taxi, după cum nici nu exercită un control asupra calității autovehiculelor și a șoferilor lor și nici asupra comportamentului acestora.*"

Prin urmare, în timp ce intermedierea comenzilor taxi efectuate prin intermediul unor aplicații informatice sunt considerate servicii de intermediere online și nu servicii de transport, transportul în regim de taxi și transportul alternativ, inclusiv platformele digitale prin care se efectuează acesta din urmă (acestea fiind cele care stabilesc prețul pentru transportul propriu-zis) sunt servicii de transport.

²⁴ Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1) prevede la art. 1 alin. (1) lit. b) faptul că: "(1) În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: [...] b) "serviciu" înseamnă orice serviciu al societății informaționale, adică orice serviciu prestat în mod normal în schimbul unei remunerații, la distanță, prin mijloace electronice și la solicitarea individuală a beneficiarului serviciului. În sensul prezentei definiții: i. "la distanță" înseamnă că serviciul este prestat fără ca părțile să fie prezente simultan; ii. "prin mijloace electronice" înseamnă că serviciul este transmis inițial și primit la destinație prin intermediul echipamentului electronic pentru prelucrarea (inclusiv arhivarea digitală) și stocarea datelor și este transmis integral, transferat și recepționat prin cablu, radio, mijloace optice sau alte mijloace electromagnetice; iii. "la solicitarea individuală a beneficiarului serviciilor" înseamnă că serviciul este prestat prin transmiterea datelor în urma solicitării individuale."

4.3. Autorități de reglementare

Potrivit prevederilor cadrului primar de reglementare, competențele și atribuțiile de reglementare a pieței serviciului de transport alternativ sunt partajate între Autoritatea pentru Digitalizarea României și Autoritatea Rutieră Română, în timp ce serviciile de transport public local în regim de taxi se desfășoară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale.

4.3.1. Autoritatea pentru Digitalizarea României

Conform art 5 lit f) pct.7 din *Hotărârea Guvernului nr. 89/2020 privind organizarea și funcționarea Autorității pentru Digitalizarea României*, ADR avizează platformele online de transport alternativ, în conformitate cu legislația în vigoare. În acest sens, ADR avizează strict din punct de vedere tehnic platformele de transport alternativ și nu are competențe în privința reglementărilor privind transportul în regim de taxi.

Platformele sunt definite la art. 2 lit. m) în OUG nr. 49/2019 ca fiind: „*persoana juridică pe numele căreia se emite avizul tehnic pentru platforma digitală prin care se intermediază transportul alternativ*”.

Platformele avizate de Autoritatea pentru Digitalizarea României sunt următoarele:

1. Yandex.Go SRL București (<https://yango.yandex.com/legal/romania-yango-digital-plarform-info>) – a fost avizată tehnic până la data de 13.01.2022;
2. Uber B.V. reprezentată legal prin UBER B.V. – Filiala București SRL (www.uber.com);
3. Bolt Operation OU reprezentată legal prin Bolt Services Ro SRL (<https://bolt.eu/ro/>);
4. Jumbo Auto Transport SRL (www.jumbodrive.eu) - a fost avizată tehnic până la data de 06.10.2022;
5. Splash Mobility SRL (<https://ridesplash.com/>);
6. BlackCab Systems SRL București (www.black.cab);
7. GOCAB SOFTWARE SRL (www.gocab.ro);
8. BLUE TECHNOLOGY SRL (www.blue.ro);
9. Elec Fleet Technologies SRL (www.elec.ro);
10. WhiteCab APP SRL (www.app.whitecab.ro).

De asemenea, conform art.4 din *BUG nr. 49/2019* privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, transportul alternativ se poate efectua numai prin intermediul unei platforme digitale avizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale. Precizăm că în cuprinsul actelor

normative în vigoare în domeniul societății informaționale, tehnologiei informației și interoperabilității, denumirea „Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale” se citește „Autoritatea pentru Digitalizarea României”, iar abrevierea „MCSI” se citește „ADR”, conform art. 18 din *Hotărârea nr. 89/2020 privind organizarea și funcționarea Autorității pentru Digitalizarea României*.

Informațiile cu privire la operatorii platformelor digitale avizate de către ADR sunt publicate pe site-ul ADR, conform art. 9 alin. 4 din *OUG nr. 49/2019*, la secțiunea Societatea Informațională, subsecțiunea Platforme digitale pentru transport alternativ.

4.3.2 Autoritatea Rutieră Română

Autoritatea Rutieră Română (denumită, în continuare, ARR) are atribuții în autorizarea operatorilor de transport alternativ, conform prevederilor *OUG nr. 49/2019*, însă nu are competențe în ceea ce privește reglementarea acestui tip de activitate. De asemenea, ARR nu are competențe în privința reglementărilor privind transportul în regim de taxi.

Astfel, ARR emite pentru operatorii de transport alternativ, definiți la art. 2 lit. k) din *OUG nr. 49/2019* ca fiind „persoana fizică autorizată, întreprinderea individuală, întreprinderea familială sau persoana juridică deținătoare a autoturismului cu care se efectuează transport alternativ”, autorizații de transport alternativ (cu o valabilitate de 3 ani) și copii conforme ale autorizațiilor de transport, pentru fiecare mașină (cu o valabilitate de până la 3 ani).

Totodată, ARR emite pentru conducătorii auto, definiți la art. 2 lit. e) din *OUG nr. 49/2019* ca fiind „titular, respectiv angajat al unui operator de transport alternativ”, certificate de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de închiriere. Pentru managerii de transport alternativ, definiți la art. 2 lit. i) din *OUG nr. 49/2019* ca fiind „persoana fizică angajată a unui operator de transport alternativ care este persoană juridică și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport alternativ ale acestuia”, ARR emite certificatele de competență profesională.

4.3.3 Unitățile administrativ teritoriale

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 transportatori autorizați de către autoritatea de autorizare. Pentru transportul public local în regim de taxi ce se efectuează în municipiul București, autoritatea de autorizare este Primăria Municipiului București, iar pentru cel ce se efectuează pe teritoriul județelor, autoritatea de autorizare este compartimentul sau serviciul de transport din cadrul primăriei fiecărei localități în care s-a dispus înființarea unei astfel de modalități de transport.

În conformitate cu prevederile legale, activitatea de transport public local de persoane în regim de taxi trebuie dimensionată în raport cu gradul de satisfacere a transportului public local de persoane realizat cu autobuze, troleibuze, microbuze, tramvaie și metrou. În aceste condiții, numărul de autorizații taxi este limitat prin hotărâri ale autorităților locale, în limitele prevăzute de lege (maxim 4 autorizații la 1000 de locuitori). Totodată, *Legea nr. 38/2003* prevede, la art. 49 alin. (1) lit. d), faptul că nivelul tarifelor de distanță nu poate depăși tarifele maxime de distanță stabilite prin hotărâri ale autorităților administrației publice locale sau a municipiului București, după caz. Nivelul maxim al tarifelor de distanță se stabilește pe baza metodologiei realizate de ANRSC și a datelor furnizate la cererea autorității. Practic, atât transportatorii autorizați, cât și autoritățile administrației publice locale implicate, trebuie să respecte prevederile *Normelor metodologice de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, bunuri ori mărfuri în regim de taxi, norme în baza cărora*, aprobate de ANRSC prin Ordinul nr. 243/2007.

Astfel, 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 nivelul tarifelor de distanță maxime pentru transportul de persoane în regim de taxi și stabilesc numărul maxim de autorizații taxi necesar pentru executarea transportului în regim de taxi pe raza de autorizare²⁵. Consiliul General al Municipiului București, prin Hotărârea nr. 91/2008²⁶, modificată prin Hotărârea nr. 259/2009, a stabilit numărul maxim de autorizații ca fiind 10.269, iar tariful de distanță la nivelul maxim de 3,5 lei/km, inclusiv TVA. În anul 2024, prin Hotărârea nr. 68, s-a aprobat declanșarea a patru proceduri succesive de atribuire, la intervale de câte patru luni, pentru un număr total de 3780 autorizații taxi disponibilizate pentru desfășurarea activității de transport persoane în regim de taxi pe teritoriul Municipiului București.

Potrivit art. 15 din *Legea nr. 38/2003*, activitatea de dispecerat taxi poate fi executată numai pe raza localității de autorizare de către orice persoană juridică, autorizată de autoritatea de autorizare, în condițiile legii. Activitatea de dispecerat se desfășoară pe baze contractuale numai pentru transportatorii autorizați care desfășoară servicii de transport în regim de taxi, în aceeași localitate de autorizare. Practic, dispeceratele sunt obligate să dispecerizeze numai transportatorii autorizați care desfășoară serviciul de transport în regim de taxi în aceeași localitate de autorizare.

Tot unitățile administrativ teritoriale sunt cele care autorizează și activitatea dispeceratelor, însă nu au atribuții ce privesc serviciile de transport alternativ.

²⁵ Art. 13 – 14 din *Legea nr. 38/2003*.

²⁶ http://acteinterne.pmb.ro/legis/acteinterne/AtachInt/H091_08.pdf

4.4. Asociații profesionale

În domeniul transportului alternativ, Coaliția pentru Economia Digitală este o asociație care reunește o parte dintre platformele pentru transport alternativ și, conform propriei descrieri de pe pagina sa de internet²⁷, scopul acesteia este ”promovarea beneficiilor economiei digitale pentru consumatori, furnizori de servicii și pentru economiile locale și al încurajării adopției serviciilor digitale la nivel de masă, pentru mai multă transparență, siguranță și eficiență”, în timp ce obiectivele Coaliției ”includ informarea publicului larg privind economia digitală, consolidarea legislației naționale pentru o mai bună dezvoltare a economiei digitale, editarea de studii și lucrări de specialitate privind stadiul și potențialul de dezvoltare al economiei digitale în România, funcționarea ca interfață între diferite organisme administrative și cetățeni, între diferite organizații și administrația locală, mediind relațiile dintre actorii relevanți din cadrul economiei digitale, precum și promovarea implementării principiilor afirmate în documentele europene privind domeniul dezvoltării economiei digitale.”

În domeniul transportului în regim de taxi, Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (denumită, în continuare, COTAR) este o organizație patronală reprezentativă la nivel național a transportatorilor rutieri de persoane, școlilor de conducători auto, a transportatorilor în regim de taxi și închiriere, precum și a service-urilor auto din România, având o structură federativă, cu personalitate juridică, nonprofit, nonguvernamentală și apolitică.

COTAR are sediul în București, str. George Enescu nr. 27-29, sector 1, cod unic de identificare 26617515 și este constituită din asociații și federații patronale care aderă la scopurile organizației și la prevederile statutare.

Conform descrierii de pe pagina sa de internet²⁸ Confederația C.O.T.A.R. are înființate filiale cu personalitate juridică, în județele: Alba, Arad, Bacău, Bihor, Botoșani, Brașov, Buzău, Călărași, Cluj, Constanța, Dâmbovița, Dolj, Galați, Giurgiu, Hunedoara, Ialomița, Iași, Ilfov, Mureș, Neamț, Prahova, Satu-Mare, Timiș, Tulcea, Vaslui, Vâlcea, Vrancea și în municipiul București. Fiecare Filială județeană a Confederației COTAR are personalitate juridică și este condusă de un Președinte – împuternicit în relația cu transportatorii, cu autoritățile locale și județene.

Federația Operatorilor Români de Transport - FORT²⁹ este o persoană juridică română, de drept privat, fără scop patrimonial, o organizație a patronilor, autonomă, fără caracter politic, cu structura organizatorică teritorială proprie în scopul reprezentării, promovării, susținerii și apărării intereselor economice, tehnice și juridice ale membrilor săi în relațiile cu autoritățile publice, cu sindicatele și cu alte persoane fizice și juridice, în raport cu obiectul său de activitate care este activitatea de transport marfă și persoane în trafic intern și internațional, precum și activități conexe acestora, atât în plan național, cât și internațional.

²⁷ www.coalitiadigitala.ro

²⁸ <http://cotar.ro/>

²⁹ Denumită, în continuare, FORT.

FORT are sediul situat în Otopeni, str. Traian nr 20, județul Ilfov, cod unic de identificare 18440420, fiind înregistrată la Registrul Național al Federațiilor cu nr. 6C/2006³⁰.

FORT este constituită din asociații. Potrivit datelor publice, asociațiile fondatoare ale FORT sunt: Asociația Transportatorilor Rutieri în Construcții – A.T.R.C., Asociația Patronală a Transportatorilor Români Transilvăneni – A.T.R.T. și Asociația Transportatorilor Constanța – A.T.R. Constanța. Printre asociațiile afiliate FORT se regăsesc și Asociația Camerei Taximetriștilor și a Operatorilor de Transport Constanța – ACTOT și Asociația Profesională a Transportatorilor în Regim de Taxi și Închiriere – APTTI.

Asociația pentru Drepturile Taximetriștilor Independenți - ADTI este o organizație profesională a transportatorilor ce sunt persoane fizice autorizate (PFA), având ca scop reprezentarea, apărarea intereselor economice tehnice și juridice ale membrilor săi, ce are sediul în șoseaua Fundeni nr. 179B, sector 2, București, telefon: 0213483141 / 0766291594; e-mail: adti2004@yahoo.com; adtitaxiromania@gmail.com. ADTI este o organizație care reprezintă interesele taximetriștilor care lucrează în mod independent, fără a fi afiliați unor firme sau cooperative mari de transport.

Conform descrierii de pe pagina sa de internet³¹, asociația organizează adesea proteste, campanii de lobby și acțiuni de conștientizare pentru a-și atinge obiectivele: ”Este importantă în contextul în care sectorul transportului urban este în continuă transformare, iar taximetriștii independenți se confruntă cu presiuni din ce în ce mai mari.”

Asociația Info Taxi, cu sediul în Calea Vitan nr 106, sector 3, București, telefon: 0743136688, e-mail: office@infotaxi.info, are ca scop principal, conform propriei descrieri, reuniunea și protejarea intereselor clienților și a prestatorilor de servicii de transport rutier de persoane, bunuri și mărfuri, a titularilor de certificate profesionale în vederea îmbunătățirii calității serviciilor de transport rutier de persoane, precum și promovarea profesionalismului și a calității serviciilor de transport rutier de persoane, bunuri și mărfuri, cu respectarea cerințelor legate de protecția vieții umane și a mediului înconjurător.

Asociația Națională a Patronatului Operatorilor de Transport în Regim de Taxi – ANPOTRT are codul unic de identificare 26842070, sediul în județul Ilfov, str. Polonă nr. 9A, Otopeni, act de autorizare nr. 7025/94/2008RJ, și este o asociație care a participat și a făcut declarații publice la mai multe proteste ale taximetriștilor ce vizează transportul alternativ.

Toate asociațiile profesionale menționate în prezentul capitol și-au expus, în ultimii doi ani, poziția cu privire la modificarea legislației în domeniul transportului alternativ și/sau în domeniul transportului în regim de taxi.

³⁰ <https://www.fort-romania.ro/afiliere.html>

³¹ <https://www.adti.org.ro/>

5. Evoluția comparativă a segmentului serviciilor de taxi și a celor de transport alternativ

Full time vs Part time

La nivelul principalilor jucători de transport alternativ prezenți pe piața românească (Uber și Bolt), peste 75% din autovehicule funcționau (în anul 2024) în regim full time. Evoluția a marcat o ușoară creștere, de la [...] % în anul 2022, la [...] % în anul 2023.

Autorizații de transport alternativ

Conform datelor ARR, în data de 30 aprilie 2024 existau 54.388 de autorizații de transport alternativ (în creștere cu 27% față de situația din 2023, când existau doar 42.633 de autorizații).

55,2% dintre acestea erau înregistrate în București³² și Ilfov³³ (din care 35,1% în București, respectiv 20% în Ilfov).

În afara zonei București-Ilfov:

	Total autorizații	Medie autorizații	Pondere în total
3 județe ³⁴ au aproximativ 3200 de autorizații fiecare	9721	3240	17,9%
5 județe ³⁵ înregistrează între 1000 și 3000 de autorizații	7684	1537	14,1%
3 județe ³⁶ înregistrează între 500 și 1000 de autorizații.	2187	729	4,0%
16 județe înregistrează între 100 și 500 de autorizații.	4654	291	8,6%
9 județe înregistrează sub 100 de autorizații.	134	15	0,2%

Sursa: Prelucrări proprii pe baza datelor de la ARR

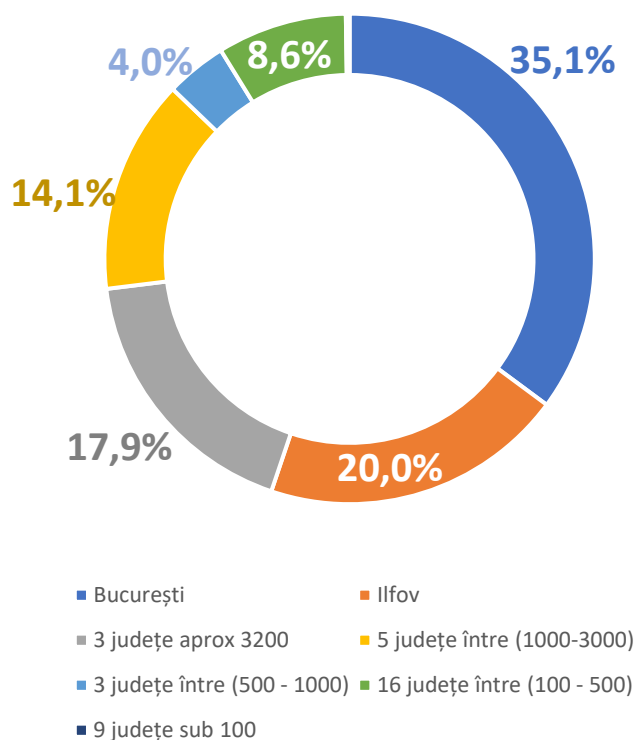
³² 19.112 copii conforme.

³³ 10.896 copii conforme.

³⁴ Județele Constanța, Iași, Timișoara.

³⁵ Județele Cluj, Brașov, Dolj, Sibiu, Prahova.

³⁶ Județele Argeș, Galați și Bihor.



Sursa: Prelucrări proprii pe baza datelor de la ARR

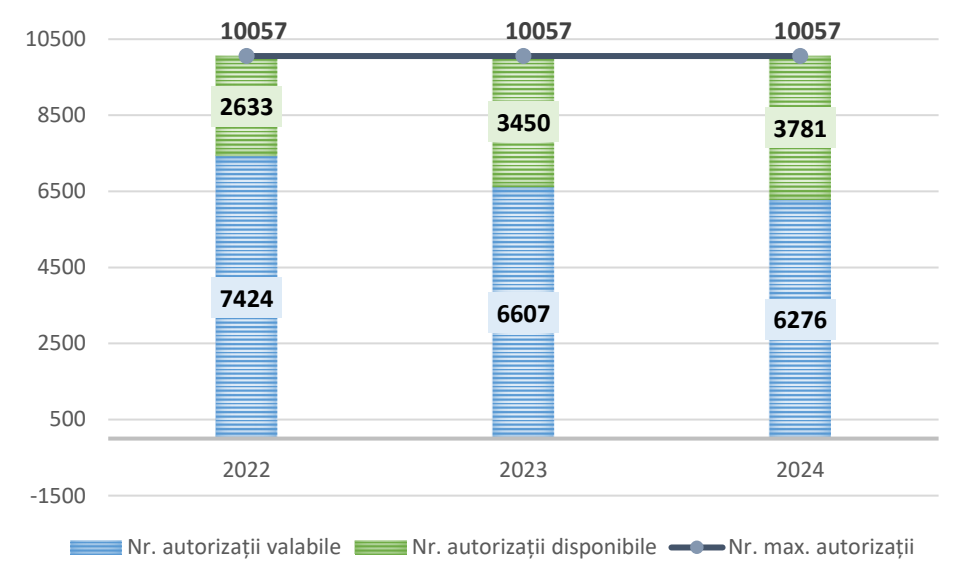
Analiză la nivelul Municipiului București

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- Aproape două treimi din cursele de transport alternativ efectuate la nivel național (în anul 2021) aveau loc în București (64% în trimestrul II din anul 2021), iar cei mai importanți operatori de platforme și-au lansat serviciile pe piața românească începând din acest oraș.
- După cum s-a menționat în secțiunea anterioară, în anul 2024, peste jumătate, aproximativ 54% din autorizații, erau, de asemenea, înregistrate în zona București-Ilfov.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- este de remarcat faptul că numărul maxim de autorizații aprobate la nivelul PMB a rămas constant (10.057), numărul de autorizații valabile (funcționale) fiind, însă, semnificativ mai scăzut și înscriindu-se pe un trend descrescător:



Este de remarcat faptul că, în decurs de aprox. 3 ani (2021-trim I vs 2024-trim. IV) a existat o modificare semnificativă a pieței, serviciile de transport în regim de taxi fiind în scădere, în timp ce serviciile de transport alternativ au înregistrat o creștere masivă.

	2021 trim I		2024 trim I
Autorizații taxi valabile (București)	7.413*	▼	6.276**
Autorizații transport alternativ	6.242***	▲	19.112***

Sursa datelor: Calcule CC pe baza datelor PMB (*), Date transmise de PMB (**), Prelucrări proprii pe baza datelor ARR (***)

Situația la nivelul județului Constanța

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- În anul 2024, la nivelul județului Constanța, conform datelor ARR, existau 3265 de autorizații de transport alternativ (copii conforme). În același an, au fost eliberate 537 de copii conforme.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- Numărul de autorizații a fost relativ constant³⁷ în perioada analizată (2022-2024) 1482.

³⁷ 1460 în anul 2022, 1480 în anul 2023, respectiv 1482 în anul 2024.

Situația la nivelul județului Iași

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- În anul 2024 (trim. I), la nivelul județului Iași, conform datelor ARR, existau 3239 de autorizații de transport alternativ (copii conforme). În același an, au fost eliberate 816 copii conforme.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- În municipiul Iași, numărul de autorizații a fost relativ constant³⁸ în perioada analizată (2022-2024): 1601.
- În anul 2007 existau 1800 de autorizații atribuite. De la acel moment, conform precizărilor Primăriei Municipiului Iași, nu a mai fost atribuită nicio autorizație de taxi, scăderea fiind, prin urmare, organică. Este de remarcat, în acest sens, faptul că numărul maxim admis (conform legii, pentru încadrarea în 4 autorizații la 1000 de locuitori) este de 1575.

Situația la nivelul județului Timiș

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- În anul 2024, la nivelul județului Timiș, conform datelor ARR, existau 3217 de autorizații de transport alternativ (copii conforme). În același an, au fost eliberate 361 copii conforme.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- Numărul de autorizații la nivelul municipiului Timișoara a rămas constant (în perioada 2022-2024) la 1920. La fel ca și Primăria Iași, acest număr se situează peste numărul maxim admis în funcție de numărul de locuitori, prin urmare numărul este de așteptat să scadă.

Situația la nivelul județului Cluj

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- În anul 2024, la nivelul județului Cluj, conform datelor ARR, existau 2298 de autorizații de transport alternativ (copii conforme). În același an, au fost eliberate 419 copii conforme.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- În anul 2024 existau, la nivelul municipiului Cluj-Napoca, un număr de 2469 de autorizații de taxi, prin comparație cu numărul maxim de autorizații stabilit la 2500 încă din anul 2019.

³⁸ 1651 în anul 2022, față de 1601 în anul 2024.

Situația la nivelul județului Brașov

În ceea ce privește serviciile de transport alternativ:

- În anul 2024, la nivelul județului Brașov, conform datelor ARR, existau 1777 de autorizații de transport alternativ (copii conforme). În același an, au fost eliberate 383 copii conforme.

În ceea ce privește serviciile de taxi:

- În municipiul Brașov, numărul de autorizații de taxi a scăzut semnificativ (aprox. 25%) în perioada 2022-2024, de la 1425 în anul 2022, la 1076 în aprilie 2024.

Scurte concluzii

În ultimii doi-trei ani, se constată o tendință de scădere a numărului de autorizații taxi în orașe cu un aflux important de călători (București, Brașov), eventual, de menținere (Timișoara) ori de creștere nesemnificativă (Cluj, Constanța).

	Bucuresti	Constanța	Iași	Timișoara	Cluj- Napoca	Brasov
Taxi 2024-Q1	6276	1482	1601	1920	2469	1076
Taxi 2022*	7413	1460	1651	1920	2348	1425
2024Q1 vs 2022Q4	-15%	2%	-3%	0%	5%	-24%

*2021 în cazul mun. București

Există, în schimb, o tendință puternică de creștere a numărului de autorizații pentru transport alternativ (în perioada 2022-2024):

	București	Constanța	Iași	Timișoara	Cluj- Napoca	Brașov
Copii conforme (2024Q1)	19112	3265	3269	3217	2298	1777
Copii conforme eliberate în 2023	8060	1437	1325	824	1158	795
CC eliberate/CC Totale	42%	44%	41%	26%	50%	45%
Copii conforme 2021Q4	11264	1434	1421	1109	1610	959
2024Q1 vs 2021Q4	+70%	+128%	+130%	+190%	+43%	+85%

În concluzie, în timp ce serviciile de transport în regim de taxi continuă să scadă, transportul alternativ este în proces de dezvoltare și extindere.

6. Piața relevantă

Conform prevederilor *Instrucțiunilor privind definirea pieței relevante*³⁹, piața relevantă cuprinde un produs sau un grup de produse și aria geografică pe care acestea se produc și/sau se comercializează. Piața relevantă are deci două componente: piața produsului și piața geografică.

6.1. Noțiuni generale

În practică, există abordări diferite cu privire la definirea pieței relevante, în funcție de practica analizată: concentrare economică (dobândirea controlului unic sau în comun) sau practică anticoncurențială (înțelegere sau abuz de poziție dominantă). În cazul concentrărilor economice, analiză care se realizează este de tip *ex ante*, urmărindu-se identificarea piețelor pe care părțile implicate în concentrarea economică sau societatea nou înființată ar ajunge să dețină o poziție dominantă care să afecteze concurența. În cazul practicilor anticoncurențiale, analiza se face de la caz la caz, în funcție de particularitățile existente, *ex post*, și are ca scop delimitarea pieței/piețelor pe care comportamentul părților a avut un obiect sau efect anticoncurențial.

Definirea pieței relevante, atât la nivelul produsului, cât și geografic, trebuie să permită identificarea concurenților reali ai întreprinderilor în cauză, care sunt capabili să influențeze comportamentul respectivelor întreprinderi și să le împiedice să acționeze independent de presiunile unei concurențe efective.

Prin întreprindere se înțelege orice entitate angajată într-o activitate economică, adică o activitate constând în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață dată, independent de statutul său juridic și de modul de finanțare.

În cadrul studiilor de piață, un rol determinant în analiza eventualelor distorsionări ale concurenței îl are delimitarea și definirea piețelor relevante, ca fiind spațiile în interiorul cărora se exercită concurența între întreprinderi. Scopul principal al definirii piețelor relevante este acela de a identifica în mod sistematic constrângerile concurențiale cu care se confruntă întreprinderile în cauză.

Elementele care trebuie luate în considerare sunt substituibilitatea la nivelul cererii, substituibilitatea la nivelul ofertei și concurența potențială.

Conceptul de substituibilitate reprezintă cheia definirii pieței relevante. Produsele ce ar trebui incluse în piața relevantă, precum și aria geografică a pieței sunt determinate de măsura în care consumatorii pot alege cu ușurință între produse substituibile (substituibilitatea la nivelul cererii), sau de măsura în care agenții economici pot ușor să-și reorienteze producția în vederea obținerii unor astfel de produse substituibile (substituibilitatea la nivelul ofertei).

Rolul cel mai important în definirea pieței relevante îl are substituibilitatea la nivelul cererii, aceasta fiind o forță de constrângere eficientă și imediată. Astfel, din punct de vedere economic, pentru definirea pieței relevante, substituibilitatea la nivelul cererii

³⁹ Publicate în Monitorul Oficial, Partea I nr. 553 din 05/08/2010.

reprezintă cel mai rapid și eficace element disciplinar care acționează asupra furnizorilor unui anumit produs, în special în ceea ce privește deciziile acestora în materie de prețuri. O întreprindere sau o asociație de întreprinderi nu poate avea un impact semnificativ asupra condițiilor de vânzare existente, de exemplu, asupra prețurilor, atunci când clienții săi sunt în măsură să se orienteze fără dificultate spre produse substituibile sau spre furnizori situați în altă parte. De aceea, procesul de definire a pieței relevante constă, în principal, în identificarea surselor alternative reale de aprovizionare la care clienții întreprinderilor în cauză pot apela, atât sub aspectul produselor/serviciilor propuse de ceilalți furnizori, cât și sub aspectul localizării geografice a acestora.

În definirea pieței relevante se ține seama de substituibilitatea la nivelul ofertei, în cazurile în care aceasta are efecte echivalente celor ale substituibilității la nivelul cererii, în ceea ce privește eficacitatea și obținerea unor rezultate imediate. Aceasta înseamnă că, în cazul în care un monopolist ipotetic ar practica, în acea zonă geografică, pentru produsul respectiv, o creștere a prețului mică, dar semnificativă și de durată, furnizorii care nu produc în mod curent produsul respectiv ar trebui să fie în măsură să își reorienteze producția spre acesta și să îl comercializeze în termen scurt fără a suporta costuri sau riscuri suplimentare semnificative. Atunci când aceste condiții sunt îndeplinite, producția suplimentară introdusă pe piața relevantă va avea un efect disciplinar asupra comportamentului concurențial al întreprinderilor implicate. Un astfel de efect este echivalent, sub aspectul eficacității și al rezultatelor imediate, cu cel al substituibilității la nivelul cererii.

Atât în cazul serviciului de transport în regim de taxi, cât și în cazul serviciului de transport alternativ, consumatorii sunt persoanele care doresc să se deplaseze pe o anumită rută cu ajutorul unui autovehicul. Oferta de transport provine atât de la operatorii de transport în regim de taxi, cât și de la operatorii de transport alternativ, însă condițiile în care este oferit respectivul serviciu diferă întrucât legislația care reglementează fiecare tip de transport în parte este diferită atât sub aspectul desfășurării activității de transport, cât și în ceea ce privește barierele la intrarea pe piață.

6.2. Piața produsului

Piața relevantă a produsului include toate produsele și/sau serviciile care sunt considerate de către consumatori ca interschimbabile sau substituibile datorită caracteristicilor, prețului și utilizării date acestora.

Problema care se pune de obicei în procesul de definire a pieței relevante a produsului este de a stabili, într-o primă etapă, pe baza informațiilor disponibile dacă anumite produse/servicii aparțin sau nu aceleiași piețe relevante a produsului.

Ulterior vor fi luate în considerare o serie de elemente de fapt care permit evaluarea măsurii în care substituția între produse ar putea avea loc. Astfel, în anumite cazuri, în funcție de caracteristicile și de specificitatea sectoarelor din economie și a produselor și serviciilor care sunt analizate, anumite elemente de fapt pot fi decisive, în timp ce, în alte cazuri, aceleași elemente de fapt ar putea fi irelevante. În

majoritatea cazurilor, evaluarea trebuie să se bazeze pe examinarea mai multor elemente de fapt. Acesta este un mod de abordare deschis, cu scopul de a exploata în mod eficace toate informațiile disponibile care ar putea fi relevante în evaluarea cazurilor individuale. Din acest motiv, la nivel general, nu se utilizează o ierarhie strictă a diferitelor surse de informații sau a diferitelor tipuri de elemente de fapt pentru stabilirea existenței substituibilității.

6.2.1. Substituibilitatea la nivelul cererii

Așa cum s-a detaliat mai sus, în ceea ce privește efectuarea transportului în raport cu localitatea de autorizare, transportatorul autorizat poate executa transportul în regim de taxi în următoarele situații:

- 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.⁴⁰

În plus, transportul persoanelor în regim de taxi se poate realiza permanent între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acestora.

Spre deosebire de transportul în regim de taxi, transportul alternativ se poate efectua:

- a) permanent, în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz;
- b) ocazional, cu plecare din localitatea unde își are sediul sau domiciliul sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități.

Prin urmare, cu excepția aeroportului situat pe teritoriul județului Ilfov (Aeroportul Internațional Henri Coandă București), pasagerii nu pot contracta servicii de transport alternativ pentru a se deplasa de la oricare alt aeroport din România către localități din zona respectivă și, prin urmare, nu se poate vorbi de o substituibilitate a serviciului de transport în regim de taxi cu serviciul de transport alternativ sub acest aspect.

Totodată, în conformitate cu prevederile art. 20 alin. (5) din *Legea nr. 38/2003*, taxiurile pot circula în localități pe piste/benzile special amenajate pentru mijloacele de transport auto în comun, fără a perturba circulația acestora, în timp ce art. 20 alin. (2) din *BUG nr. 49/2019* prevede explicit faptul că autoturismele care efectuează transport alternativ nu beneficiază de facilitățile de trafic aferente serviciilor publice de transport local⁴¹. Prin urmare, un călător care trebuie să se deplaseze către o locație pe un traseu care dispune de benzi dedicate transportului în comun va opta pentru un transport în regim de taxi, în detrimentul transportului alternativ, întrucât alegerea îi va genera atât un cost redus, cât și o durată mai mică a cursei.

⁴⁰ Art. 18 din *Legea nr. 38/2003*.

⁴¹ Bandă dedicată pentru autobuze, troleibuze, taxiuri etc.

În ceea ce privește modalitatea de contractare a serviciului, așa cum s-a detaliat mai sus, pentru a comanda o cursă de transport care să fie efectuată de un transportator alternativ, este necesar ca utilizatorul să dețină un telefon de generație nouă care să aibă instalată cel puțin o aplicație a unei platforme de intermediere în cadrul căreia să se înregistreze și să introducă date de contact și date financiare (datele cardului bancar). Nu poate fi creat un cont într-o aplicație ce aparține unei platforme de intermediere a transportului alternativ fără, minim, numele utilizatorului, numărul de telefon, adresa de e-mail și datele cardului bancar. La efectuarea unei comenzi, platforma comunică prețul cursei, care fie este tras de pe cardul salvat în aplicație, fie se poate plăti cash însă, dacă cursa este anulată de client, chiar dacă a ales plata cash, taxa de anulare a cursei se va trage de pe cardul salvat. Transportul alternativ poate fi accesat exclusiv prin intermediul aplicației respective, fiind interzisă preluarea clienților de pe stradă sau prin alte mijloace. Totodată, *OUG nr. 49/2019* prevede explicit faptul că, în cazul transportului alternativ, pasagerii sunt preluați și coboară doar în locurile unde este permisă oprirea autovehiculelor.

Pentru contractarea serviciului de transport în regim de taxi nu este necesară înregistrarea într-o aplicație: pentru a urca la bordul unui vehicul taxi, clientul poate merge în zonele de așteptare de pe stradă (spații special amenajate de unitățile administrativ teritoriale) sau chiar poate opri vehiculele libere în mers. De asemenea, pentru îmbarcarea sau debarcarea unui client, taxiurile pot opri și pe drumurile publice cu restricții privind oprirea, cu excepția locurilor periculoase, cu condiția să nu fie perturbată circulația prin această manevră. Mai mult, clientul poate suna la un dispecerat taxi și comanda o cursă, fără să fie nevoie să își dea datele personale și nici locația în care urmează să se deplaseze, fiind necesar doar prenumele clientului și zona de preluare. Evident, nefiind niciun card înregistrat, nu se poate solicita clientului nicio taxă de anulare a cursei.

Datorită dezvoltării tehnologice, a accesului populației la telefoanele tip smart și la internet, modul de contractare a serviciilor taxi a fost îmbunătățit în ultimii ani. Astfel, așa cum s-a detaliat și la capitolul precedent, au aparut aplicații informatice prin care pot fi comandate taxiuri, prin intermediul cărora consumatorul poate alege taxiul cu care să călătorească, în funcție de timpul de așteptare, tariful perceput și ratingul taximetristului, și poate să plătească inclusiv electronic, însă nu se percep taxe pentru anularea comenzilor.

Pe lângă modalitatea de contractare și plată a serviciului, o mare diferență este în modul de formare a prețului. Astfel, dacă în cazul transportului alternativ, prețul cursei este stabilit de la începutul cursei, în cazul transportului în regim de taxi se cunoaște tariful de pornire, un tarif/km și un tarif/staționare (clientul fiind facturat atunci când taxiul stă la semafor sau este blocat în trafic), tariful final nefiind cunoscut, motiv pentru care și acest aspect este luat în considerare de clienți atunci când aleg să opteze între serviciile de transport alternativ sau serviciile de transport în regim de taxi.

Prin urmare, deși teoretic este vorba de același tip de serviciu, respectiv deplasarea unui consumator din punctul A în punctul B, din cauza diferențelor de realizare a comenzii, plată și mod de formare a prețului, precum și a celorlalte caracteristici mai

sus evidențiate (acces pe banda exclusivă a transportului în comun, acces la aeroporturile din țară pentru preluarea pasagerilor), nu se poate considera că există o substituibilitate completă între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ din punctul de vedere al cererii.

6.2.2. Substituibilitatea la nivelul ofertei

Așa cum s-a detaliat mai sus, în cuprinsul prezentului Raport, oferta de servicii de transport alternativ este formată de platformele de intermediere care încheie contracte cu operatori de transport. Operatorii de transport alternativ nu pot presta serviciul de transport în lipsa unui contract cu o platformă de intermediere, iar preluarea și repartizarea comenzilor de la client, precum și stabilirea tarifului se realizează de către platformă, care plătește operatorului de transport o parte din ce încasează din fiecare cursă. Practic, plata depinde de numărul de curse efectiv efectuate de transportator prin intermediul platformei.

În schimb, în cazul transportului în regim de taxi, oferta este formată din transportatorii în regim de taxi. În acest caz, transportatorii în regim de taxi decid dacă preiau sau nu o comandă primită prin dispecerat, prin intermediul aplicațiilor informatice sau preluată direct de pe stradă, și tot ei plătesc abonamente lunare către dispecerate și aplicațiile informatice care intermediază cursele, abonamente care nu depind de numărul curselor primite sau de numărul curselor efectuate.

Mai mult, condițiile legale de licențiere pentru operatorii de transport alternativ și operatorii de transport în regim de taxi sunt diferite, conform cadrului de reglementare. În timp ce autorizația de transport alternativ este emisă pentru o perioadă de maxim 3 ani, autorizația de transport în regim de taxi se eliberează pe durată nedeterminată și este valabilă cu condiția vizării acesteia la fiecare 5 ani de către aceasta, odată cu verificarea îndeplinirii condițiilor care stau la baza emiterii unei astfel de autorizații.

Astfel, în timp ce operatorii de transport alternativ depind de platformele de intermediere, putând să își desfășoare activitatea de transport exclusiv prin intermediul unei astfel de aplicații, transportatorii în regim de taxi sunt deținătorii direcți ai autorizațiilor taxi emise de unitățile administrativ teritoriale.

Totodată, în timp ce numărul de autorizații taxi este limitat legislativ (maxim 4 autorizații la 1000 de locuitori), autorizațiile pentru efectuarea transportului alternativ nu sunt limitate. Prin urmare, dacă un transportator în regim de taxi ar dori să renunțe la activitatea de taximetrie, ar putea obține o autorizație de transport alternativ. În schimb, un transportator care efectuează transport alternativ nu poate obține o autorizație taxi decât dacă nu a fost atribuit deja numărul maxim de autorizații taxi de către unitatea administrativ teritorială în cadrul căreia dorește să-și desfășoare activitatea.

Și din punct de vedere al autovehiculelor cu care se pot realiza aceste modalități de transport există diferențe. Astfel, transportul alternativ poate fi efectuat cu autoturisme deținute în proprietate, închiriere, comodat sau contract de leasing, de către operatorul

de transport alternativ, în timp ce transportul în regim de taxi poate fi efectuat numai cu autovehicule deținute de către transportatorii autorizați, cu titlu de proprietate sau în temeiul unui contract de leasing. Prin urmare, transportatorii care efectuează transport în regim de taxi pot migra către transportul alternativ în timp ce transportatorii ce efectuează transport alternativ cu autoturisme deținute în baza unui contract de închiriere/comodat, nu pot migra către transportul în regim de taxi.

După cum se observă din cele de mai sus, substituibilitatea între serviciile transport în regim de taxi și serviciile transport alternativ nu este completă. După cum s-a observat din datele prezentate în Capitolul 5 al prezentului Raport, în timp ce serviciile de transport în regim de taxi continuă să scadă, transportul alternativ este în proces de dezvoltare și extindere.

În plus, dat fiind specificul acestor piețe (piețe cu o reglementare strictă, piața serviciului de transport în regim de taxi fiind considerată de legiuitor chiar serviciu de interes public), substituibilitatea la nivelul ofertei influențează modul de definire al pieței relevante în mod determinant.

Prin urmare, deși este vorba de același tip de serviciu, respectiv furnizarea de servicii de transport urban pentru persoane fizice, din cauza diferențelor de reglementare, nu se poate considera că există o substituibilitate între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ din punctul de vedere al ofertei.

6.3. Piața geografică

Piața relevantă geografică, ca definiție, cuprinde zona în care întreprinderile sunt implicate în cererea și oferta de produse sau servicii, în care condițiile de concurență sunt suficient de omogene și care poate fi delimitată de zonele geografice învecinate, deoarece condițiile de concurență diferă în mod apreciabil în respectivele zone.

Astfel, luând în considerare barierele de natură legislativă (*Legea nr. 38/2003, OUG nr. 49/2019*), modul de licențiere, modul de stabilire al tarifelor, zona în care poate fi prestat serviciul de transport și, mai ales, modul în care pot fi efectuate comenzile, se poate concluziona că atât serviciul de transport alternativ, cât și serviciile de transport în regim de taxi au o dimensiune locală, limitate la zona în care operatorii economici care prestează astfel de servicii sunt autorizați.

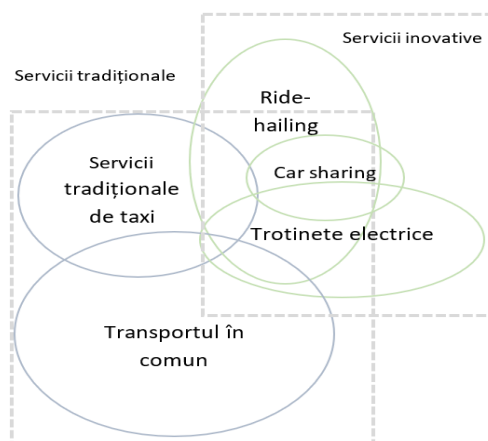
6.4. Scurte concluzii

Este evident faptul că există un nivel de presiune concurențială între segmentul serviciilor de transport în regim de taxi și cele de transport alternativ.

În condițiile în care întreaga piață este într-o continuă dezvoltare datorată în principal evoluțiilor tehnologice (aparitia internetului, apariția telefoanelor tip smart, apariția aplicațiilor mobile și a platformelor de intermediere a serviciilor, posibilitatea de plată on-line), și serviciile de transport s-au diversificat. Astfel, au intrat pe piață și au început să funcționeze platformele care oferă servicii de transport alternativ, legiuitorul încadrând aceste activități într-o categorie diferită de servicii față de cele tradiționale, recunoscându-se, totuși, necesitatea asigurării unui cadru de reglementare care să ofere o anumită echivalență a condițiilor pentru cele două tipuri de servicii.

În acest context, piața tradițională a serviciilor de transport în regim de taxi a trebuit să se adapteze și, astfel, au început să fie folosite platformele de intermediere a comenzilor taxi și plata electronică. Însă, din cauza restricțiilor legislative, dezvoltarea transportului în regim de taxi a fost limitată artificial. Astfel, deși foarte multe comenzi sunt preluate prin intermediul aplicațiilor informatice, transportatorii în regim de taxi sunt obligați de prevederile *Legii nr. 38/2003* să plătească servicii de dispecerat pe care nu le folosesc, să aibă stații de emisie - recepție deși, în mare parte, primesc comenzile de la dispecerate prin intermediul unor aplicații informatice etc.

În cadrul investigației finalizate de autoritatea de concurență la sfârșitul anului 2022⁴² s-a constatat că există un anumit nivel de presiune concurențială între serviciile de transport în regim de taxi, serviciile de transport alternativ (ride-hailing), dar și alte categorii de servicii de transport urban. Astfel, o masă semnificativă de consumatori consideră serviciile de transport alternativ substituibile serviciilor clasice de taxi (solicitate din stațiile de taxi/dispecerat sau doar cele chemate prin aplicațiile agregatoare) sau pot exista consumatori a căror viziune cu privire la substituibilitatea serviciilor de transport alternativ să fie mai largă, considerând inclusiv serviciile de transport în comun sau alte metode de transport urban (ex: trotinete electrice) ca fiind similare. Grafic, situația a fost expusă astfel:



⁴² <https://www.consiliulconcurente.ro/wp-content/uploads/2022/10/RapIntegrat-RH-final-nec.pdf>

Este rezonabil de apreciat faptul că, în cazul unei indisponibilități temporare a serviciilor de transport alternativ, o parte din consumatori vor apela la serviciile de transport în regim de taxi (și invers), pe lângă celelalte variante de transport (autovehicul personal, transport în comun, alte mijloace de mobilitate urbană).

Însă, așa cum rezultă din analiza mai sus efectuată, din perspectiva legislației în domeniul concurenței, deși este vorba de același tip de serviciu, respectiv furnizarea de servicii de transport pentru persoane fizice, din cauza atât a modului de funcționare efectivă a serviciilor, cât și din cauza diferențelor de reglementare, nu se poate considera că există o substituibilitate completă între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ.

7. Analiza serviciilor de transport în regim de taxi

În vederea realizării studiului ce face obiectul prezentului Raport, pe lângă analizarea surselor publice de informații ce vizează transportul în regim de taxi, au fost formulate mai multe cereri de informații către unități administrativ teritoriale ale principalelor municipii reședință de județ (Primăria Municipiului București, Primăria Municipiului Arad, Primăria Municipiului Brașov, Primăria Municipiului Cluj-Napoca, Primăria Municipiului Craiova, Primăria Municipiului Constanța, Primăria Municipiului Iași, Primăria Municipiului Oradea, Primăria Municipiului Suceava, Primăria Municipiului Timișoara), către întreprinderi ce activează în domeniul dispecerizării taxi și către întreprinderi ce prestează serviciul de transport în regim de taxi.

Din analiza datelor existente la dosar a rezultat că dezvoltarea tehnică și tehnologică din ultimii 20 de ani conduce la necesitatea modificării legislației existente în prezent în domeniul taximetriei, prevederile *Legii nr. 38/2003* nemaifiind în concordanță cu realitatea din piață.

Datele obținute în urma instrumentării Studiului de face obiectul prezentului Raport se pot sintetiza astfel:

7.1. Informații primite de la unitățile administrativ teritoriale

Arad

În Municipiul Arad funcționează un număr de 6 dispecerate autorizate, numărul acestora fiind constant în ultimii 2 ani, în timp ce, în aceeași perioadă, au scăzut atât numărul transportatorilor autorizați, de la 525 la 502 întreprinderi, cât și numărul de taxiuri, de la 853 la 834. Cu toate acestea, tarifele de dispecerizare solicitate de toate cele 6 dispecerate sunt de 250 lei/lună/vehicul, în condițiile în care în anul 2022 erau solicitate și tarife de 200 sau 150 lei/lună/vehicul. În prezent, în Municipiul Arad, există un număr de 700 de autorizații taxi disponibile iar tariful maxim reglementat de unitatea administrativ – teritorială este de 7,5 lei/km.

Din cele 502 întreprinderi ce prestează servicii de transport în regim de taxi, 245 sunt organizate ca societăți comerciale, 236 persoane fizice autorizate, 2 întreprinderi familiale și 19 întreprinderi individuale.

Pe teritoriul Municipiului Arad funcționează și 4 aplicații informatice care intermediază servicii de transport în regim de taxi strict la nivel local.

Tarifele plătite de transportatorii autorizați sunt: un tarif de eliberare a autorizațiilor de transport de 600 de lei și un tarif de viză a autorizației de transport de 600 de lei odată la 5 ani, respectiv o taxă de viză a autorizației taxi de 100 lei/autorizație taxi și o taxă de parcare de 0.50 lei/zi/taximetru.

În ceea ce privește transportul electric nepoluant, conform datelor primite, în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad 2021-2027 și post 2027 a fost prevăzut un proiect de dezvoltare de infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice). Proiectul este în stadiul de implementare presupunând înființarea unui număr de 5 stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice pe raza municipiului Arad.

București

În Municipiul București funcționează în prezent 16 dispecerate, în condițiile în care în anul 2022 erau avizate 32 de dispecerate taxi. Totodată, în timp ce în anul 2022 erau autorizați 6350 de transportatori, în anul 2024 numărul acestora a scăzut la 6061, din care 4132 societăți cu răspundere limitată, 1840 persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale și 14 întreprinderi individuale.

În același timp, deși numărul maxim de autorizații aprobate la nivelul PMB a rămas constant (10.057), numărul de autorizații valabile (funcționale) se înscrie pe un trend descrescător, de la 7424 existente în anul 2022 (an în care, deși erau disponibile 2633, s-au acordat doar 181), la 6276 în anul 2024 (an în care, deși erau disponibile 3781, s-au acordat doar 45). La nivelul municipiului București, tariful maxim aprobat pentru prestarea serviciului de transport în regim de taxi este de 3,5 lei/km.

Conform datelor transmise, la nivelul regiunii București – Ilfov sunt amplasate un număr de 375 de stații de reîncărcare a vehiculelor electrice.

Brașov

În Municipiul Brașov funcționau în anul 2022 un număr de 8 dispecerate și, începând cu anul 2023, a mai fost autorizat încă unul. Tariful de dispecerizare solicitat se încadrează între 200 și 300 de lei, parte din această sumă (între 35 și 45 lei) fiind un tarif pentru accesul la aplicația informatică care intermediază servicii de transport în regim de taxi, toate dispeceretele funcționale punând la dispoziție acest serviciu. Pe teritoriul Municipiului Brașov funcționează și 3 aplicații informatice care intermediază servicii de transport în regim de taxi strict la nivel local.

Numărul de autorizații taxi valabile este în scădere în municipiul Brașov, de la 1425 în anul 2022, la 1076 în aprilie 2024, iar tariful maxim aplicabil este de 2,99 lei/km

(tarif de zi), respectiv 3,5 lei/km (tarif de noapte). În prezent sunt disponibile pentru atribuire 33 de autorizații taxi.

La data redactării Raportului existau 789 de întreprinderi ce prestează servicii de transport în regim de taxi, 559 fiind organizate ca societăți comerciale, 229 persoane fizice autorizate și 1 întreprindere familială.

Reprezentanții municipiului Brașov au aplicat mai multe sancțiuni operatorilor de transport în regim de taxi pentru abateri precum: refuzul de a efectua cursa, pretinderea ca plată a altei sume decât cea prevăzută pe bonul client, comportament necivilizat în relația cu clientul, taximetriști care nu dețin certificat profesional. Se face mențiunea că procesele-verbale de sancționare se introduc în baza de date a autorității de autorizare privind activitatea profesională, evidența abaterilor de la conduita profesională și a sancțiunilor pentru aceste abateri, astfel că la abateri grave repetate se retrage autorizația taxi.

În ceea ce privește strategia unității administrativ teritoriale a municipiului Brașov ce vizează transportul nepoluant în regim de taxi, se face precizarea că Planul de înlocuire a autovehiculelor taxi este îndeplinit și depășit pentru anul 2024, toate autovehiculele taxi având norma de poluare Euro 6, hybrid sau electrice. Totodată, se menționează faptul că sunt în funcțiune peste 40 de stații de încărcare pentru vehicule electrice și în perioada 2025 – 2026 se estimează că se va finaliza implementarea unor proiecte ce cuprind mai mult de 200 de stații de încărcare pentru vehicule electrice finanțate din fonduri europene.

Cluj-Napoca

În Municipiul Cluj-Napoca au funcționat în mod constant în ultimii 2 ani un număr de 15 dispecerate ce percep tarife de dispecerizare între 120 și 300 lei și, suplimentar, tarife pentru utilizarea aplicațiilor informatice care intermediază servicii de transport în regim de taxi situate între 30 și 230 lei, precum și alte tarife (tarif abonament internet, tarif mentenanță aplicație). Majoritatea tarifelor sunt în creștere, comparativ cu cele solicitate în urmă cu 2 ani.

Numărul maxim de autorizații taxi stabilit de unitatea administrativ teritorială a municipiului Cluj-Napoca este de 2500, în ultimii 2 ani autorizațiile în funcțiune fiind în număr de 2469. Totodată, se face precizarea că transportatorii autorizați pentru prestarea serviciului sunt în număr de 1589, din care 1205 societăți cu răspundere limitată, 378 persoane fizice autorizate și 6 întreprinderi familiale.

Tarifele aferente activității de taximetrie, aprobate la nivelul mun. Cluj-Napoca, sunt de 4,05 lei/km pe timp de zi și, respectiv, 4,75 lei/km pe timp de noapte, tarife care includ TVA.

În perioada 2022 – 2024, pe teritoriul municipiului Cluj-Napoca au fost aplicate peste 500 de sancțiuni contravenționale entităților care desfășoară activități în domeniul transportului în regim de taxi pentru abateri precum: refuz de efectuare a curselor solicitate; comportament neadecvat al conducătorilor auto; refuz de acceptare a plății cu cardul, neutilizare POS; pretindere de tarife mai mari decât suma prevăzută pe bonul client; absența de la bordul autovehiculelor a documentelor obligatorii prevăzute de lege; autovehicule taxi neîntreținute sau avariate; lipsa asigurărilor de bunuri și persoane; fumat în taxi; aspect exterior al autovehiculelor taxi neconform

regulamentului local; nerespectarea standurilor taxi aprobate; consum de semințe în standurile taxi special amenajate; neprezentare registru special de evidență actualizat, cuprinzând stațiile de emisie-recepție utilizate de către colaboratorii dispeceratului taxi; lipsa certificatului de atestare profesională a taximetristului.

La data redactării Raportului erau administrate de Primăria municipiului Cluj-Napoca 44 stații de încărcare pentru autovehicule electrice, la care se adaugă 4 care sunt în proces de predare-primire. De asemenea, există în derulare 2 proiecte pentru montarea unui număr de 54 stații de încărcare pentru autovehicule electrice.

Craiova

În Municipiul Craiova, numărul dispeceratelor autorizate a scăzut, de la 5 în anul 2022, la 4 în anul 2024. În schimb, tarifele de dispecerizare au crescut, fiind situate între 145 lei și 165 lei, în timp ce în anul 2002 erau între 115 lei și 150 lei. Conform datelor primite, în Craiova funcționează 3 aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi.

Conform datelor transmise de unitatea administrativ teritorială a Municipiului Craiova, tariful maxim aprobat pe teritoriul municipiului Craiova este 2,5 lei/km.

Pe teritoriul municipiului Craiova își desfășoară activitatea un număr de 1003 transportatori autorizați, respectiv 19 întreprinderi familiale, 277 persoane fizice autorizate și 707 societăți comerciale. În baza autorizațiilor de transport în regim de taxi au fost atribuite autorizațiile taxi, fiind valabile un număr de 1643 (19 întreprinderi familiale, 250 de persoane fizice autorizate și 1374 de societăți comerciale). Nu toți transportatorii taxi dețin și autorizații taxi valabile.

Primele 2 stații de încărcare pentru mașinile electrice au fost amplasate pe domeniul public în cursul anului 2021. În prezent se află în derulare implementarea unui proiect pentru un număr de 9 stații cu 3 puncte de încărcare, fiind demarat și un alt proiect ce presupune achiziționarea altor 45 de stații de reîncărcare vehicule electrice.

Constanța

În Municipiul Constanța sunt autorizate 6 dispecerate, numărul acestora fiind constant în ultimii 3 ani, în timp ce tarifele de dispecerizare sunt în creștere: în anul 2022, acestea se situau între 70 lei/lună și 171 lei/lună, iar în anul 2024, între 100 lei/lună și 195 lei/lună. În anul 2024 erau activi 1479 transportatori, ce practicau tarife între 2,99 lei/km și 3,2 lei /km. Ca număr, autorizațiile taxi active sunt în scădere, de la 1718 în anul 2022, la 1503 în anul 2024.

Conform datelor transmise de unitatea administrativ teritorială a Municipiului Constanța, mai mulți transportatori în regim de taxi au fost sancționați pentru faptul că nu aveau în funcțiune aparatul de taxat.

Iași

În Municipiul Iași erau valabile, în anul 2024, 1601 autorizații taxi din care 1243 deținute de societăți comerciale, 347 deținute de persoane fizice autorizate și 11 de întreprinderi familiale. În decembrie 2022 erau valabile 1651 de autorizații taxi din care 1288 erau deținute de societăți comerciale, 351 de persoane fizice autorizate și

12 de întreprinderi familiale. După cum se observă, numărul acestora este în scădere, însă unitatea administrativ teritorială a municipiului Iași a făcut următoarele precizări:

”Conform ultimelor date furnizate de Institutul Național de Statistică, numărul de locuitori ai Municipiului Iași este de 393.818. Având în vedere acest aspect și faptul că autoritatea de autorizare poate acorda 4 autorizații taxi la mia de locuitori ai localității de autorizare, conform prevederilor art. 14, alin. 4 din Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, în Municipiul Iași se pot acorda maxim 1575 de autorizații taxi.

În anul 2007 în Municipiul Iași erau atribuite 1800 autorizații taxi drept pentru care Autoritatea de autorizare în conformitate cu prevederile art. 14, alin.(6) din Legea nr. 38/2003, modificată și completată, până la data prezentei nu a mai atribuit nicio autorizație taxi.”

Totodată, se precizează faptul că: *”În anul 2020 pe fondul unei cereri din ce în ce mai mari pentru serviciul de transport persoane în regim de taxi și în lipsa unei concurențe reale datorate faptului că numărul de autorizații este limitat de lege, Municipiul Iași a comandat realizarea unui studiu de specialitate care să stabilească numărul de autorizații ce pot fi atribuite în funcție de:*

- a) gradul de satisfacere a transportului public local de persoane realizat cu autobuze, troleibuze, microbuze, tramvaie și metrou, după caz, asigurând echilibrul care se impune între acestea;*
- b) gradul de asigurare a numărului de locuri de așteptare a clienților în raport cu numărul de autorizații taxi emise;*
- c) gradul de poluare;*
- d) cererea și oferta permanente;*
- e) gradul de aglomerație în trafic;*
- f) promovarea tipurilor de transport mai puțin poluante.*

Studiul realizat a stabilit necesitatea majorării numărului de autorizații taxi de la 1693 la 2.100 – 2.200 în scopul asigurării unui echilibru între cerere și ofertă în condițiile promovării unui transport mai puțin poluant.

În baza acestui studiu autoritatea de autorizare a inițiat un proiect de hotărâre care prevedea acordarea unui număr de 2200 de autorizații taxi în municipiul Iași și promovarea transportului cu autovehicule electrice, hibride și a celor echipate cu motoare alimentate cu gaz (natural, biometan, comprimat, lichefiat)

Având în vedere prevederile art. 11, alin. (2) din Ordinul nr. 356/2007 privind aprobarea Normelor metodologice pentru aplicarea prevederilor Legii nr. 38/2003:

*“Numărul maxim de autorizații taxi la nivelul unei localități va fi de 4 la 1.000 de locuitori. Dacă prin studiul realizat de autoritatea locală s-a stabilit un număr maxim de autorizații taxi necesare prin care se depășește raportul de 4 la 1.000, **aceasta se va putea realiza doar cu acordul asociațiilor profesionale reprezentative.**”*
autoritatea de autorizare a solicitat acordul asociației “Camera Națională a Taximetriștilor din România” – filiala Iași pentru suplimentarea numărului de autorizații taxi.

Reprezentanții asociației profesionale s-au opus categoric propunerii de suplimentare a numărului de autorizații taxi și în cele din urmă proiectul de hotărâre a fost abandonat.”

În ceea ce privește dispeceratele autorizate, numărul acestora este în scădere, de la 8 în anul 2022, la 6 dispecerate în anul 2024.

Tariful de distanță maximal stabilit pe teritoriul municipiului Iași este de 5 lei/km. Marea majoritate a tarifelor de distanță utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi se încadrează în intervalul 3,59 – 3,99 lei/km dar sunt transportatori care practică tarife de 4,49 sau 4,99 lei/km. În anul 2024, în Municipiul Iași erau autorizate un număr de 14 autoturisme electrice și 22 autoturisme echipate cu motoare hibride.

Pe raza UAT Municipiul Iasi sunt amplasate 50 de stații de încărcare pentru vehicule electrice, la care se adaugă 40 de stații situate în zona metropolitană, și este în derulare un proiect prin care se vor amplasa încă 8 stații de încărcare.

Oradea

În Municipiul Oradea sunt autorizate 4 dispecerate taxi, numărul acestora fiind constant în perioada 2022 – 2024. Și numărul autorizațiilor taxi valabile a rămas constant în aceeași perioadă (868), în timp ce numărul transportatorilor autorizați pentru prestarea serviciului în regim de taxi a crescut, de la 616 în 2022, la 632 în anul 2024 (din care 316 societăți cu răspundere limitată, 186 persoane fizice autorizate, 15 întreprinderi familiale și 115 întreprinderi individuale). Tarifele practicate în municipiul Oradea variază între 3,86 lei/km și 3,99 lei/km.

În ceea ce privește activitatea de control, pe raza municipiului Oradea nu a fost necesară aplicarea de sancțiuni.

Pe raza municipiului Oradea, în anul 2023 au fost date în folosință 18 stații de încărcare destinate autovehiculelor electrice.

Suceava

În Municipiul Suceava, în perioada 2022 – 2024, au funcționat 2 dispecerate ce au practicat tarife de 150 lei/lună și, respectiv, 180 lei/lună, fiecare dintre aceste 2 dispecerate operând și propria aplicație informatică. Numărul total de autorizații taxi acordate a fost de 400, atât în anul 2022, cât și în anul 2023 și anul 2024, în timp ce autorizațiile valabile au fost în număr de 380 în anul 2022, 390 în anul 2023 și 383 în anul 2024.

Numărul de operatori autorizați să presteze transport în regim de taxi pe teritoriul unității administrativ-teritoriale a municipiului Suceava este de 259 dintre care: 49 societăți comerciale, 203 persoane fizice autorizate, 5 întreprinderi familiale și 2 întreprinderi individuale.

În anii 2019, 2020 și 2022, unitatea administrativ-teritorială a municipiului Suceava a organizat proceduri de atribuire a autorizațiilor taxi, după cum urmează: au fost disponibile 15 autorizații în 2019, însă s-au atribuit doar 11; în anul 2020 au fost disponibile 7 și au fost atribuite doar 4; iar în anul 2022 au fost disponibile 6, fiind atribuite toate, 3 pentru mașini cu motoare termice și 3 pentru mașini electrice/plug-in hibrid.

În anul 2024, în Municipiul Suceava erau instalate și funcționale 35 de stații publice de încărcare a autovehiculelor electrice / respectiv plug-in hibrid, fiind în curs de instalare încă 27 de astfel de stații. Totodată, erau instalate și funcționale 62 de stații de încărcare necesare autobuzelor electrice.

Timișoara

În Municipiul Timișoara funcționau 22 de dispecerate în anul 2022 și doar 16 în anul 2024. Cu toate acestea, numărul de taxiuri dispecerizate a rămas constant până la începutul anului 2024, respectiv 1920. În luna martie 2024, a început procedura de prelungire a valabilității autorizațiilor taxi la nivelul unității administrativ teritoriale a municipiului Timișoara. Din cele 1920 de autorizații de taxi existente, pentru 392 de autorizații nu s-a depus documentația pentru prelungirea acestora, transportatorii respectivi au invocat lipsa capacității financiare de a achiziționa autovehicule care să nu depășească vechimea de 10 ani de la data fabricației, motivând condițiile pandemice și apariția transportului alternativ.

Tariful maximal aprobat pe teritoriul municipiului Timișoara este de 5,07 lei/km, dar transportatorii practică tarife situate între 3,37 lei/km și 4,99 lei/km.

Conform datelor primite, începând cu anul 2022 și până în prezent, Autoritatea de autorizare din cadrul Primăriei Timișoara nu a efectuat activități pe linie de control privind activitatea dispeceratelor taxi și a transportatorilor autorizați să desfășoare activitatea de transport persoane în regim de taxi.

Pe raza unității administrativ teritoriale a municipiului Timișoara au fost montate și date în folosință un număr de 16 de stații de încărcare destinate autovehiculelor electrice.

Scurte concluzii

Din informațiile prezentate mai sus, se remarcă tendința de scădere a numărului de autorizații taxi valabile în majoritatea municipiilor analizate, urmare inclusiv a scăderii interesului din partea pieței pentru această activitate, precum și, totodată, se remarcă creșterea tarifelor de dispecerizare. Acest lucru poate indica faptul că politica acordării unui număr limitat de autorizații de taxi de către autoritățile locale nu este în niciun fel corelată la realitatea pieței, reprezentând mai mult o inerție a unor rațiuni de reglementare stabilite în trecut, pe baza unor condiții și considerente fundamentale diferite față de situația existentă în prezent.

În plus, se observă că foarte multe dispecerate folosesc aplicații informatice proprii pentru preluarea comenzilor de la clienți și transmiterea acestora către taxiuri, ponderea modelului clasic utilizat, de efectuare și transmitere a comenzilor prin telefon și stație de emisie-recepție scăzând semnificativ.

Totodată, chiar și în situația în care a existat un studiu concret, realizat în municipiul Iași pe fondul unei cereri din ce în ce mai mari din partea consumatorilor pentru serviciul de transport persoane în regim de taxi și în lipsa unei concurențe reale cauzate de faptul că numărul de autorizații este limitat de lege, studiu care a concluzionat că este necesar să fie majorat numărul de autorizații taxi în scopul asigurării unui echilibru între cerere și ofertă în condițiile promovării unui transport

mai puțin poluant, asociația reprezentativă a taximetriștilor s-a opus. O astfel de decizie, venită chiar din partea asociației reprezentative a taximetriștilor, nu poate avea ca scop decât menținerea numărului limitat de licențe pentru creșterea profiturilor actualilor jucători de pe piață: o ofertă limitată conduce la un preț mai mare și la scăderea opțiunilor de transport pentru cetățeni. Mai mult, menținerea limitării chiar și în condițiile existenței respectivului studiu nu afectează doar călătorii, ci și operatorii care doresc să intre pe piață și nu pot din cauza barierei clare de la intrare, fiind afectată în mod evident concurența.

Astfel, pe de o parte, există municipii unde, deși se realizează ședințe de atribuire a autorizațiilor taxi disponibile, acestea nu se finalizează, iar, pe de altă parte, sunt municipii unde numărul autorizațiilor este în scădere clară, dar nu pot fi realizate atribuiri din cauza faptului că *Legea nr. 38/2003* prevede faptul că numărul maxim de autorizații taxi la nivelul unei localități va fi de maxim 4 la 1.000 de locuitori, iar numărul existent de autorizații se încadrează în această limită.

Referitor la tarifele de distanță maximale impuse de unitățile administrativ-teritoriale, se observă diferențe foarte mari. Astfel, în timp ce la Arad este stabilit un tarif maximal de 7,5 lei/km, în Timișoara și Iași de 5 lei/km, la Brașov întâlnim un tarif maximal de 2,99 lei/km, iar la Craiova de 2,5 lei/km.

În ceea ce privește activitatea de control, în unele municipii aceasta se desfășoară cu regularitate și sunt impuse în mod constant sancțiuni, în timp ce în alte municipii fie nu se fac acțiuni de control, fie se fac dar nu au avut drept rezultat sancțiuni contravenționale.

7.2. Informații referitoare la activitatea dispeceratelor taxi

Centralizarea datelor provenite de la dispeceratele către care au fost transmise cereri de informații, dispecerate care funcționează în diferite localități din țară (de regulă, orașe mari), se prezintă astfel:

- tarifele de dispecerizare pe teritoriul municipiului București se situează în anul 2024 între 200 – 300 lei/lună (tarife ce includ și accesul la aplicațiile dispeceratelor), fiind în creștere față de anii anteriori; tarifele de dispecerizare pe teritoriul municipiului Oradea se situează în anul 2024 în jurul sumei de 290 lei/lună, fiind în creștere față de anii anteriori; tarifele de dispecerizare pe teritoriul municipiului Iași se situează în anul 2024 între 50 și 300 lei/lună; tarifele de dispecerizare pe teritoriul municipiului Timișoara se situează în anul 2024 în jurul sumei de 320 lei/lună;
- cu o singură excepție, toate dispeceratele analizate au fie propria aplicație informatică, fie au contractat serviciile unei întreprinderi terțe care le-a pus la dispoziție o aplicație informatică pentru preluarea comenzilor de la clienți/transmiterea acestora către taximetriști, în unele cazuri inclusiv pentru accesul taximetriștilor la numărul de telefon al clienților, pentru a-i putea contacta direct în caz că sunt probleme la preluare;

- dintre dispeceratele analizate, o parte afirmă că peste 85% dintre comenzi sunt intermediare prin aplicație, dispecerizarea clasică (în sensul reglementat de *Legea nr. 38/2003*, respectiv activitatea de a transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist) fiind foarte puțin utilizată în prezent;
- există și dispecerate care susțin că doar între 20% și 50% dintre comenzi sunt intermediare cu ajutorul aplicațiilor informatice, și doar 5 dispecerate dintre cele analizate care afirmă că sunt intermediare prin aplicație sub 10% din totalul curselor;
- dispeceratele taxi analizate au un număr mediu de angajați mic comparativ cu cifra de afaceri înregistrată sau cu numărul de curse intermediare;
- numărul vehiculelor dispecerizate este în scădere la majoritatea dispeceratelor;
- conform cadrului legal, dispeceratele sunt obligate să se autorizeze și să dețină frecvențe de la ANCOM, precum și echipamente de dispecerat aferente pe care le întrețin, suportând costuri cu acestea; mai mult, dispeceratele primesc și controale de la ANCOM în legătură cu activitatea echipamentelor care folosesc respectivele frecvențe și cu stațiile radio de emisie-recepție. Cu toate acestea, majoritatea dispeceratelor folosesc aparatura/frecvențele respective în proporție mică sau chiar deloc (spre exemplu, una dintre întreprinderi a declarat că nu mai folosește nici frecvențele și nici aparatura deloc, de peste 10 ani, de când lucrează cu aplicația).

Spre exemplificare, sunt prezentate mai jos datele provenite de la o parte dintre dispeceratele analizate. Întrucât o parte din informații sunt considerate secrete de afaceri, denumirea dispeceratelor nu este prezentată.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 90% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 281.235 de curse, a avut un număr mediu de 4 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 257.433 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 20% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a avut un număr mediu de 10 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 745.799 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 4,5% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 919.234 de curse, a avut un număr mediu de 11 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 1.942.313 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 6% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 492.854 de curse, a avut un număr mediu de 5 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 608.221 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 86% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 1.045.910 de

curse, a avut un număr mediu de 10 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 1.381.628 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că peste 90% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 179.506 de curse, a avut un număr mediu de 6 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 625.148 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică; în anul 2023 a intermediat 399.334 de curse, a avut un număr mediu de 3 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 299.100 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 40% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 348.789 de curse, a avut un număr mediu de 13 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 1.753.702 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 40% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 233.000 de curse, a avut un număr mediu de 8 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 899.492 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică, toate cursele fiind intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 383.106 de curse, a avut un număr mediu de 3 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 189.836 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 10% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 451.305 curse, a avut un număr mediu de 9 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 1.092.141 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 53% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a avut un număr mediu de 6 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 709.854 lei; în perioada ianuarie – iunie 2024 a intermediat un număr de 573.083 curse.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 95% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 1.318.298 curse, a avut un număr mediu de 17 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 1.077.541 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 40 - 50% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023, a avut un număr mediu de 14 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 4.230.965 lei; în perioada mai – iulie 2024 au fost intermediare peste 88.000 curse.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 34% din totalul curselor sunt intermediare prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 1.554.104 curse, a avut un număr mediu de 5 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 607.542 lei.

Dispecerat: nu utilizează nicio aplicație informatică; în anul 2023 a intermediat 10.950 de curse, a avut un număr mediu de 2 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 254.065 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 20% din totalul curselor sunt intermediate prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 107.479 curse, a avut un număr mediu de 3 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 56.874 lei.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 5% din totalul curselor sunt intermediate prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 227.876 curse și a avut un număr mediu de 5 angajați.

Dispecerat: utilizează o aplicație informatică și estimează că 10% din totalul curselor sunt intermediate prin respectiva aplicație; în anul 2023 a intermediat 1.763.836 curse, a avut un număr mediu de 16 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri din activitatea de dispecerizare de 5.362.493 lei.

O sinteză a poziției dispeceratelor taxi analizate, a problemelor întâmpinate de acestea și a propunerilor formulate se prezintă astfel:

”Dacă la începuturi clientul de taxi era obișnuit să apeleze telefonic dispeceratul pentru a face o comandă, în prezent trend-ul pieței înclină către comenzile venite prin intermediul aplicațiilor electronice pentru telefoane inteligente.”

”Transportul de persoane în regim de taxi și transportul alternativ desfășoară același domeniu de activitate, dar sunt legiferați prin legi diferite, ceea ce atrage concurența neloială între aceste activități.”

”Diferența între cele două legi, din punctul nostru de vedere, este generată de condițiile diferite, cerute pentru a desfășura aceeași activitate, spre exemplificare: mașinile în regim de taxi trebuiesc colantate, conform hotărârii Municipiului București”.

”Activitatea de transport în regim de taxi este în continuă scădere, mulți dintre cei care făceau acest serviciu renunțând datorită nerentabilității și a concurenței pe care o fac serviciile de ridesharing.”

”Problema principală a taximetriei este lipsa forței de muncă, a șoferilor în cadrul srl-urilor atestate în cadrul transportului de persoane în regim taxi.”

”Este necesară reglementarea serviciilor de transport alternativ la nivel național și introducerea următoarelor puncte care sunt aplicabile transportului în regim de taxi, dar nu și transportului alternativ, fapt care limitează nivelul de concurență între cele 2:

- Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai cu autoturisme deținute în proprietate sau prin contract de leasing.*
- Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai pe raza localității de autorizare și ocazional către altă localitate.*
- Limitarea numărului de autorizații de transport, pe criterii similare cu cele aplicate serviciului de taximetrie.*

- *Vechimea mașinii utilizate să respecte aceleași condiții ca autoturismele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi;*
- *Toate activitățile comerciale în domeniul transportului alternativ să se desfășoare prin persoane juridice înregistrate în România la Oficiul Național al Registrului Comerțului.*
- *Afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spatele mașinii.*
- *Eliminarea TARIFULUI DINAMIC.”*

”Considerăm ca cele 2 tipuri de servicii de transport ar trebui să fie reglementate după aceleași condiții pentru asigurarea unui mediu concurențial echilibrat și nediscriminatoriu.”

”În momentul de față, ținând cont de vechimea legii taxi, din 2003, și apariția transportului alternativ care se desfășoară după o lege nouă și credem noi puțin libertină, avem impresia că activitatea noastră are parte de concurență neloială.

În general, inechitățile între Legea 38/2003 și OUG 49/2019 pot crea dificultăți pentru operatorii de transport și pot afecta concurența în industria transportului rutier de persoane. De aceea, este important ca autoritățile să analizeze aceste diferențe și să ia măsurile necesare pentru a le reduce și pentru a asigura o concurență echitabilă între operatorii de transport.

Stabilirea unui tip uniform de calcul al tarifelor pentru serviciile de taxi și cele de transport alternativ are potențialul de a crea o piață mai echitabilă și mai transparentă. Totuși, este important să se găsească un echilibru care să mențină beneficiile flexibilității și inovației aduse de serviciile de transport alternativ, în timp ce se asigură protecția consumatorilor și concurența loială. Autoritățile trebuie să colaboreze îndeaproape cu toți actorii din industrie pentru a dezvolta un cadru de reglementare care să răspundă acestor provocări și să maximizeze avantajele pentru toate părțile implicate.

Concomitent cu uniformizarea modului de calcul credem ca ar trebui limitat tariful maximal pentru ambele tipuri de transport.

Corelarea numărului de taxiuri și a serviciilor de transport alternativ de către primărie poate fi o măsură esențială pentru reducerea traficului, diminuarea poluării și eficientizarea activităților de transport urban, iată câteva moduri în care această corelare poate fi realizată și beneficiile asociate: stimulente financiare sau reduceri de taxe pot fi oferite pentru achiziționarea și utilizarea vehiculelor cu emisii reduse; implementarea zonelor cu trafic redus.

Crearea zonelor cu trafic redus sau zone fără trafic (zone pietonale) în centrele urbane poate reduce poluarea și congestia. Taxiurile și serviciile de transport alternativ pot fi reglementate pentru a avea acces limitat sau prioritar în aceste zone, în funcție de tipul de vehicul și de necesități.

Eficiența Transportului Public: Menținerea benzilor de autobuz libere pentru autobuze și taxiuri licențiate ajută la asigurarea unui transport public rapid și eficient reducând întârzierile și îmbunătățind mobilitatea urbană.

Siguranța: Limitarea accesului pe benzile de autobuz la vehiculele autorizate poate contribui la creșterea siguranței pe drumurile urbane, reducând riscul de accidente și conflicte de trafic.

Reducerea Congestionării: Restricționarea accesului pe benzile de autobuz pentru vehiculele de transport alternativ ajută la menținerea fluxului liber de trafic pe aceste

benzi, evitând congestionarea și asigurând că autobuzele și taxiurile licențiate pot circula fără întârzieri.

Reglementări Locale: Regulile diferite pentru taxiuri și vehicule de transport alternativ reflectă politicile locale de reglementare și prioritizare a transportului public și a serviciilor licențiate.”

”Printre modificările legislative propuse amintim:

- 1. Tariful de pornire poate fi mai mare decât tariful la distanță (lei/km), dar nu mai mare decât dublul acestui tarif.*
- 2. Un manager de transport în regim taxi și închiriere poate conduce activitatea a cel mult 4 operatori de transport autorizați pentru tipul de transport respectiv.*
- 3. Viza anuală a certificatului de agreare se acordă la stațiile de inspecție periodică, cu ocazia efectuării inspecției tehnice a autovehiculului pe baza reglementărilor existente, la care se adaugă normele privind verificarea îndeplinirii condițiilor tehnice impuse la obținerea certificatului de agreare.*
- 4. Se permite subcontractarea doar dacă terții subcontractanți sunt persoane fizice autorizate care dețin certificat de atestare a pregătirii profesionale, în cazul subcontractării aparatul de taxat este deținut și fiscalizat de către subcontractant.*
- 5. Taxiurile pot circula în localități pe piste special amenajate pentru mijloacele de transport în comun, fără a perturba circulația acestora. Exercițarea acestui drept nu poate fi restrânsă de autoritățile locale.”*

”Din punctul nostru de vedere problemele, ineficiențele în ceea ce privește domeniul serviciilor de transport în regim de taxi care ar putea fi soluționate de către organele competente sunt:

- a. lipsa locurilor de parcare;*
- b. lipsa tarifului pentru zonele exterioare;*
- c. amenajarea mai multor stații de taxi în locuri cu vizibilitate pentru clienți;*
- d. operatorii de taxi care preiau/lasa client la Aeroport Iași, trebuie să achite o taxă lunară de 300 lei (operatorii de taxi cu dotări performante care oferă servicii de calitate, la standarde europene nu au voie să aștepte client în Aeroportul Iași, iar cei cu tarife maxime pe km și mașini care nu corespund din punct de vedere tehnic și estetic și achită taxa de 300 de lei la Aeroport preiau clienții și negociază cu aceștia).*
- e. Amplasarea mai multor stații de încărcare pentru mașinile electrice doar pentru autoturismele în regim de taxi (creșterea numărului de utilizatori taxi cu mașini electrice).”*

”Situatia transportului alternativ o considerăm cea mai gravă în acest moment în Brașov. Am rămas cu mai puțin de jumătate din clientelă, iar din colegii noștri, un număr destul de mare a renunțat la această activitate, deoarece costurile și modificările legislative au creat probleme financiare, în general la noi; de exemplu, s-a insistat de la primărie să fie termene scurte pentru un parc auto verde, iar prețurile nu sunt unele mici. Diferența principală între taximetrie și alternativ este cea legată de modul în care facem același lucru, dar numai unii avem obligații de plată foarte mari, să ne uităm la asigurări, la reparațiile auto, la autorizări, la termenele la care schimbăm mașini, diferit de al lor.”

”Plăcuțele de înmatriculare ale mașinilor autorizate să practice taxi și alternativ să fie de o altă culoare. Pe plăcuță să fie trecută printr-un cod QR data valabilității, sau perioada acestor autorizări. Să se specifice în autorizație că după data expirării dreptului de a face transport persoane taxi, transport alternativ, transport în comun, transport de linie etc., acea mașină o să fie considerată neînmatriculată. Să se instaleze în trafic un cititor cod QR a plăcuțelor de înmatriculare, așa cum sunt cele care depistează rovinieta, iar autorizarea să se facă doar de către registrul auto român (RAR), inclusiv pentru transportul alternativ. La RAR să existe departament / linie specială, doar pentru transportul de persoane; indiferent de modul de autorizare a mașinii, șoferul să aibă minim doi ani de la data obținerii permisului de conducere, pentru categoria adecvată tipului de mașină pe care o conduce; reintroducerea contractului de comodat la taxi, cu condiția schimbării plăcuțelor de înmatriculare în culoarea stabilită de Ministerul Transporturilor, principalul argument fiind asigurările, care pentru societăți comerciale sunt foarte mari.

Taxi: tariful de pornire să fie dublu față de prețul pe km, iar în acesta să intre 500 m parcurși, deoarece la taxi există și curse sub 300 m; tarifele să fie în sărbătorile legale cu cel puțin 20-30% mai mari față de tariful normal și să intre automat, la fel ca tariful de noapte. Deoarece și în contractul de muncă, pentru sărbătorile legale angajatul este plătit cu 100% mai mult decât în timpul săptămânii; dispeceratul de taxi să dețină aplicație proprie, majoritatea dispeceratelor deja au; șoferul unui taximetru să preia comenzi doar prin dispeceratul cu care are contract, prin modalitățile puse de acesta la dispoziție. Preluarea comenzilor prin mijloace la care nu are acces dispeceratul, îi permite șoferului să facă încasări așa cum dorește. De obicei negociază cu clientul, sau are un comportament necivilizat, considerând că nu trebuie să dea socoteală nimănui.”

”Să fie unite cele 2 legislații: legea taximetriei și ordonanța pentru transportul alternativ deoarece nu este normal ca același tip de activitate, în cazul de față transportul de persoane, să fie condusă prin două legi. Platformele și/sau aplicațiile pentru comenzi taxi on-line să fie autorizate și să dețină dispecerat autorizat, cu sediul în orașul în care emite comenzile către șoferi. Pentru aplicațiile care nu dețin dispecerat să se stipuleze în legislație: motivele sancționării, sancțiunile și organul de control care are dreptul de a sancționa. Să fie stipulate în legislație sancțiunile și cine are dreptul de a-i controla și sancționa pe cei care fac transport persoane, fără deținerea plăcuței de înmatriculare de culoare acceptată de legislația rutieră, pentru acest tip de activitate. Autorizarea să se facă doar de către Registrul Auto Român (inclusiv pentru transportul alternativ). Obținerea atestatului unui șofer pentru transportul alternativ să fie condiționată de 2 ani vechime de la obținerea permisului. La eliberarea autorizațiilor pentru transport persoane să se țină cont de Legea nr. 350/2001.”

”Folosirea tarifului dinamic duce la eliminarea activității de taximetrie din orașele care încă dețin acest tip de serviciu. În Planurile de Mobilitate Urbană se dorește ca activitatea de transport să răspundă cerințelor de transport ale persoanelor, însă tariful dinamic ne arată că platformele de transport alternativ se folosesc de nevoile cetățenilor, ridicând prețurile de 3, 4 sau chiar de 5 ori, pe principiul cererii și ofertei. Această cerere și ofertă este direct influențată de tarifele practice, activitatea de transport persoane având un caracter temporal în sensul că există ore

cu flux ridicat de persoane care se deplasează la și de la locul de muncă. În afara acestor ore, platformele de transport alternativ oferă tarife și oferte promoționale pentru a atrage mai mulți clienți în dauna activității de taximetrie, clienții preferând timp de așteptare mai mare pentru tarife mai mici. În timpul orelor cu trafic ridicat (unde platformele de transport alternativ contribuie masiv), aceștia ridică tarifele practicate deoarece timpul de așteptare sau de găsire a unui taxi este foarte mare și astfel își conferă un motiv pentru aceste prețuri ridicate, prețuri de altfel astronomice. Activitatea de taximetrie, având altfel de reglementări, nu poate face față acestor fluctuații ale prețurilor și, ușor, va dispărea, ceea ce va duce la crearea unui monopol privind activitatea de transport.”

”Transportul alternativ trebuie limitat conform legii taximetriei. Vechimea autoturismelor la transportul alternativ ar trebui să țină cont de legea taximetriei.”

Scurte concluzii:

După cum se observă din cele de mai sus, deși activitatea de transport în regim de taxi pare că întâmpină probleme tocmai din cauza cadrului legal restrictiv, dispeceratele militează nu pentru relaxarea reglementărilor aplicabile transportului în regim de taxi, ci pentru înăsprirea condițiilor aplicabile transportului alternativ, cu scopul creșterii veniturilor transportatorilor în regim de taxi și, implicit, ale dispeceratelor. Beneficiul consumatorilor, clienții care plătesc cursele, nu este luat în considerare în formularea multora dintre propunerile prezentate, pe scurt, mai sus.

7.3. Informații referitoare la activitatea transportatorilor în regim de taxi

În cadrul Studiului ce face obiectul prezentului Raport au fost transmise cereri de informații către toate tipurile de transportatori în regim de taxi (societăți, persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale și întreprinderi individuale) din diferite localități din țară. Datele provenite de la o mare parte dintre transportatorii în regim de taxi sunt extrem de sintetice, cu puține propuneri și/sau exemplificări ale problemelor întâmpinate.

Centralizarea acestor informații se prezintă astfel:

- Peste 95% din transportatorii în regim de taxi analizați lucrează cu cel puțin o aplicație informatică de intermediere a comenzilor taxi;
- Cinci dintre transportatorii în regim de taxi analizați susțin că dispeceratele la care sunt arondați le interzic să preia comenzi prin intermediul altei aplicații informatice în afară de cea a dispeceratului;
- Un transportator în regim de taxi consideră, în mod incorect, că tariful de distanță este, în prezent, stabilit de dispecerat;
- Majoritatea transportatorilor în regim de taxi analizați se pronunță pentru menținerea numărului maxim de autorizații taxi întrucât, în caz contrar, veniturile lor s-ar putea diminua;

- Aproximativ 25% dintre transportatorii în regim de taxi analizați s-au pronunțat, explicit, pentru mărirea ariei geografice în care pot prelua comenzi, astfel încât activitatea acestora să nu mai fie limitată la nivelul unității administrativ teritoriale de autorizare;
- Aproximativ 20% dintre transportatorii în regim de taxi analizați s-au pronunțat, explicit, pentru eliminarea obligației de a fi arondați la un dispecerat.

O sinteză a poziției transportatorilor în regim de taxi care au furnizat informații autorității de concurență, a problemelor întâmpinate de aceștia și a propunerilor formulate, se prezintă astfel:

”Aș dori să pot folosi mai multe aplicații, să nu fiu limitat la un singur dispecerat.”

”Consider oportună modificarea cadrului legislativ actual prin eliminarea limitării numărului de autorizații taxi, lărgirea zonei în care se poate efectua transportul în regim de taxi cel puțin la zonele metropolitane. În schimb, consider benefice apartenența la un dispecerat taxi și posibilitatea preluării de comenzi prin intermediul aplicațiilor on-line.

Ca și probleme întâmpinate de-a lungul desfășurării activității de transport în regim de taxi pot menționa numărul redus de parcări puse la dispoziție pentru taximetre, prețul exagerat la polițele RCA, taxele destul de mari anuale pentru parcări, gunoi, vize autorizație taxi, birocrăția stufoasă, complicată și consumatoare de timp, precum și obligativitatea schimbării autoturismului la 10 ani (în condițiile financiare actuale). De asemenea, concurența firmelor de ride-sharing a afectat grav activitatea desfășurată de companiile de taxi, mai ales având în vedere condițiile mult mai flexibile de care se bucură cele dintâi.”

”Autorizațiile taxi trebuie să fie limitate în funcție de numărul de locuitori din localitate, ca și până acum. Un număr mai mare de autoturisme în trafic (exemplu: transportul alternativ care nu este limitat) îngreunează deplasarea și poluează orașul. Un număr nelimitat de taxiuri ar scădea foarte mult încasările taximetriștilor care deja au scăzut din cauza transportului alternativ nelimitat. Autoturismele taxi ar trebui să rămână arondate la un dispecerat deoarece sunt persoane care nu folosesc aplicații pentru a chema un taxi și sună direct la dispecerat. Propunerea mea este limitarea numărului de mașini care prestează transport alternativ în funcție de numărul de locuitori ai orașului.”

”Apreciez că ar trebui modificat cadrul legislativ actual în sensul lărgirii zonei în care se poate efectua transport în regim de taxi cel puțin la zona metropolitană și eliminarea obligativității apartenenței la un dispecerat.”

”Consider că ar trebui eliminate interdicția de a putea face taxi doar în localitatea arondată licenței și ar fi mult mai bine să se facă lărgirea zonei în care să se poată face transport taxi, măcar în zonele metropolitane, așa cum au acces și cei de la transportul alternativ. Mașina să aibă aceeași perioadă de funcționare pe taxi ca cei de la transport alternativ. Aplicație unică pentru preluarea comenzilor valabilă cel puțin în zona metropolitană. Daunele de asigurare să fie înregistrate pe numele conducătorului auto (taximetrist) nu pe seria de identificare a mașinii.”

”Autorizațiile transportului alternativ să fie limitate conform Legii 38. Obligatorietatea menținerii dispeceratelor taxi pentru stabilitatea tarifelor și a ordinii.”

”Ar fi utilă o modificare a legii transportului alternativ, astfel încât să nu existe o concurență față de transportul în regim de taxi, prin corelarea măsurilor de funcționare reglementate de legea 38/2003 între cele două sisteme de transport (stabilirea acelorași criterii de limitare a autorizațiilor în cele două sisteme de transport persoane; vechimea mașinii la care aceasta să poată fi introdusă în sistem, să fie aceeași; limitarea transportului alternativ la zona de autorizare etc.).”

”Nu ar trebui modificat cadrul legislativ al numărului de autorizații deoarece ele se atribuie raportat la numărul de locuitori însă consider că ar trebui eliminată apartenența la un serviciu de dispecerat având în vedere că există discrepanțe din punct de vedere legal. De exemplu în localitățile cu sub 100 de autovehicule autorizate pentru transportul public în regim de taxi acesta este opțional, pe când în localitățile unde sunt peste 100 de autorizații taxi pentru transportul public în regim de taxi acesta este obligatoriu. Totodată, având în vedere dezvoltarea imobiliară masivă din zonele metropolitane și cerințele care vin din aceste zone, ar putea fi lărgită aria de acoperire a serviciilor de taxi și în aceste zone, cu condiția implementării unui tarif special metropolitan.

O problemă cu care ne confruntăm în special este: Existența, autorizarea și funcționarea defectuoasă a serviciilor de transport alternativ. Aici fac referire la faptul că deși se execută același tip de activitate și anume transport de persoane, există 2 legi diferite, lucru nemaiîntâlnit în nicio țară din Europa. Totodată, ar trebui implementat un tarif extern diferit de cel intern, având în vedere că mașina parcurge kilometri în gol la întoarcerea de la punctul în care a lăsat clientul și până la prima stație taxi disponibilă în oraș.”

”Eu am participat personal în calitate de administrator al societății pe care o reprezint la toate protestele taximetriștilor din acest an. În aceste proteste, eu și ceilalți taximetriști împreună cu alți reprezentanți am cerut NORMALIZAREA acestor discrepanțe și nu neapărat eliminarea transportului alternativ, pentru că trăim într-o democrație, însă am cerut doar ca legislația să fie egală pentru ambele tabere pentru că la bază, mă repet, se prestează tot același tip de activitate, lucru care până acum cu părere de rău, nu s-a întâmplat, nu s-a schimbat nimic.”

”Este necesară limitarea numărului de autorizații de taxi în regim urban, inclusiv pentru transport alternativ. De asemenea trebuie eliminată obligativitatea arondării la un dispecerat.”

Scurte concluzii

După cum se poate observa, dezvoltarea tehnologică a condus la extinderea aplicațiilor informatice astfel încât, în prezent, acestea sunt utilizate într-o proporție majoritară.

În ceea ce privește aplicațiile informatice care nu aparțin dispeceratelor, o parte dintre transportatorii în regim de taxi consideră că nu pot achiziționa servicii de primire a comenzilor taxi prin intermediul mai multor aplicații informatice care pun în legătură

clientul cu șoferul de taxi. Practic, dispeceratele sunt acuzate de transportatorii în regim de taxi că le interzic acestora să utilizeze alte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi cu excepția celei folosite de dispecerat. Or, având în vedere cadrul legal actual, care permite transportatorilor să preia comenzi prin orice mijloace, o asemenea interdicție sau acord ca să poată fi utilizate aplicațiile informatice concurente cu aplicația dispeceratului, ar putea intra sub incidența legislației în domeniul concurenței.

Prin urmare, se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi cu care au contracte că pot folosi orice/oricâte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi doresc.

În ceea ce privește stabilirea tarifelor de distanță (lei/km) de către dispecerate, așa cum s-a evidențiat mai sus, în capitolele anterioare, deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ. Or, o astfel de interpretare, potrivit căreia tariful pentru transportul călătorilor nu este stabilit unilateral de transportator ci împreună/de către dispecerat, dacă este realizată și în practică, conduce la încălcarea legislației în domeniul concurenței, entitățile implicate riscând amenzi de până la 10% din cifra de afaceri înregistrată în anul anterior aplicării sancțiunii. Prin urmare, dispeceratele taxi nu trebuie, sub nicio formă, să se implice în modul de stabilire a tarifului de călătorie. Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.

În ceea ce privește propunerile formulate de transportatorii în regim de taxi, acestea vizează, în principal, armonizarea reglementărilor existente pentru transportul în regim de taxi și transportul alternativ. Însă, deși mulți dintre transportatorii în regim de taxi militează pentru menținerea limitării numărului maxim de autorizații taxi (și, implicit, limitarea numărului de autorizații de transport alternativ), întrucât un număr mare de întreprinderi care prestează serviciul (ofertă mare) conduce la prețuri mai mici și, implicit, la încasări mai mici, nu sunt deloc analizate și afectarea produsă consumatorului dacă numărul de transportatori este limitat: oferta de transport scade și, astfel, crește prețul și, mai mult, nu va exista suficientă capacitate pentru a putea fi preluate toate comenzile în anumite zile/la anumite intervale orare.

Trebuie menționat și faptul că, printre propunerile transportatorilor în regim de taxi, spre deosebire de propunerile formulate de dispecerate, se regăsesc într-o proporție destul de mare și cele ce vizează atât mărirea ariei în care pot prelua comenzi, astfel încât activitatea acestora să nu mai fie limitată la nivelul unității administrativ teritoriale de autorizare, cât și eliminarea obligației de a fi arondați la un dispecerat.

8. Analiza serviciilor de transport alternativ

În vederea realizării studiului ce face obiectul prezentului Raport, pe lângă analizarea surselor publice de informații ce vizează transportul alternativ, au fost formulate mai multe cereri de informații către autorități ale statului (Autoritatea pentru Digitalizarea României, Autoritatea Rutieră Română), către unități administrativ teritoriale ale principalelor municipii reședință de județ, către platforme de intermediere a serviciilor de transport alternativ și către operatori de transport alternativ.

Din analiza datelor existente la dosarul cauzei au reieșit următoarele:

8.1. Informații referitoare la activitatea întreprinderilor ce operează platformele digitale pentru intermedierea transportului alternativ

Centralizarea datelor provenite de la întreprinderile ce operează platformele digitale pentru intermedierea transportului alternativ, autorizate să funcționeze în România, se prezintă astfel:

Pasagerii care doresc să beneficieze de servicii de transport alternativ își instalează pe propriile telefoane mobile aplicații ce aparțin platformelor digitale pentru intermedierea transportului alternativ, autorizate să funcționeze în România. Plata tarifelor de transport se poate face:

A. Cu card on-line, în contul operatorului platformei

În această situație, factura este emisă de operatorul platformei în numele operatorului de transport și trimisă pe e-mail clientului (factura/chitanța conține inclusiv cota de TVA aplicabilă); tot operatorul platformei colectează sumele achitate de pasageri, realizează toate calculele aferente, reține comisionul și trimite soldul către operatorii de transport.

B. Cu card în mașină, în contul operatorului de transport

În această situație, operatorii de transport colectează sumele achitate de pasageri, realizează toate calculele aferente, plătesc comisionul către operatorul platformei și rețin restul sumei. Factura este emisă tot de operatorul platformei în numele operatorului de transport și trimisă pe e-mail clientului (factura/chitanța conține inclusiv cota de TVA aplicabilă).

C. Cu numerar în mașină, către șofer

Operatorii de transport colectează sumele achitate de pasageri, realizează toate calculele aferente, plătesc comisionul către operatorul platformei și rețin restul sumei. Factura este emisă tot de operatorul platformei în numele operatorului de transport și trimisă pe e-mail clientului (factura/chitanța conține inclusiv cota de TVA aplicabilă).

D. Prin transfer bancar în contul operatorului platformei sau al operatorului de transport, după caz.

În această situație, factura/chitanța este emisă de operatorul platformei în numele operatorului de transport și trimisă pe e-mail clientului (factura/chitanța conține inclusiv cota de TVA aplicabilă). În funcție de platformă, fie operatorul platformei, fie operatorul de transport colectează sumele achitate de pasageri, realizează toate calculele aferente, reține procentul convenit și trimite restul partenerului contractual.

Comisioanele percepute de operatorii platformelor de intermediere a transportului alternativ se situează între 0 – 30%. Așa cum rezultă din cele de mai sus, TVA-ul este plătit pe teritoriul României: facturile conțin cota de TVA aplicabilă, cu mențiunea că, dacă operatorul de transport nu este plătitor de TVA, TVA-ul este zero, conform legislației fiscale din România.

În ceea ce privește impozitarea profitului, operatorii de transport, având rezidența în România, sunt impozitați pe teritoriul României, conform normelor fiscale aplicabile. Același regim îl au și operatorii platformelor care au rezidența fiscală în România. În schimb, în ceea ce privește operatorii platformelor care au rezidența fiscală în alte state, sumele care provin din comisionul perceput operatorilor de transport alternativ sunt supuse impozitării în țara de reședință, conform tratatelor internaționale la care România este parte.

Așa cum s-a detaliat mai sus în cuprinsul prezentului Raport, după instalarea unei aplicații ce aparține unei platforme digitale pentru intermedierea transportului alternativ autorizate să funcționeze în România, se generează un cont pentru fiecare utilizator și, pe lângă datele personale (nume, număr de telefon, adresă de e-mail, domiciliu, data nașterii), înainte de activarea contului este obligatoriu să fie introdus un număr de card bancar.

Toți operatorii platformelor aplică taxe de anulare a comenzilor plasate doar pasagerilor, taxe care sunt fie fixe (pornind de la 10 lei/cursă anulată), fie procent din valoarea cursei anulate (între 30 și 100% din suma totală). Pasagerii pot anula gratuit cursele doar în primele minute (2 - 5 minute de la plasarea cursei, în funcție de platformă) pentru cursele neprogramate și cu maxim 30 – 60 de minute înainte de cursă (în funcție de platformă), pentru cursele programate. Se face mențiunea că, în cazul anumitor platforme, dacă șoferul întârzie, clientul poate anula cursa fără plata unei penalități, în timp ce, în cazul altora, indiferent de oricât timp întârzie șoferul, dacă a trecut timpul minim specificat în care se poate face anularea fără taxă (spre exemplu, 2 minute de la plasarea comenzii), se plătește taxa de anulare. Banii reținuți din conturile clienților pentru anularea curselor sunt virăți, în general, operatorilor de transport de către operatorii platformelor.

Cu titlu de exemplu, se face mențiunea că, în anul 2023 s-au încasat aproximativ 3 milioane de lei de la pasageri pentru curse anulate pe o singură platformă.

Șoferii nu achită nicio taxă de anulare către client/operatorul de transport/operatorul platformei. O parte dintre platforme scad ratingul șoferului care anulează foarte multe curse, fapt care poate conduce la blocarea acestuia în a mai primi curse o anumită perioadă de timp (de la câteva ore la câteva zile) și, în cazul în care ratingul este foarte mic (cumulat cu scăderile pentru diferite abateri), se poate merge până la anularea dreptului de a primi comenzi de la platforma respectivă pentru anumite perioade (spre exemplu, 6 luni – 1 an).

În ceea ce privește suma finală de plată pentru cursă, există în practică foarte multe situații în care pasagerul plătește mai mult decât suma convenită la începutul cursei. Astfel, în mod normal, tariful total al cursei este afișat în aplicația platformei înainte de începerea cursei, iar pasagerul are opțiunea de a accepta sau de a respinge oferta.

De regulă, modificările de tarif apar atunci când:

- Are loc o modificare a destinației, acțiune inițiată de pasager în aplicație. Cele mai multe platforme afișează, în acest caz, prețul final și acesta trebuie acceptat de pasager explicit înainte de continuarea cursei.
- Are loc o modificare a destinației, acțiune inițiată de șofer. Cele mai multe platforme nu afișează, în acest caz, prețul final, nu i se cere acordul, iar pasagerul vede abia la finalul cursei suma totală care i-a fost deja retrasă din cont.
- Este parcurs un traseu mai lung decât cel estimat de platformă (fără a face diferența între modificarea lungimii traseului prin alegerea unei rute mai lungi de către pasager sau de către șofer, fără acordul pasagerului) sau atunci când este necesar un timp mai lung pentru a finaliza cursa decât cel estimat (chiar dacă platforma, atunci când a estimat durata cursei, nu a luat deloc în calcul traficul deși, în prezent, există tehnologia necesară). Condițiile de trafic neprevăzute (greve spontane, vreme nefavorabilă, accidente etc) pot modifica condițiile inițiale ale cursei. În astfel de situații, când are loc o creștere a numărului de minute petrecute în trafic, prețul cursei se va recalcula automat, iar pasagerul va vedea noul preț achitat la sfârșitul cursei (sumă retrasă din cont fără acceptul pasagerului).

Operatorii anumitor platforme susțin că pasagerii sunt informați în aplicație că tariful este unul estimativ, iar eventualele schimbări de traseu și situații neprevăzute vor presupune o modificare a tarifului final, sau că prin acceptarea ”Termenilor și condițiilor” la instalarea aplicației, pasagerii au acceptat și faptul că tariful pentru serviciul ce urmează să fie prestat poate fi crescut în mod unilateral de către prestator.

O singură platformă dintre cele autorizate să funcționeze pe teritoriul României a declarat autorității de concurență faptul că *”în toate cazurile, clientul trebuie să-și dea acordul pentru tariful modificat înainte de continuarea cursei sau finalizarea plății. Aplicația [...] solicită explicit acest acord printr-un mesaj clar, care trebuie acceptat de către client pentru ca modificarea să fie considerată valabilă. Dacă clientul nu este de acord cu modificarea tarifului, acesta are dreptul să anuleze cursa fără penalități sau să negocieze o soluție alternativă cu șoferul sau cu serviciul de suport.”*

În România, în anul 2023, aproximativ 5⁴³ milioane de curse au avut tariful modificat fără acordul anterior al clientului, iar în primul semestru al anului 2024 alte peste 3⁴⁴ milioane de curse au avut tariful modificat fără a fi solicitat acordul clientului anterior efectuării modificării (și, implicit, fără solicitarea vreunui acord anterior retragerii banilor din cont în cazul curselor plătite prin aplicație).

În ceea ce privește discounturile/promoțiile aplicate clienților, cu mici excepții, acestea sunt suportate integral de către operatorii platformelor, direct prin intermediul aplicațiilor. Discounturile sunt oferite prin intermediul operatorilor de transport, valoarea acestora fiind acoperită de operatorul platformei prin scăderea comisionului operatorului de transport. Excepțiile sunt reprezentate de câteva campanii de promovare desfășurate de operatorul unei platforme împreună cu operatorul de transport, caz în care valoare reducerilor aplicabile sunt suportate de ambele părți.

O sinteză a poziției întreprinderilor ce operează platformele digitale pentru intermedierea transportului alternativ autorizate să funcționeze în România, a problemelor întâmpinate de acestea și a propunerilor formulate, se prezintă astfel:

Modificarea art. 2 din OUG nr. 49/2019, astfel: "Art. 2 În sensul prezentei ordonanțe de urgență, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

e) conducător auto - titular, respectiv angajat sau colaborator al unui operator de transport alternativ; ", motivându-se după cum urmează: "Piața muncii se află într-o continuă transformare și este necesar să ne adaptăm noilor schimbări în materie de muncă. Se consideră că este necesară adaptarea legislației la noile paradigme din piața muncii și găsirea de soluții noi și moderne care să acomodeze legislativ aceste evoluții. Economia digitală per ansamblu trebuie reglementată în acord cu specificul industriei. În acest moment, serviciile furnizate și forma de muncă prestată pe platformele digitale nu corespunde cu definițiile clasice ale actualei legislații fiscale și de muncă. Șoferii generează venituri suplimentare din prestarea serviciilor prin intermediul platformelor digitale. Natura muncii pe care o desfășoară pe platforme, flexibilă ca număr de zile și ore lucrate și în mare parte în regim part-time, nu corespunde cu activitatea de angajat cu normă întreagă. În contextul creșterii taxelor și impozitelor pentru salariați, industria de ride-hailing riscă să devină neatractivă și nesustenabilă pentru operatorii de transport și șoferi, în ciuda nevoii însemnate de a asigura soluții accesibile de mobilitate."

Modificarea art. 9 din OUG nr. 49/2019, astfel: "Art. 9 (1) Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale va emite avizul tehnic pentru platforma digitală în termen de 30 de zile lucrătoare de la depunerea documentației complete.

(2) Avizul tehnic pentru platformele digitale va avea o valabilitate de 5 ani.; ", motivându-se după cum urmează: "Procesul de autorizare la Autoritatea Rutieră

⁴³ Calcul efectuat pe baza datelor primite de la platforme, date rectificate comparativ cu cele luate în calcul la publicarea Studiului preliminar. Conform datelor rectificate, în calculul inițial, din care rezulta că "în anul 2023, peste 10 milioane de curse au înregistrat la finalul cursei, tariful modificat față de cel afișat la solicitarea cursei, fără acordul clientului anterior efectuării modificării și, implicit, fără solicitarea vreunui acord anterior retragerii banilor din cont în cazul curselor plătite prin aplicație, iar în primul semestru al anului 2024, alte peste 6 milioane de curse au fost în aceeași situație" fuseseră incluse toate cursele finalizate care au înregistrat modificări de preț, indiferent de situațiile care au dus la aceste modificări; ulterior datele au fost reanalizate pentru a identifica doar cazurile în care au fost operate modificări de preț și în contul pasagerilor.

⁴⁴ Idem.

Română - ADR presupune un audit IT, care implică la rândul lui depunerea unei documentații stufoase și realizarea de interviuri cu echipe locale și centrale. Este un efort depus atât de companie, cât și de către autoritatea de licențiere. Obținerea unei licențe pe o durată mai lungă de timp va presupune o predictibilitate mai mare și va permite strategii de investiții pe termen lung.”

Se propune ”Eliminarea limitării desfășurării activității de transport alternativ numai în raza localității de autorizare și, ocazional, în altă localitate, extinderea ariei de prestare permanentă a serviciilor de transport în aria de acoperire a zonelor metropolitane.”, motivându-se după cum urmează: ”Eliminarea acestor restricții are în vedere asigurarea accesului cetățenilor care fac naveta între diferite unități administrativ teritoriale la muncă, instituții de învățământ, spitale, transport (aeroporturi). Mobilitatea partajată poate îmbunătăți accesibilitatea economică pentru cei din zonele cu opțiuni limitate de transport public. De asemenea, serviciile de mobilitate partajată pot juca un rol esențial în navetă, fie permițând călătorii întregi, fie prin conexiuni cu transportul public. Eliminarea acestor restricții va permite extinderea serviciilor de mobilitate partajată în toate localitățile unde sunt necesare alternative de transport. Avizul tehnic emis de Autoritatea pentru Digitalizarea României - ADR operatorilor de platforme digitale este valabil pe întreg teritoriul României. Operatorii de transport obțin autorizația de la agențiile teritoriale ale Autorității Rutiere Române - ARR, care eliberează documente la nivel județean. Este așadar firesc ca operatorul de transport să poată presta servicii la nivel județean. În ceea ce privește accesul la aeroport, facem precizarea că Legea taxi prevede, la art 24¹ (1) Prin derogare de la prevederile art. 19 și art. 20 alin. (7) și (8), transportul persoanelor în regim de taxi se poate realiza permanent între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acestora.”

”Instituirea unei taxe forfetare pentru industria de ride-hailing.”, motivându-se după cum urmează: ”Fiscalitatea va fi principalul obstacol pentru dezvoltarea industriei de ride-hailing în următorii ani, atât din cauza nivelurilor mari de impozitare, dar și din cauza complexității sistemului, a restricțiilor și controalelor tot mai dese. Industria de ride-hailing este o industrie cu venituri relativ mici și cu forță de muncă în mare parte necalificată, ambele fiind vulnerabile la provocările de ordin fiscal. Pentru a susține și simplifica procedurile și obligațiile fiscale atât pentru micii antreprenori, cât și pentru companiile mari care pot asigura stabilitate unui număr mare de colaboratori, [...] propune instituirea unei taxe forfetare pentru industria de ride-hailing.”

”Eliminarea mașinilor care nu îndeplinesc anumite condiții: fiecare mașină să desfășoare activitate în orașul în care este înregistrată; aprobarea utilizării benzilor unice; reținerea să se facă direct la sursă atât pentru șofer, cât și pentru companie.”

”Declararea veniturilor: Stabilirea unor obligații clare de raportare a veniturilor atât pentru șoferi, cât și pentru platforme, pentru a asigura că toate câștigurile sunt impozitate corespunzător.”

”Adoptarea unor reglementări care să impoziteze în mod specific veniturile generate de companiile de ride-sharing și alte platforme digitale care funcționează pe teritoriul României.”

”Putem crește aria de acoperire a transportului alternativ după definirea precisă a zonelor metropolitane și turistice sau putem reduce povara birocratică pentru șoferi prin modificarea reglementărilor privind eliberarea autocolantelor. Cu toate acestea, modificările propuse trebuie analizate și printr-un studiu de impact pentru a nu crea un impact semnificativ asupra utilizării zilnice a serviciilor pentru milioane de călători și/sau pentru cei peste 50.000 de șoferi care câștigă astăzi din platforme în România.”

Scurte concluzii

Conform definiției legale, contractul de transport alternativ este **contractul încheiat** prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, **contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului.**

În ceea ce privește modalitatea de contractare a serviciului, așa cum s-a detaliat mai sus, pentru a comanda o cursă de transport care să fie efectuată de un transportator alternativ, este necesar ca utilizatorul să dețină un telefon de generație nouă care să aibă instalată cel puțin o aplicație a unei platforme de intermediere în cadrul căreia să se înregistreze și să introducă date de contact și date financiare (datele cardului bancar). Nu poate fi creat un cont într-o aplicație ce aparține unei platforme de intermediere a transportului alternativ fără numele utilizatorului, numărul de telefon, adresa de e-mail și datele cardului bancar. La efectuarea unei comenzi, platforma comunică prețul cursei, care fie este tras de pe cardul salvat în aplicație, fie se poate plăti cash însă, dacă cursa este anulată de client, chiar dacă a ales plata cash, taxa de anulare a cursei se va trage de pe cardul salvat. Transportul alternativ poate fi accesat exclusiv prin intermediul aplicației respective, fiind interzisă preluarea clienților de pe stradă sau prin alte mijloace. Sumele încasate de la pasager revin operatorului de transport, cu excepția comisionului negociat cu platforma, într-un quantum situat între 0% (în perioadele în care sunt aplicate discounturi pasagerilor și platformele renunță la încasarea propriului comision pentru a scădea prețul final al cursei) și 30%, în funcție de platformă și modelul de afaceri al fiecărui operator al respectivei platforme.

Cu toate acestea, deși la începutul cursei este agreeat un anumit preț, datele mai sus prezentate arată că, în fapt, în foarte multe situații, anumite platforme modifică unilateral prețul final al cursei. În astfel de cazuri, o susținere potrivit căreia acceptarea ”termenilor și condițiilor” la instalarea aplicației justifică retragerea automată a unor sume din contul clientului, fără acordul explicit al acestuia, nu poate fi considerată corectă în orice situație, un comportament astfel generalizat putând fi considerat chiar abuziv.

Mai mult, în ceea ce privește anularea comenzilor, în timp ce toți operatorii platformelor aplică taxe de anulare a comenzilor plasate doar pasagerilor, niciunul nu taxează și șoferii. Astfel, șoferii nu achită nicio taxă de anulare către client/operatorul de transport/operatorul platformei și, fiind beneficiarii majorității sumelor provenite din anularea curselor, sunt încurajați, practic, să anuleze curse pe motive ce nu pot fi

probate (spre exemplu, dacă staționează/merge foarte încet poate susține că este traficul aglomerat, sau dacă întoarce/vireaza la dreapta și, astfel, ruta este reconfigurată cu 10 minute în plus, poate susține că strada era blocată) cu scopul de a încasa sume de bani fără a presta niciun serviciu. Dacă nu ar fi remunerați pentru anularea curselor, atunci un astfel de comportament ar fi descurajat.

Totodată, șoferii sunt încurajați să modifice traseul cursei/ să petreacă mai mult timp în trafic întrucât, dacă adoptă un astfel de comportament, prețul cursei crește și nu doar operatorul platformei are de câștigat, ci și operatorul de transport și șoferul cursei respective: cu cât suma încasată pentru cursă este mai mare, cu atât încasările fiecăruia cresc. În fapt, de câte ori este parcurs un traseu mai lung decât cel estimat inițial de platformă (fără a face diferența între modificarea lungimii traseului prin alegerea unei rute mai lungi de către pasager sau de către șofer, fără acordul pasagerului) sau atunci când este necesar un timp mai lung pentru a finaliza cursa decât cel estimat (chiar dacă platforma, atunci când a estimat durata cursei, nu a luat deloc în calcul traficul deși, în prezent, există tehnologia necesară, sau șoferul merge în mod voit foarte încet) are loc o creștere a prețului cursei, iar pasagerul va vedea noul preț achitat la sfârșitul cursei (sumă retrasă din cont fără acceptul pasagerului). Solicitarea acordului explicit al pasagerului înainte de schimbarea traseului și adaptarea aplicațiilor deținute de platformele de intermediere la tehnologia existentă pentru o estimare corectă a duratei cursei vor conduce la descurajarea comportamentului incorect al șoferilor și la reducerea/dispariția situațiilor în care pasagerii sunt dezavantajați.

În ceea ce privește regimul TVA aplicabil și modul de impozitare a profitului realizat ca urmare a operării platformelor din transport alternativ, nu au fost identificate probleme de interpretare legislativă sau aplicare defectuoasă ce contravine sau ar putea intra în conflict cu normele de concurență.

8.2. Informații referitoare la activitatea operatorilor de transport alternativ

În cadrul studiului a fost analizată legislația existentă, au fost analizate surse publice de informații și au fost formulate mai multe cereri de informații atât către autorități ale statului, cât și către întreprinderi.

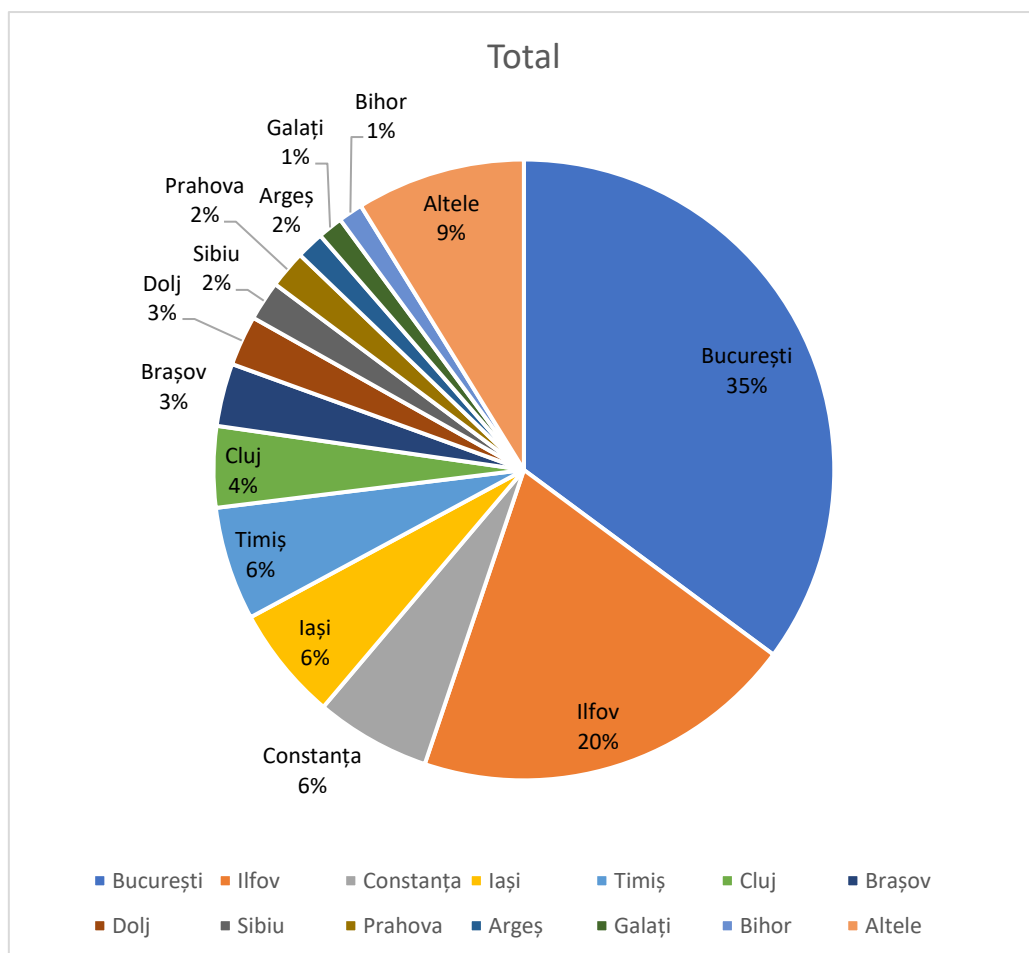
Din datele colectate rezultă următoarele :

La data de 30 aprilie 2024 existau un număr de 11.223 de operatori de transport alternativ autorizați în România și un număr de 54.388 de conducători auto autorizați (o medie de 4,8 conducători auto la fiecare operator de transport alternativ).

Distribuția geografică a șoferilor :

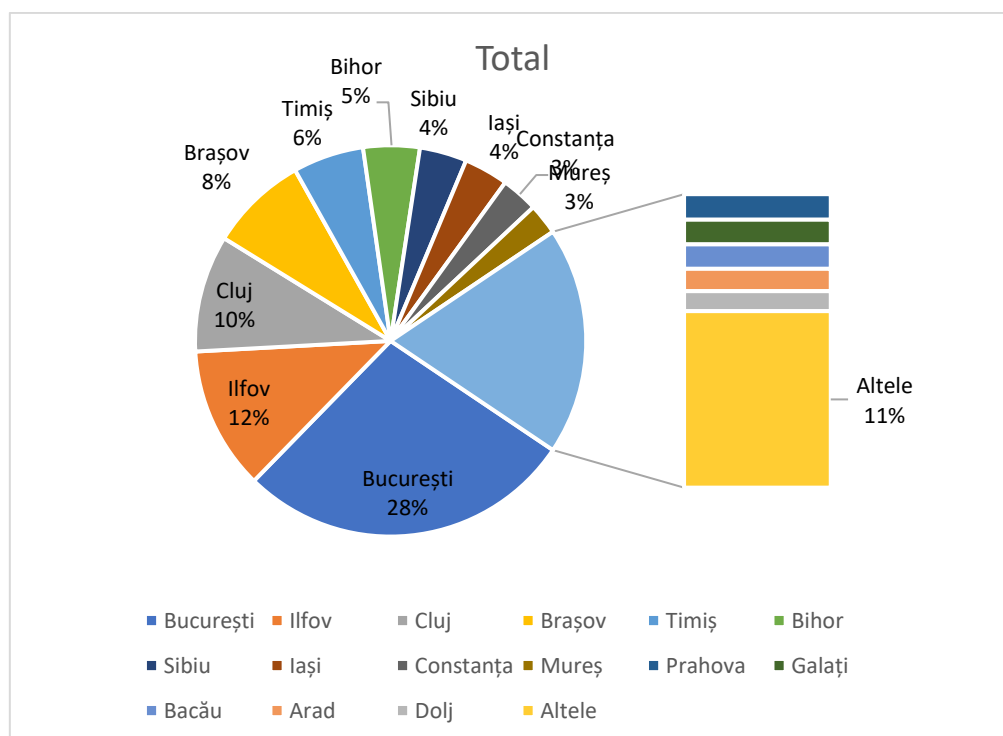
Județ	Total	%
București	19112	35,1%
Ilfov	10896	20,0%

Constanța	3265	6,0%
Iași	3239	6,0%
Timiș	3217	5,9%
Cluj	2298	4,2%
Brașov	1777	3,3%
Dolj	1420	2,6%
Sibiu	1120	2,1%
Prahova	1069	2,0%
Argeș	783	1,4%
Galați	711	1,3%
Bihor	693	1,3%
Altele	4788	8,8%
Total șoferi	54388	100,0%



Distribuția operatorilor de transport alternativ :

Județ	Total	%
București	3130	27,9%
Ilfov	1327	11,8%
Cluj	1084	9,7%
Brașov	908	8,1%
Timiș	657	5,9%
Bihor	524	4,7%
Sibiu	438	3,9%
Iași	411	3,7%
Constanța	342	3,0%
Mureș	287	2,6%
Prahova	184	1,6%
Galați	178	1,6%
Bacău	176	1,6%
Arad	161	1,4%
Dolj	144	1,3%
Altele	1272	11,3%
Total	11223	100%



Defalcarea flotelor în funcție de numărul de șoferi se prezintă astfel: primele 30 de flote totalizează 9262 de șoferi (aprox. 17% din total), având fiecare între aprox. 150 și aprox. 900 de șoferi. 9 dintre acestea sunt înregistrate în București, totalizând 4083 de șoferi.

Totodată, în cadrul Studiului ce face obiectul prezentului Raport au fost transmise cereri de informații către operatori de transport alternativ din diferite localități din țară. Datele provenite de la aceștia sunt sumare, cu puține propuneri și/sau exemplificări ale problemelor întâmpinate.

Centralizarea acestor informații se prezintă astfel:

Modul de funcționare a pieței, din perspectiva operatorilor de transport alternativ, este următorul: după ce este plătit prețul cursei de către pasager, platforma reține comisionul indiferent de forma de încasare (cash sau virament bancar) și virează diferența de sumă în contul operatorului de transport. În fapt, operatorii de transport alternativ operează ca intermediari între șoferi și operatorii platformelor de transport. Operatorii de transport alternativ colaborează cu șoferii care realizează efectiv activitatea de transport alternativ prin două modalități:

- Șoferi angajați (contract de muncă);
- Șoferi afiliați (contracte de colaborare încheiate între operatorul de transport și formele juridice de organizare ale acestora).

În cazul contractelor de colaborare, operatorii de transport alternativ rețin un procent, în general, de sub 15% din încasările nete (prețul efectiv al cursei, plătit de pasager), iar diferența este transferată în contul șoferului afiliat (colaboratorului prestator), în baza facturii emise de acesta.

În situația în care șoferul este salariat, operatorul de transport achită salariile cuvenite angajaților și suportă toate cheltuielile privind contribuțiile la bugetul de stat (CAS, CASS, impozit pe venit), medicina muncii, cheltuieli cu combustibilul, mentenanța autoturismului, rovinietă, asigurări RCA și CASCO la auto în contract de leasing, alături de alte diverse taxe cum ar fi taxa de pod, parcare, acces în zone cu trafic limitat etc.

Condițiile contractuale sunt negociate de către operatorul de transport direct cu fiecare șofer în parte, indiferent dacă se încheie contract individual de muncă sau contract de colaborare, fiind identificate situații în care șoferii care nu dețin autovehiculul propriu închiriază unul de la operatorul de transport.

În ceea ce privește condițiile contractuale existente între operatorul de transport și operatorii platformelor de transport alternativ, acestea nu se negociază, fiind contracte standard de afiliere.

Regimul TVA aplicabil încasărilor din efectuarea transportului alternativ este de 19% și se consideră colectat la momentul facturării, nu la momentul încasării facturii.

Există operatori de transport alternativ care lucrează cu o singură platformă, dar și operatori de transport care lucrează cu 2 sau mai multe platforme de intermediere a transportului alternativ.

În general, costurile suportate de operatorii de transport alternativ sunt: costuri cu sistemele informatice (angajați proprii sau firme specializate care asigură mentenanță și suport în vederea înregistrării șoferilor în platformă și actualizarea datelor șoferilor în aplicații), costuri cu autorizarea autoturismelor (spre exemplu, în valoare de aproximativ 120 lei/autovehicul), la care se adaugă și ITP cu periodicitate de 6 luni (spre exemplu, în valoare de aproximativ 150 lei/autovehicul), costuri cu achiziționarea caselor de marcat (spre exemplu, în valoare de aproximativ 800 lei/autoturism) pentru șoferii angajați, care sunt suportate de operatorii de transport și cheltuielile cu combustibilul, întreținerea și reparațiile autoturismelor, rovinietă, asigurări RCA, CASCO, taxe de pod, parcare, acces în zone cu trafic limitat etc. Pentru șoferii afiliați, o parte dintre operatorii de transport alternativ suportă costurile notariale cu autentificarea contractelor de comodat (aproximativ 200 lei/contract), conform tarifelor notariale solicitate.

Recrutarea șoferilor se face preponderent cu ajutorul recomandărilor făcute de ceilalți șoferi, fiind estimat de către operatorii de transport alternativ un procent situat între 70 și 90% din totalul recrutărilor. Un motiv ar putea fi reprezentat de faptul că platformele de transport alternativ acordă bonusuri atât șoferilor care au recomandat o altă persoană, cât și noilor șoferi. Au fost identificate și situații în care societățile deținătoare a autorizației de transport alternativ organizează ocazional campanii de marketing recompensând (oferind bonusuri) conducătorii auto care recomandă societatea altor persoane care se vor afilia societății. Celelalte modalități de recrutare, în procente mult mai mici, sunt: promovare directă plătită de operatorul de transport alternativ, accesarea directă a paginii de internet aparținând operatorului de transport alternativ, rețele sociale, platforme de recrutare specializate.

Colantarea mașinilor destinate transportului alternativ este suportată de către operatorii platformelor de transport, în general fiind impusă condiția ca acestea să nu fie mai vechi de 7 ani. În plus, operatorii platformelor acordă bonusuri de colantare care variază în funcție de numărul de curse efectuate într-o lună, putând merge în anumite situații și până la 2000 lei/lună. Practic, campaniile de colantare a mașinilor, cerințele pentru numărul minim de curse, precum și stimulentele/bonusurile oferite conducătorilor auto sunt stabilite, controlate, gestionate și plătite de către operatorii platformelor digitale direct conducătorilor auto, fără ca societatea deținătoare a autorizației de transport alternativ să aibă vreo implicare directă și/sau indirectă.

Totodată, operatorii platformelor de transport alternativ acordă promoții individuale șoferilor, calculate în funcție de numărul de curse efectuate, promoții care constau fie prin reducere de comision (din procentul rețut de platformă), fie prin acordarea de bonusuri în bani.

Au existat mai multe controale efectuate de autorități ale statului ce au vizat activitatea operatorilor de transport alternativ, parte dintre acestea finalizându-se cu sancțiuni; însă au fost și întreprinderi care, fie nu au fost supuse niciunui control, fie controlul s-a finalizat fără a fi identificată vreo neregulă.

Toți operatorii de transport alternativ care au transmis informații autorității de concurență au confirmat faptul că nu aplică sancțiuni șoferilor pentru neregulile semnalate de pasageri, considerând că aceste atribuții revin operatorilor platformelor de intermediere a transportului alternativ.

O sinteză a poziției operatorilor de transport alternativ care au furnizat informații autorității de concurență, a problemelor întâmpinate de aceștia și a propunerilor formulate, se prezintă astfel:

”Mi-aș dori să avem discuții corecte cu organele statului, să putem lucra împreună pentru a face această activitate mult mai atractivă și să putem crea mult mai multe locuri de muncă, să putem să ne consultăm și să fim învățați acolo unde nu știm.”

”Casele de marcat nu ajută cu nimic deoarece facturile de călătorie se primesc de către societate în format electronic prin aplicație (și pe mail de către client) și, în plus, pe facturi se menționează dacă plata s-a făcut cu numerar sau cu cardul. Programele de contabilitate actuale încadrează fiecare încasare în contul contabil corect, astfel încât nu mai este nevoie și de bonurile fiscale generate de casele de marcat. Din contră, casele de marcat îngreunează lucrurile pentru că există situații când șoferii uită să scoată bonurile, sau rămân fără rolă de hârtie la casele de marcat. În acest context, în care pe factură este menționată modalitatea în care este efectuată plata de către client, nu se justifică cheltuielile pe care trebuie să le facă societatea cu achiziția caselor de marcat și cheltuielile pentru instruirea șoferilor în scopul folosirii corecte a caselor de marcat.”

”O primă problemă identificată este reprezentată de obligativitatea folosirii caselor de marcat de către șoferi. O altă problemă este cea privind obligația de autentificare de către notarul public a contractelor de comodat auto, pe care societatea le încheie cu șoferii afiliați, și care au ca obiect folosirea de către societate a autovehiculelor aflate în proprietatea șoferilor afiliați. Contractul de comodat nu este supus niciunei formalități privind forma sa, în sensul că legea (Codul civil) nu impune forma autentică pentru valabilitatea acestuia. Contractul de comodat este valabil încheiat dacă este sub semnătură privată, adică semnat de către ambele părți.”

”Cea mai mare problemă a transportului alternativ din Romania vizează reglementarea (de fapt, nereglementarea) fiscală, precizând că nu există o reglementare în acest domeniu, legea fiind învechită și imposibil de adaptat/aplicat acestui sector.

În concluzie, societatea este de parere că o reglementare fiscală adecvată ar fi binevenită și, totodată, esențială pentru a asigura o industrie de transport alternativ funcțională și echitabilă. Această reglementare trebuie să țină cont de toate părțile implicate în afacere, inclusiv șoferii, operatorii de platforme, pasagerii și autoritățile locale și naționale, iar atunci când se elaborează o reglementare fiscală, este important să se ia în considerare următoarele aspecte:

1. Veniturile șoferilor: ar trebui să se stabilească modalități echitabile de impozitare a veniturilor obținute de către șoferi în cadrul serviciilor de transport alternativ. O soluție pentru rezolvarea colectării impozitului pe venitul șoferilor ar fi stabilirea unui procent, iar modalitatea de transferare a taxelor către bugetul statului să se efectueze de către operatorii de transport alternativ, prin reținere la sursă. Totuși, trebuie ținut cont de faptul că șoferii care activează pe platformele de ride sharing desfășoară o activitate independentă și/sau ocazională, deci nu pot fi supuși aceluiași reguli ale unui angajat tipic, descris de Codul Muncii. Considerăm că soluția unei impozitări cu reținere la sursă de către persoanele juridice care intermediază activitatea între platforme și șoferi ar fi benefică atât pentru șoferi, cât,

mai ales, pentru Bugetul de Stat, și autoritățile care ar putea urmări foarte ușor respectarea legii și plata taxelor.

2. Taxele și impozitele pentru platforme: Platformele ar trebui să fie supuse unor obligații fiscale adecvate în România, care să asigure contribuții juste la bugetul de stat și la serviciile publice.

3. Protejarea consumatorilor: Reglementarea fiscală ar trebui să contribuie și la protecția intereselor și siguranței pasagerilor, asigurând că plata taxelor și impozitelor nu afectează excesiv prețurile sau calitatea serviciilor.

4. Promovarea inovației și concurenței: Reglementarea fiscală ar trebui să fie concepută într-un mod care să promoveze inovația și concurența în industrie, oferind în același timp un mediu echitabil și transparent pentru toți actorii implicați.”

”Din punctul de vedere al acestei societăți, anumite deficiențe/ineficiențe sunt firești în cazul unui domeniu nou.”

„Una dintre problemele domeniului din punctul meu de vedere este punctul e) conducător auto - titular, respectiv angajat al unui operator de transport alternativ; care din punctul meu de vedere este recomandat să se înlocuiască titular cu afiliat pentru o definiție mai clară în lege nefiind loc de interpretari. Venitul încasat clar aparține exclusiv șoferului deoarece el își folosește propriul bun, decide locul și perioada în care dorește să folosească aplicația, are un atestat care îl clasifică liber profesionist.”

„Ar fi de bun augur să se asigure un cadru legislativ prin care să se faciliteze accesul în toate zonele accesibile serviciilor de Taxi.”

”Prima problemă identificată este la Art 13, alin. 1, O.U.G. 49/2019, unde este menționat că se poate elibera copie conformă pentru autoturismele deținute prin închiriere, ceea ce nu se poate realiza conform legislației.

În România, conform legislației, un autoturism poate fi închiriat doar dacă pentru acesta s-a obținut la A.R.R. copie conformă cu autorizația RENT A CAR, motiv pentru care nu se mai poate obține copie conformă cu autorizația pentru transport alternativ cu autoturism și conducător auto.

Ordonanța de urgență nr. 49/2019 prevede, la art. 13, privind autorizarea operatorilor de transport alternativ: (1) Pentru fiecare autoturism deținut în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing și utilizat în vederea efectuării transportului alternativ, agenția teritorială a Autorității Rutiere Române - A.R.R., emitentă a autorizației de transport alternativ, eliberează operatorului de transport alternativ, în termen de 15 zile lucrătoare de la înregistrarea cererii, câte o copie conformă a acesteia, după depunerea următoarelor documente, în copie (...).”

”Cea de a doua problemă identificată este legată de locul de desfășurare a activității de transport alternativ conform O.U.G. 49/2019. Conform Art. 13, alin 4, lit a) și b) activitatea de transport alternativ se poate efectua în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, iar în cazul de față societatea a obținut autorizația de transport alternativ de la Autoritatea Rutieră Română – Agenția Constanța, iar Constanța face parte din regiunea de dezvoltare Sud-Est conform Legii nr. 315/2004 din 07.07.2004. La Legea nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România,

publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 577 din 29 iunie 2004, stabilește denumirea și componenta regiunilor de dezvoltare în România⁴⁵.

Societatea menționează această problemă, „deoarece au fost identificate situații când agenți din cadrul Poliției Rutiere au sancționat conducătorii auto (persoana fizică care realizează venituri din activități independente) fără a ține cont de textul complet al legii (O.U.G. 49/2019).”

Scurte concluzii

Operatorii de transport alternativ operează ca intermediari între operatorii platformelor de transport și șoferi, indiferent că aceștia sunt angajați ai operatorului de transport sau șoferi afiliați, pe bază de contract de colaborare.

Întrucât atât operatorii platformelor, cât și operatorii de transport, au încasări sub formă de procent din prețul cursei plătit de pasager, aceștia stimulează șoferii să efectueze cât mai multe curse oferind diferite bonusuri financiare. Totodată, șoferii sunt recompensați și dacă recomandă serviciile platformelor sau ale operatorilor de transport și altor conducători auto și, astfel, flotele în transportul alternativ sunt în creștere.

Totodată, se remarcă faptul că toți operatorii de transport alternativ care au transmis informații autorității de concurență au confirmat faptul că nu aplică sancțiuni șoferilor pentru neregulile semnalate de pasageri, considerând că aceste atribuții revin operatorilor platformelor de intermediere a transportului alternativ. Și, după cum s-a observat în capitolul anterior, aceste sancțiuni se aplică după mai multe abateri și doar dacă ratingul șoferului este scăzut până la un anumit nivel. Aplicarea greoaie a sancțiunilor de către operatorii platformelor sau chiar lipsa aplicării sancțiunilor de către operatorii de transport pentru șoferii care săvârșesc anumite nereguli semnalate de către pasageri pot reprezenta o problemă pentru confortul sau chiar pentru siguranța pasagerilor.

8.3. Alte aspecte

După cum s-a arătat mai sus, în conținutul prezentului Raport, printre obiectivele studiului se regăsește și analiza anumitor propuneri de modificare a legislației existente în domeniul transportului alternativ, propuneri susținute de mai multe asociații ale întreprinderilor ce activează în zona de taximetrie, respectiv:

- Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai cu autoturisme deținute în proprietate sau prin contract de leasing;
- Activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai pe raza localității de autorizare și ocazional către altă localitate;

⁴⁵ Ex. Regiunea de Dezvoltare Sud-Est - care grupează județele Brăila, Buzău, Constanța, Galați, Vrancea și Tulcea.

- Limitarea numărului de autorizații de transport alternativ la 2/mia de locuitori existenți într-o localitate (jumătate din numărul autorizațiilor emise pentru activitatea de transport în regim de taxi);
- Vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi;
- Toate activitățile comerciale în domeniul transportului alternativ să se desfășoare prin persoane juridice înregistrate în România (la Oficiul Național al Registrului Comerțului);
- Afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii.

Analiza acestor propuneri prin prisma datelor colectate în perioada realizării Studiului ce face obiectul prezentului Raport, conduce la următoarele concluzii:

Cu privire la propunerea ca activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai cu autoturisme deținute în proprietate sau prin contract de leasing:

În urma analizei datelor și informațiilor existente la dosarul cauzei, nu au fost identificate elemente obiective care să susțină această propunere. O astfel de reglementare poate constitui o limitare a prestării serviciului de transport alternativ ce nu pare avea o justificare de ordin obiectiv, precum siguranța pasagerilor. Din moment ce prestarea serviciului se face cu autovehicule autorizate, ce respectă standardul de confort și calitate impus, forma juridică de folosință a respectivului autovehicul (spre exemplu, închiriere) nu ar trebui să prezinte importanță într-o piață liberă și concurențială.

Potrivit art. 11 - 16 din *OUG nr. 49/2019*, în vigoare în prezent, autoturismele utilizate în vederea efectuării transportului alternativ (indiferent că sunt deținute în proprietate, închiriere, comodat sau cu contract de leasing) sunt autorizate de agențiile teritoriale ale Autorității Rutiere Române - A.R.R., fiind emise autorizații de transport alternativ. Condiționarea deținerii autoturismelor în proprietate sau prin contract de leasing pentru efectuarea serviciului de transport alternativ limitează accesul transportatorilor în prestarea serviciilor și, astfel, oferta de transport scade și, în consecință, prețul va crește în detrimentul consumatorului, călătorul care dorește să folosească acest serviciu.

Mai mult, având în vedere că și *Legea nr. 38/2003* conține o astfel de condiționare, rezultatul analizei efectuate de autoritatea de concurență este în sensul eliminării din *Legea nr. 38/2003* a prevederii respective.

Cu privire la propunerea ca activitatea de transport alternativ să poată fi făcută numai pe raza localității de autorizare și ocazional către altă localitate:

O astfel de reglementare constituie, în mod cert, o limitare a prestării serviciului de transport alternativ în detrimentul pasagerilor. Nu poate fi identificat niciun motiv de natură obiectivă pentru care transportatorii să nu poată prelua călători (dacă consideră profitabil) din alte localități în afara celei în care își au sediul sau domiciliul și niciun motiv de natură obiectivă care împiedică pasagerii să solicite efectuarea unui astfel de transport. Mai mult, în prezent, art. 13 din *OUG nr. 49/2019* din prevede că:

”(4) Operatorul de transport alternativ are dreptul să efectueze transport alternativ cu autoturismul pentru care s-a emis copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ:

a) permanent, în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz;

b) ocazional, cu plecare din localitatea unde își are sediul sau domiciliul sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități.”

Prin urmare, o modificare precum cea propusă va avea efect doar în regiunea București - Ilfov, conducând la imposibilitatea persoanelor care domiciliază în zonele adiacente capitalei să acceseze serviciul de transport alternativ.

Mai mult, pe de o parte, este cert faptul că, în prezent, necesitățile de deplasare ale populației sunt foarte mari și, pe de altă parte, nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care prestarea serviciilor de transport alternativ să fie limitată la interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul respectivul transportator. În aceste condiții, rezultatul analizei efectuate de autoritatea de concurență este în sensul eliminării acestei limitări. Modificarea prevederilor *OUG nr. 49/2019* este necesară pentru a putea fi inclusă în aria de desfășurare a activității de transport o zonă mai mare, în care pot exista obiective importante (aeroporturi, parcuri industriale, zone de birouri, obiective turistice etc.), în beneficiul consumatorilor, clienții finali care au nevoie de servicii de transport.

Mai mult, având în vedere că și *Legea nr. 38/2003* conține o astfel de condiționare, și având în vedere faptul că nevoia de mobilitate a populației a crescut și nici nu s-a putut identifica vreo justificare rezonabilă pentru care transportatorilor în regim de taxi să le fie interzis să presteze serviciul de transport în regim de taxi în afara localității de autorizare, rezultatul analizei efectuate de autoritatea de concurență este în sensul eliminării din *Legea nr. 38/2003* a prevederii respective.

Cu privire la propunerea ca limitarea numărului de autorizații de transport alternativ la 2/mia de locuitori existenți într-o localitate (jumătate din numărul autorizațiilor emise pentru activitatea de transport în regim de taxi):

Din datele prezentate mai sus rezultă ca piața transportului alternativ este într-o continuă dezvoltare, numărul transportatorilor fiind în creștere. Acest lucru ne arată, pe de o parte, faptul că cetățenii au nevoie de aceste servicii și le utilizează în mod constant și, pe de altă parte, că transportatorii realizează venituri din prestarea acestor servicii. O propunere de limitare a numărului de autorizații de transport conduce, în mod vizibil, la falimentul multor întreprinderi, la intrarea în șomaj a multora dintre șoferii care lucrează în transportul alternativ, precum și la scăderea ofertei pentru pasagerii potențiali, care fie nu vor mai putea să beneficieze de acest serviciu din lipsa prestatorilor, fie vor plăti mult mai mult pentru acest serviciu.

Autoritatea de concurență a propus, în mod constant, modificarea prevederilor din *Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere* în sensul eliminării stabilirii administrative a numărului maxim de autorizații taxi. Or, în cazul de față se propune limitarea numărului de autorizații și pentru transportul alternativ. Este bine cunoscut faptul că orice limitare cantitativă reprezintă o barieră la intrarea pe piață care restricționează accesul potențialilor furnizori de astfel de

servicii și, astfel, limitează oferta în detrimentul atât al pieței în ansamblul său, cât și al consumatorilor.

Regula de bază a unei economii funcționale este că piața se reglează natural în funcție de fluctuațiile cererii, iar prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei. Limitarea numărului de autorizații (indiferent că vorbim de autorizații taxi sau de autorizații pentru efectuarea transportului alternativ) conduce la scăderea ofertei și, astfel, întrucât cererea va rămâne constantă, la creșterea prețurilor.

În plus, în afară de beneficiul evident al transportatorilor care reușesc să obțină autorizațiile și, astfel, fiind mai puțini în piață (urmare a limitării în discuție), la o cerere crescută vor mări prețul pentru serviciile prestate, nu poate fi identificat niciun beneficiu pentru consumator sau pentru economia pieței în general.

Cu privire la propunerea ca vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi:

Din moment ce un autovehicul îndeplinește standardul de confort și calitate impus și corespunde din punct de vedere tehnic (este în termenul de valabilitate al inspecției tehnice periodice), o limitare a utilizării acesteia în efectuarea transportului alternativ (sau al transportului în regim de taxi) este o restricționare care poate fi considerată o barieră la intrarea pe piață, cu excepția cazului în care sunt identificate justificări obiective, spre exemplu ce țin de siguranța pasagerilor sau de protejarea mediului.

Astfel, menținerea/introducerea unei restricții de desfășurare a activității de transport (alternativ sau în regim de taxi) ce vizează vechimea autovehiculelor trebuie realizată pe baza unor date obiective referitoare la siguranța pasagerilor și protecția mediului (inclusiv în condițiile efectuării inspecției tehnice periodice), urmând ca, în eventualitatea stabilirii unei durate mai mici decât cea actuală, să fie avută în vedere o perioadă tranzitorie de adaptare la noile condiții, astfel încât să nu fie pusă în pericol buna funcționare a pieței.

Întrucât scopul general este să își desfășoare activitatea pe piață atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ, în condiții cât mai puțin restrictive, dar și echivalente, rezultatul analizei efectuate de autoritatea de concurență este în sensul că vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi.

Prin urmare, în vederea stimulării înnoirii parcului auto în mod natural, o soluție ar putea fi eliminarea/micșorarea taxelor de autorizare în cazul în care transportul pasagerilor este efectuat cu autoturisme electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice.

Această măsură ar putea să se regăsească atât în cadrul legal care reglementează serviciile de taxi, cât și în cel aferent serviciilor de transport alternativ, astfel încât să contribuie la tranziția către un transport public de persoane mai eficient economic și mai curat.

Cu privire la propunerea ca toate activitățile comerciale în domeniul transportului alternativ să se desfășoare prin persoane juridice înregistrate în România (la Oficiul Național al Registrului Comerțului):

Prin aderarea României la Uniunea Europeană, piața românească a devenit parte a pieței unice. Astfel, Uniunea Europeană asigură libera circulație a bunurilor, serviciilor, capitalurilor și persoanelor în cadrul pieței unice și, fiind eliminate barierele tehnice, juridice și birocratice, aceasta le permite întreprinderilor să își desfășoare activitatea în orice stat membru doresc. Prin urmare, o prevedere precum cea propusă ar trebui analizată din perspectiva legislației fiscale și a Tratatelor și Convențiilor internaționale la care România este parte.

Autoritatea de concurență, în lipsa unor elemente ce țin de securitatea națională, siguranța cetățenilor sau alte cazuri de forță majoră, nu se poate pronunța în favoarea implementării unor astfel de restricții care pot împiedica/restrânge libertatea de stabilire pe piața unică sau pot favoriza întreprinderile în funcție de statul european în care își au rezidența.

Autoritatea de concurență nu are în atribuții analiza elementelor ce țin de evaziunea fiscală. În urma analizării datelor primite în cadrul Studiului, în ceea ce privește regimul TVA aplicabil și modul de impozitare a profitului realizat ca urmare a operării platformelor din transport alternativ, nu au fost identificate probleme de interpretare legislativă sau aplicare defectuoasă, ce contravin sau ar putea intra în conflict cu normele de concurență.

Trebuie menționat și faptul că, prin *Ordonanța de Guvern nr.16/2023 pentru modificarea și completarea Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală* au fost transpuse prevederile Directivei (UE) 2021/514 a Consiliului din 22 martie 2021 (DAC 7) de modificare a Directivei 2016/16/UE privind cooperarea administrativă în domeniul fiscal. Din această perspectivă, modificările Codului de procedură fiscală în domeniul platformelor vizează și următoarele:

- s-a introdus în sarcina operatorilor de platforme atât din state membre, cât și din state terțe, obligația de a colecta o serie de informații cu privire la vânzătorii raportabili care operează pe platforma respectivă și de a le raporta către autoritatea fiscală;
- s-a introdus obligația de înregistrare în sarcina operatorilor de platforme din state terțe, care au pe platformă vânzători raportabili din state membre UE;
- s-au introdus o serie de sancțiuni pentru operatorii de platforme care nu respectă procedurile de diligență fiscală și de raportare. În cazul operatorilor de platforme din state terțe, sancțiunile pot ajunge până la revocarea înregistrării și oprirea accesului la platforma respectivă.

Cu privire la propunerea privind afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii:

Datele analizate conduc la concluzia că o astfel de reglementare poate fi introdusă din considerente ce privesc siguranța cetățeanului, pentru ca autoritățile de control să poată observa și controla în trafic astfel de autovehicule, și pentru a veni în sprijinul

călătorilor care aleg acest tip de transport, astfel încât să nu se urce în autovehicule nemarcate.

Cu toate acestea, nu trebuie pierdut din vedere și faptul că acest tip de activitate este realizată și part-time, și nu trebuie restricționat accesul pe piață pentru transportatorii care își folosesc vehiculul și în alte scopuri, în detrimentul pieței și al concurenței. Prin urmare, ar fi în beneficiul pieței ca pe portierele din spate ale vehiculelor cu care se efectuează transport alternativ să fie aplicate ecusoane cu benzi magnetice, astfel încât transportatorul să îl poată înlătura atunci când nu prestează serviciul de transport, ci folosește autovehiculul în interes propriu.

Alte ineficiențe / probleme constatate de diferite autorități ale statului / consumatori cu privire la transportul alternativ

În cursul realizării studiului ce face obiectul prezentului raport, în atenția autorității de concurență au fost aduse mai multe propuneri/sesizări/aspecte ce țin de modul de desfășurare al activității de transport alternativ. Analiza acestora a reliefat următoarele:

Politica de anulare a curselor: Șoferii pot anula cursele, în timp ce pasagerii sunt taxați pentru anularea acestora după primele două minute, fapt care conduce la situații inconfortabile pentru pasageri, precum creșterea nejustificată a timpului de așteptare sau imposibilitatea de a găsi o cursă în anumite condiții date.

Acest subiect a fost detaliat în capitolul 8.1 al prezentului Raport și s-a ajuns la concluzia că, în timp ce toți operatorii platformelor aplică taxe de anulare a comenzilor plasate doar pasagerilor, niciunul nu taxează și șoferii. Astfel, șoferii nu achită nicio taxă de anulare către client/operatorul de transport/operatorul platformei și, fiind beneficiarii majorității sumelor provenite din anularea curselor, sunt încurajați, practic, să anuleze curse pe motive ce nu pot fi probate (spre exemplu, dacă staționează/merge foarte încet, șoferul poate susține că este traficul aglomerat, sau dacă întoarce/virează la dreapta și, astfel, ruta este reconfigurată cu 10 minute în plus, poate susține că strada era blocată) cu scopul de a încasa sume de bani fără a presta niciun serviciu. Dacă nu ar fi remunerați pentru anularea curselor, atunci un astfel de comportament ar fi descurajat.

Mai mult, din moment ce șoferii sunt doar penalizați prin scăderea ratingului/nu mai primesc curse atunci când, în mod frecvent, anulează diferite comenzi, și clienților ar trebui să li se aplice același tratament, respectiv scăderea ratingului/refuzul de preluare a curselor, și nu sancțiuni pecuniare. Sau, în mod similar, dacă se păstrează taxa de anulare aplicabilă clienților, aceștia ar trebui să fie despăgubiți cu o sumă similară în ipoteza în care cursa le este anulată de șofer și nu mai este disponibilă o nouă cursă cu aceeași durată de așteptare pentru preluare ca cea deja solicitată.

Obligația de prestare a serviciului există din momentul acceptării ofertei și efectuării plății și, prin urmare, condițiile de anulare a contractului de transport, așa cum este acesta definit de *OUG nr. 49/2019*, ar trebui să fie identice.

Nu trebuie pierdut din vedere și faptul că această recomandare a fost formulată de autoritatea de concurență și în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022, recomandare ce nu a fost preluată de platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ, în sensul introducerii unor condiții echivalente pentru șoferi și pentru clienți referitor la anularea curselor.

Serviciu de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani: În momentul actual, operatorii platformelor oferă serviciul de asistență numai sub forma de chat și cu întrebări / situații predefinite, iar în multe cazuri situația cu care se confruntă clientul nu se regăsește în cele predefinite, cum ar fi anularea nejustificată a cursei de către conducătorul auto, anumite nemulțumiri punctuale pe care le reclamă clientul etc.

În prezent, cel puțin în ceea ce privește o parte dintre platformele autorizate să desfășoare activitate pe teritoriul României, clienții nu pot contacta entitatea cu care au contractat serviciul de transport. Sistemele actuale sunt greoaie și pot determina consumatorii să renunțe la depunerea unei reclamații. Prin urmare, din cauza procedurii anevoiase și de durată, o mare parte din clienți sunt nevoiți să părăsească chat-ul și, astfel, renunță la reclamații.

Mai mult, în situațiile în care șoferii anulează cursele înainte de a ajunge la locul de preluare sau chiar după ce ajung⁴⁶, clienții nu pot să le acorde acestora un rating pentru interacțiune și nici măcar nu pot face o reclamație în aplicație, întrucât respectivele curse nu se regăsesc în istoricul acestora din contul de client.

Totodată, în cazul multora dintre aplicații, clienți nici nu pot avea acces la istoricul discuțiilor purtate prin intermediul aplicației cu șoferii sau cu operatorii platformei, pentru a putea proba problemele întâmpinate.

Serviciile de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani ar veni în sprijinul clienților, iar existența posibilității ca o anumită situație să fie soluționată pe loc cu ajutorul operatorului poate conduce la reducerea numărului cazurilor de abuz. Deși o astfel de recomandare nu vizează, în mod necesar, întărirea concurenței între întreprinderi, implementarea ei poate conduce la dezvoltarea pieței în beneficiul consumatorilor.

Aplicarea de taxe suplimentare curselor fără acordul prealabil al clientului: Această suprataxă se face prin retragerea sumelor din contul cardului introdus de către client în aplicație.

Acest subiect a fost detaliat în capitolul 8.1 al prezentului Raport și s-a ajuns la concluzia că, deși la începutul cursei este agreat un anumit preț, în fapt, în foarte multe situații, anumite platforme modifică unilateral prețul final al cursei. Retragera automată a unor sume din contul clientului, fără acordul explicit al acestuia, nu poate fi considerată corectă în orice situație, un comportament astfel generalizat putând fi

⁴⁶ Spre exemplu, au fost identificate situații în care șoferul a ajuns la locul de preluare și a refuzat să ia 4 persoane (deși în aplicație se specifică că poate prelua 4 pasageri), solicitând clientului să anuleze cursa (fără a-l informa că este taxat pentru această anulare) și, în caz că respectivul client refuză, atunci anulează șoferul (care, deși nu încasează suma de anulare, nu poate primi niciun rating/reclamație de la client deoarece cursa a fost anulată).

considerat chiar abuziv, în condițiile în care există soluții tehnice ce permit obținerea acordului clientului în timp real.

După cum s-a arătat mai sus, cel puțin una dintre platformele autorizate pe teritoriul României a implementat un astfel de sistem, ce presupune că aplicația solicită clientului acordul pentru modificare și, în condițiile în care acesta nu acceptă, are dreptul să anuleze cursa fără penalități sau să negocieze o soluție alternativă cu șoferul ori cu serviciul de suport.

Modificarea unilaterală a tarifului după acceptarea cursei de către client și efectuarea plății poate afecta și concurența pe piață: clientul alege serviciul unui prestator întrucât consideră că are parte de cel mai bun raport calitate/preț și, după efectuarea plății, realizează că ar fi putut opta pentru serviciile unei întreprinderi concurente dacă ar fi cunoscut prețul real.

Prin urmare, ar fi în beneficiul clienților și, nu în ultimul rând, al concurenței, dacă platformele de intermediere își vor modifica sistemul informatic astfel încât să obțină, de fiecare dată, acordul pasagerului înainte de efectuarea modificării.

Estimări deficitare ale duratei cursei/durata de așteptare a autovehiculului de către client la tehnologia existentă în prezent

Deși există modalități eficiente de estimare a duratei unei călătorii în funcție de traficul existent efectiv la momentul respectiv, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere realizează estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client doar în funcție de distanță. Este cert faptul că o distanță de 3 km poate fi parcursă în 5 minute sau în 50 de minute, în funcție de locație, zi sau oră.

O estimare care ia în calcul doar distanța efectivă (în kilometri), fără niciun alt element (trafic aglomerat, accidente, străzi închise pentru reabilitare etc.) nu aduce beneficii nici transportatorilor, care sunt obligați să preia o cursă care nu le va aduce profit, și nici pasagerilor, care vor fi nevoiți să aștepte mult mai mult sosirea autovehiculului decât a fost estimat și/sau vor face mult mai mult până la destinație (urmând, eventual, să suporte și un cost mai mare al cursei motivat de ”aglomerația din trafic”, în condițiile în care o estimare corectă a duratei ar fi evidențiat prețul crescut și, poate, clientul nu ar fi acceptat cursa).

Prin urmare, având în vedere inclusiv considerentele expuse la punctul anterior, ce vizează încasarea de către anumite platforme a unor sume mai mari decât cele convenite cu clientul, fără acordul acestuia, platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ ar trebui să își ajusteze algoritmi / să modifice sistemul informatic, dacă este cazul, astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa.

Renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita aplicare în același timp a acelorași indicatori asupra prețului

După cum se cunoaște, politica constantă a autorității de concurență din România, precum și a celorlalte autorități de concurență din Europa și nu numai, este că într-o economie de piață, fiecare întreprindere, fie ca este vorba despre societăți, persoane fizice autorizate sau întreprinderi familiale, trebuie să-și determine în mod independent politica comercială, fără intervenția statului. Prețul este rezultatul interacțiunii cererii cu oferta, în urma manifestării concurenței.

Totodată, după cum este bine cunoscut, autoritatea de concurență nu se opune existenței unui tarif dinamic, ci chiar îi recunoaște importanța întrucât reprezintă, în fapt, interacțiunea cererii cu oferta: atunci când oferta scade și cererea crește, prețul crește; atunci când crește oferta și scade cererea, prețul scade.

Însă includerea unui ”tarif de oră de vârf” poate reprezenta o acțiune excesivă în condițiile în care această formă de tarifare nu pare a fi o caracteristică definitorie pentru modelul de afaceri, ci o strategie adoptată de anumiți operatori de platforme, care poate dubla, în mod netransparent, conceptul de tarif dinamic. O astfel de strategie poate reprezenta o practică netransparentă, potențial înșelătoare față de consumatori, putând fi inclusă în modul de funcționare al algoritmului și reflectată, în mod transparent, în nivelul multiplicatorului de tarif.

Astfel, ar trebui eliminate tarifele standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita aplicarea în același timp a acelorași indicatori asupra prețului.

Această recomandare a fost formulată de autoritatea de concurență și în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022 însă, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ, au ales să nu o ia în considerare.

9. Afectarea concurenței

O teorie a afectării concurenței (Theory of Harm) reprezintă o ipoteză referitoare la modul în care pot apărea efecte anticoncurențiale pe o piață, efecte ce influențează în mod negativ atât piața, cât și consumatorii⁴⁷.

Analiza domeniului din punct de vedere al *Theory of Harm* conduce la constatarea situației așa numitului eșec de piață - market failure⁴⁸.

Pe o asemenea piață, ”mâna invizibilă” (concurența) nu funcționează din diverse motive: transparența asimetrică a informațiilor despre piață, bunuri publice, existența

⁴⁷ Competition Commission, [2013], Guidelines for market investigations: Their role, procedures, assessment and remedies, pag. 39.

⁴⁸ Termenul de „eșec” al pieței este utilizat pentru a desemna o situație în care piața, singură, nu poate alocă resursele în mod eficient.

unor monopoluri, dreptul proprietății, exces de reglementare sau intervenții guvernamentale insuficient fundamentate etc.

Aplicarea conceptelor elaborate de teoriile economice, în cazul în care o măsură contribuie la realizarea unui obiectiv de interes comun, poate fi înțeleasă din punct de vedere al contribuției acestuia la bunăstare, în general, și la eficiență sau din punct de vedere al eficienței (și anume, modul de distribuire a bunăstării). Astfel, toate obiectivele de interes comun pot fi descrise drept o contribuție la eficiență și/sau echitate. Contribuțiile la eficiență sunt analizate în contextul eșecului de piață.

În absența unei dovezi contrare într-un caz specific, se consideră că piețele asigură o alocare eficientă a resurselor în economie. Cu toate acestea, pot fi situații în care se poate demonstra că piețele nu pot asigura un rezultat eficient⁴⁹, de exemplu nu se întreprind investiții profitabile din punct de vedere social ori unele activități sunt oferite în exces ori nu sunt oferite la cele mai reduse prețuri. În astfel de situații se analizează prezența și amploarea eșecului de piață. Se consideră că există un eșec de piață atunci când, în lipsa reglementărilor, forțele pieței nu pot să asigure un rezultat eficient. În acest caz, o intervenție guvernamentală bine gândită are potențialul de a îmbunătăți alocarea factorilor de producție, de a corecta eșecul de piață și de a permite atingerea obiectivului de interes comun.

Regula generală este aceea că libera concurență este cea mai în măsură să asigure satisfacerea nevoilor consumatorilor. Însă, este recunoscut unanim și faptul că, mecanismul liberei concurențe are limitele sale, iar potențialele sale beneficii pot să nu acopere întreaga populație. În astfel de situații trebuie să intervină statul, pentru a se asigura că interesul public general este satisfăcut.

Prin urmare, legiuitorul este cel mai în măsură să aprecieze necesitatea reglementării unui anumit tip de serviciu, punând în balanță interesul economic general, pe de o parte, și libera concurență, pe de altă parte.

Spre deosebire de alte domenii, reglementările în domeniul serviciilor de transport de persoane sunt axate pe beneficiul cetățenilor. În lipsa acestor măsuri de reglementare, asigurarea serviciilor de transport ar putea avea de suferit, conducând chiar la probleme în asigurarea siguranței cetățenilor.

Astfel, deși în mod normal libera concurență este cea care asigură bunăstarea consumatorilor, în cazul de față, reglementarea serviciilor de transport în regim de taxi și transport alternativ în beneficiul acestora, nu poate fi considerată ca având un efect negativ atunci când vorbim de asigurarea unor astfel de servicii, în interesul cetățeanului. În lipsa unor reglementări nu ar putea fi asigurat un transport de persoane la calitate și prețul pe care legiuitorul îl consideră necesar pentru cetățenii săi.

În cadrul investigației finalizate de autoritatea de concurență la sfârșitul anului 2022⁵⁰ s-a constatat că există un anumit nivel de presiune concurențială între serviciile de transport în regim de taxi, serviciile de transport alternativ (ride-hailing) dar și alte categorii de servicii de transport urban. Astfel, o masă semnificativă de consumatori

⁴⁹ În termeni economici, un rezultat eficient corespunde situației în care alocarea resurselor este optimă, în sensul că nimeni nu poate fi avantajat fără ca altcineva să fie dezavantajat.

⁵⁰ <https://www.consiliulconcurentei.ro/wp-content/uploads/2022/10/RapIntegrat-RH-final-nec.pdf>

consideră serviciile de transport alternativ substituibile serviciilor clasice de taxi (solicitate din stațiile de taxi/dispecerat sau doar cele chemate prin aplicațiile agregatoare) sau pot exista consumatori a căror viziune cu privire la substituibilitatea serviciilor de transport alternativ să fie mai largă, considerând inclusiv serviciile de transport în comun sau alte metode de transport urban (ex: trotinete electrice) ca fiind similare.

Este rezonabil de apreciat faptul că, în cazul unei indisponibilități temporare a serviciilor de transport alternativ, o parte din consumatori vor apela la serviciile de transport în regim de taxi (și invers), pe lângă celelalte variante de transport (autovehicul personal, transport în comun, alte mijloace de mobilitate urbană).

Prin urmare, este evident faptul că există un nivel de presiune concurențială între segmentul serviciilor de transport prin taxi și cele de transport alternativ.

Noile tehnologii redefinesc, extind și uneori creează noi segmente de piață. De asemenea, noile tehnologii schimbă comportamente și așteptări ale principalelor grupuri de utilizatori, generând, indirect, necesitatea unor schimbări/transformări și la nivelul piețelor tradiționale.

Astfel, noile tehnologii (ex. tranziția către mașini electrice și conturarea unei infrastructuri de stații de încărcare, mașini cu pilot automat, integrarea unor soluții de big data și utilizarea unor algoritmi tot mai inteligenți) încep să prefigureze noi schimbări și, potențial, noi actori de succes care ar putea să impună ritmul pe piețele globale.

În condițiile în care întreaga piață este într-o continuă dezvoltare datorată în principal evoluțiilor tehnologice (aparitia internetului, apariția telefoanelor tip smart, apariția aplicațiilor mobile și a platformelor de intermediere a serviciilor, posibilitatea de plată on-line), și serviciile de transport s-au diversificat. Astfel, au intrat pe piață și au început să funcționeze platformele care oferă servicii de transport alternativ, legiuitorul încadrând aceste activități într-o categorie diferită de servicii față de cele tradiționale, recunoscându-se, totuși, necesitatea asigurării unui cadru de reglementare care să ofere o anumită echivalență a condițiilor pentru cele două tipuri de servicii.

În acest context, piața tradițională a serviciilor de transport în regim de taxi a trebuit să se adapteze, însă această adaptare nu s-a putut face în mod natural întrucât este condiționată de restricționările legislative. Dezvoltarea segmentului serviciilor de transport alternativ pare a fi extins piața semnificativ și a împins mare parte din serviciile tradiționale către adoptarea unor soluții inovative din aceeași sferă, utilizând platforme de intermediere a comenzilor taxi mono-marcă sau agregatoare și chiar, ocazional, plata cu cardul în aplicații sau deținerea de POS în vehiculele taxi pentru a se putea încasa electronic. Însă, din cauza restricțiilor legislative, dezvoltarea transportului în regim de taxi a fost limitată artificial. Astfel, deși foarte multe comenzi sunt preluate prin intermediul aplicațiilor informatice, transportatorii în regim de taxi sunt obligați de prevederile *Legii nr. 38/2003* să plătească servicii de dispecerat pe care, într-un număr semnificativ de cazuri, nu le mai folosesc, să aibă stații de emisie - recepție deși chiar și comenzile de la dispecerate le primesc prin intermediul unor aplicații informatice etc.

Însă, așa cum rezultă din analiza mai sus efectuată, din perspectiva legislației în domeniul concurenței, deși este vorba de același tip de serviciu, respectiv furizarea de servicii de transport pentru persoane fizice, din cauza atât a modului de funcționare efectivă a serviciilor, cât și din cauza diferențelor de reglementare, nu se poate considera că există o substituibilitate completă/totală între serviciile de transport în regim de taxi și serviciile de transport alternativ.

Totodată, rezultatul analizei desfășurate a arătat că dezvoltarea tehnică și tehnologică din ultimii 20 de ani conduce la necesitatea modificării legislației existente în prezent în domeniul taximetriei, prevederile *Legii nr. 38/2003* nemaifiind în concordanță cu realitatea economică.

Prin urmare, în cazul de față, se poate constata faptul că serviciile de transport alternativ beneficiază de un cadru legal mai puțin restrictiv, dezvoltarea acestora fiind mult mai puțin restricționată comparativ cu evoluția serviciilor de transport în regim de taxi. Așa cum s-a arătat mai sus, spre deosebire de serviciile de transport alternativ, serviciile de transport în regim de taxi nu pot fi prestate cu autovehicule închiriate sau deținute cu contract de comodat, numărul licențelor taxi este limitat administrativ, tariful maxim ce poate fi practicat este limitat administrativ, procedura de acordare a licențelor este greoaie, taximetriștii sunt obligați să suporte diferite costuri pentru servicii care nu le sunt în toate situațiile necesare (precum, taxa de dispecerizare, taxe pentru stații de emisie-recepție pe care nu le folosesc, taxe pentru frecvențe și controale de la autoritățile statului în legătură cu aceste frecvențe/aparatură deoarece legea îi obligă să le dețină chiar dacă nu le folosesc) etc.

În concluzie, în cazul transportului în regim de taxi, nu apare ca fiind benefic actualul cadru de reglementare, întrucât acesta nu mai asigură maximum de eficiență.

Prin urmare, este corectă susținerea companiilor ce activează în sectorul transportului în regim de taxi, potrivit cărora activitatea economică a acestora este afectată de transportul alternativ. Acest lucru este posibil întrucât există un decalaj important între reglementările legislative aplicabile celor două tipuri de transport. Însă, soluția nu poate fi reprezentată de renunțarea la anumite soluții tehnologice și impunerea de restricții transportului alternativ. Singura soluție care ar fi atât în beneficiul întreprinderilor și al pieței, cât și în beneficiul cetățenilor, este modernizarea reglementărilor aplicabile serviciilor de taxi pentru a fi în concordanță cu nivelul tehnologic actual, pentru a răspunde cerințelor crescute ale consumatorilor și pentru a sprijini progresul tehnologic.

O concurență normală se bazează pe alegerea consumatorului, care nu se poate obține prin obligarea acestuia la utilizarea exclusivă sau preponderentă a unuia dintre serviciile existente, prin limitarea în raport cu celălalt.

Prin urmare, pentru a întări concurența între aceste servicii, în beneficiul cetățeanului, obiectivul general trebuie să fie acela de uniformizare, pe cât posibil, a cadrului legal, astfel încât să își desfășoare activitatea pe piață atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ, în condiții cât mai puțin restrictive, atât pentru maximizarea propriului profit, cât și în beneficiul consumatorilor, care vor avea, astfel, la dispoziție mai multe opțiuni pentru satisfacerea nevoilor lor de deplasare.

10. Concluzii și propuneri

10.1. Concluzii

În România, implementarea soluțiilor digitale, precum desfășurarea transportului cu ajutorul platformelor digitale, conduce la creșterea activității de transport și la reducerea tarifelor și a timpilor de așteptare, contribuind, de asemenea, la realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă în beneficiul consumatorilor. Măsurile pe care statul le adoptă nu trebuie să împiedice progresul și dezvoltarea tehnologică a soluțiilor digitale cu atât mai mult cu cât, în cazul de față este vorba de activitatea de transport, transporturile sustenabile constituind totodată o prioritate la nivel european și național, cu impact puternic și vizibil atât asupra beneficiarilor și utilizatorilor, cât și asupra întregii economii a României.

Dezvoltarea tehnologiilor digitale în domeniul transportului de persoane în mai multe zone ale țării va conduce la creșterea numărului de cetățeni și companii care vor putea beneficia și fructifica oportunitățile oferite de digitalizare.

Astfel, toate modificările legislative trebuie realizate cu respectarea regulilor de concurență în furnizarea serviciilor de transport de persoane, fără a fi afectate dezvoltarea tehnologică, dezvoltarea zonelor metropolitane, mobilitatea urbană sau mediul înconjurător, pentru asigurarea dezvoltării durabile a societății, în special din perspectiva unor transporturi sustenabile și, în general, pentru adoptarea unor instrumente și politici cât mai prietenoase cu mediul înconjurător.

Eliminarea oricăror disfuncționalități manifestate în desfășurarea activității de transport în regim de taxi și a transportului alternativ trebuie să reprezintă o prioritate, întrucât acestea contribuie la reducerea prețurilor și creșterea gradului de confort, beneficii care se translatează până la consumatorul final.

Așa cum s-a evidențiat în cuprinsul prezentului Raport, în raport cu situația existentă la momentul intrării în vigoare a *Legii nr. 38/2003*, nu doar tehnologia a evoluat în mod substanțial, dar și dezvoltarea urbană, periurbană și metropolitană și, prin urmare, necesitățile de transport ale populației nu doar au crescut, ci s-au și diversificat.

În mod evident, cadrul legislativ existent în domeniul serviciilor în regim de taxi este perimat și este necesar să fie actualizat, astfel încât să corespundă dezvoltării tehnice și tehnologice existente și necesităților de deplasare ale cetățenilor.

Astfel, se concluzionează că trebuie reevaluate reglementările existente în domeniul tradițional al serviciilor de transport în regim de taxi, în sensul unei relative liberalizări și adaptări la realitatea economică, și, într-o proporție mai mică, reglementările existente în domeniul transportului alternativ, în sensul îmbunătățirii modului de prestare a serviciului, cu respectarea principiului necesității și proporționalității. De asemenea, s-a concluzionat că cele două domenii trebuie tratate diferit (la nivel de reglementare), însă într-un mod nediscriminatoriu, care să ofere condiții echivalente din perspectivă concurențială.

Prin urmare, pentru a răspunde realității actuale, este necesară modificarea anumitor prevederi din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

- eliminarea stabilirii administrative a numărului maxim de autorizații taxi, orice limitare cantitativă reprezentând o barieră la intrarea pe piață care restricționează accesul potențialilor furnizori de astfel de servicii și, astfel, oferta, în detrimentul atât al pieței în ansamblul său, cât și al consumatorilor;
- eliminarea tarifelor maxime, întrucât într-o economie de piață normală prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei; intervenția statului în activitatea întreprinderilor trebuie să fie cât mai limitată și, dat fiind faptul că, în prezent, populația are mai multe mijloace de deplasare la dispoziție, inclusiv transportul alternativ, nu sunt identificate elemente obiective care să justifice menținerea tarifelor maxime, așa cum au fost acestea reglementate în urmă cu peste 20 de ani;
- eliminarea obligației de efectuare a transportului în regim de taxi doar pe raza localității de autorizare întrucât, în raport cu situația existentă la momentul intrării în vigoare a *Legii nr. 38/2003*, nu doar tehnologia a evoluat în mod substanțial, dar și dezvoltarea urbană, periurbană și metropolitană și, prin urmare, necesitățile de transport ale populației nu doar au crescut, ci s-au și diversificat; astfel, dacă în urmă cu peste 20 de ani era considerat suficient ca transportul în regim de taxi să fie efectuat doar pe raza localității de autorizare, în prezent acest lucru nu mai corespunde realității pieței: foarte multe persoane locuiesc în afara orașelor mari și, astfel, poate fi identificată o nevoie de deplasare ce poate presupune inclusiv contractarea serviciilor de transport în regim de taxi pentru a se deplasa în oraș la serviciu/școală/cumpărături etc.; de asemenea, foarte multe întreprinderi își desfășoară activitatea în afara localităților mari iar angajații acestora ar putea contracta servicii de transport în regim de taxi nu doar în drumul către serviciu, dar și la revenirea în oraș;
- eliminarea obligativității apartenenței la un dispecerat pentru transportatorii autorizați în regim de taxi; în contextul actual, în condițiile în care majoritatea comenzilor sunt preluate prin aplicații informatice (agregatoare sau mono-marcă/ce aparțin dispeceratelor), taxa pe care fiecare transportator autorizat în regim de taxi este obligat să o plătească unui dispecerat, chiar dacă nu îi folosește serviciile, reprezintă o barieră în calea concurenței efective și un cost suplimentar nejustificat care contribuie la stabilirea nivelului prețurilor; se subliniază faptul că nu se susține eliminarea completă a serviciilor de dispecerizare, însă transportatorii autorizați în regim de taxi trebuie să aibă posibilitatea de a opta pentru o anumită modalitate de lucru, pe care o consideră cea mai adecvată, fie exclusiv prin intermediul unei aplicații mobile agregatoare, fie preluând comenzi direct din stradă, fie exclusiv printr-un dispecerat (prin stație de emisie-recepție sau prin intermediul aplicației informatice mono-marcă a acestuia), fie prin toate cele trei posibilități împreună sau separat;
- necesitatea de eliminare a obligației de a exista o stație de emisie-recepție în fiecare vehicul taxi întrucât, așa cum au arătat datele mai sus prezentate, acestea nu sunt folosite decât într-o foarte mică măsură, șoferii de taxi preluând inclusiv comenzile de la dispecerate prin intermediul telefoanelor mobile;

- introducerea posibilității ca activitatea de transport în regim de taxi să poată fi efectuată cu autovehicule deținute în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing; din moment ce prestarea serviciului se face cu autovehicule autorizate, ce respectă standardul de confort și calitate impus, forma juridică de folosință a respectivului autovehicul (spre exemplu, închiriere) nu ar trebui să prezinte importanță într-o piață concurențială; condiționarea existenței limitează accesul transportatorilor în prestarea serviciilor și, astfel, oferta de transport scade și, în consecință, prețul poate crește în detrimentul consumatorului, călătorul care dorește să folosească acest serviciu; dacă la momentul introducerii acestei prevederi în textul *Legii nr. 38/2003* această restricționare s-a considerat justificată, în prezent, evoluția tehnologică permite urmărirea/verificarea respectării normelor legale ce țin de siguranța în trafic/posibilele evaziuni fiscale și, prin urmare, trebuie eliminată;
- sublinierea importanței stabilirii tarifului de distanță de către transportatorii în regim de taxi întrucât, deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede în mod explicit posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ; prin urmare, este necesar să existe o prevedere legislativă clară din care să rezulte că fiecare transportator autorizat în regim de taxi este liber să își stabilească, în mod transparent, politica comercială (tariful solicitat), fără nicio intervenție din partea dispeceratelor;
- introducerea obligativității asigurării plății tarifului de transport prin mijloace de plată electronice (POS) la finalizarea unei curse taxi, întrucât o parte dintre transportatorii în regim de taxi deja oferă clienților posibilitatea de a plăti cursa cu ajutorul unui card bancar, iar plățile în numerar au început să fie folosite din ce în ce mai rar în prezent; la aceasta se adaugă faptul că există aplicații ce se pot instala cu ușurință pe telefonul mobil și care permit acceparea de plăți contactless cu cardul, telefonul sau orice alt tip de suport de card cu cititor NFC; o astfel de modificare ar veni atât în sprijinul clienților (care, spre exemplu, nu dispun de numerar în momentul în care doresc să folosească un serviciu de transport în regim de taxi), cât și în sprijinul transportatorilor care ar beneficia de o bază mai largă de clienți;
- în vederea stimulării înnoirii parcului auto în mod natural, eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele taxi electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice; totodată, din moment ce un autovehicul îndeplinește standardul de confort și calitate impus și corespunde din punct de vedere tehnic (este în termenul de valabilitate al inspecției tehnice periodice), o limitare a utilizării acestuia în efectuarea transportului în regim de taxi este o restricționare care poate fi considerată o barieră la intrarea pe piață, cu excepția cazului în care sunt identificate justificări obiective, spre exemplu ce țin de siguranța pasagerilor sau de protejarea mediului;
- realizarea unui sistem informatic integrat dedicat serviciilor de taxi, în vederea creșterii calității și transparenței serviciilor dar și a siguranței pasagerilor. În acest sens, poate fi dezvoltată o aplicație (gestionată de autoritățile de autorizare) care să acceseze datele șoferilor de taxi și ale curselor efectuate de aceștia și care să poată fi utilizată de către pasageri. Aplicația ar putea include o secțiune de review-uri și

reclamații, astfel încât să poată fi impuse sancțiunile adecvate, mergând până la retragerea autorizației în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

Totodată, este necesară modificarea anumitor prevederi din *OUG nr. 49/2019*, astfel:

- eliminarea obligației de efectuare a transportului alternativ doar în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul transportatorul, întrucât, pe de o parte, este cert faptul că, în prezent, necesitățile de deplasare ale populației sunt foarte mari și diversificate, pe de altă parte, nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care prestarea serviciilor de transport alternativ să fie limitată la interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul respectivul transportator; modificarea cadrului normativ este necesară pentru a putea fi inclusă în aria de desfășurare a activității de transport o zonă mai mare, în care pot exista obiective importante (aeroporturi, parcuri industriale, zone de birouri, obiective turistice etc.), în beneficiul consumatorilor, clienții finali care au nevoie de servicii de transport;

- vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi și eliminarea/micșorarea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice; pe o piață concurențială, trebuie să își desfășoare activitatea atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ, în condiții cât mai puțin restrictive, motiv pentru care și vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi urmând ca, în eventualitatea stabilirii unei durate mai mici decât cea actuală, să fie avută în vedere o perioadă tranzitorie de adaptare la noile condiții, astfel încât să nu fie pusă în pericol buna funcționare a pieței; totodată, similar propunerii formulate mai sus, eliminarea/micșorarea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice;

- afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii este o reglementare care poate fi introdusă din considerente ce privesc siguranța cetățeanului, însă nu trebuie pierdut din vedere și faptul că acest tip de activitate este realizată și part-time, și nu trebuie restricționat accesul pe piață pentru transportatorii care își folosesc vehiculul și în alte scopuri, în detrimentul pieței și al concurenței; prin urmare, pe portierele din spate ale vehiculelor cu care se efectuează transport alternativ trebuie să fie aplicate ecusoane cu benzi magnetice, astfel încât transportatorul să le poată înlătura atunci când nu prestează serviciul de transport ci folosește autovehiculul în interes propriu;

- adaptarea aplicațiilor informatice astfel încât sancționarea șoferilor care încalcă regulile să poată fi efectuată mai ușor; după cum rezultă din datele mai sus prezentate, operatorii de transport alternativ nu aplică sancțiuni șoferilor angajați, considerând că platforma este îndreptățită să facă acest lucru; tot din datele prelucrate, rezultă că sancțiunile aplicate șoferilor au un proces greoi, ce presupune existența mai multor abateri; prin urmare, pentru asigurarea siguranței pasagerilor, se consideră necesar să fie dezvoltate aplicațiile informatice, astfel încât autoritățile să poată verifica

reclamațiile formulate de consumatori și să poată retrage autorizațiile în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

Mai mult, platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ ar trebui să adopte un comportament care să vizeze:

- renunțarea la practica de a modifica tariful în timpul cursei fără acordul expres al clientului întrucât, așa cum s-a detaliat mai sus în cuprinsul prezentului Raport, creșterea tarifului cursei după acceptarea plății de către pasager și debitarea automată a contului acestuia, fără acordul explicit al pasagerului, poate reprezenta atât o încălcare a normelor de țin de protecția consumatorilor, sau chiar, în anumite condiții, un abuz de poziție dominantă în sensul art. 6 din *Legea concurenței*; prin urmare, platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ, atunci când consideră necesar ca tariful pentru anumite curse să fie mărit în timpul prestării serviciului de transport, ulterior încheierii contractului de transport (convenirea traseului/prețului final/acceptul pentru debitarea sumei de pe cardul clientului), să solicite acordul explicit al pasagerului prin intermediul aplicației informatice înainte de efectuarea modificării, în cazul în care nu au deja o astfel de opțiune disponibilă;

- adaptarea estimărilor ce vizează durata cursei/durata de așteptare a autovehiculului de către client la tehnologia existentă în prezent întrucât, deși există modalități eficiente de estimare a duratei unei călătorii în funcție de traficul existent efectiv la momentul respectiv, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere realizează estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client doar în funcție de distanță. O estimare care ia în calcul doar distanța efectivă (în kilometri), fără niciun alt element (trafic aglomerat, accidente, străzi închise pentru reabilitare etc.) nu aduce beneficii nici transportatorilor, care sunt obligați să preia o cursă care nu le va aduce profit, și nici pasagerilor care vor fi nevoiți să aștepte mult mai mult decât a fost estimat sosirea autovehiculului și/sau vor face mult mai mult până la destinație (urmând, eventual, să suporte și un cost mai mare al cursei motivat de "aglomerația din trafic", în condițiile în care o estimare corectă a duratei ar fi evidențiat prețul crescut și, poate, clientul nu ar fi acceptat cursa); prin urmare, platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ care nu au această actualizare, ar trebui să își modifice sistemul informatic astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa;

- schimbarea politicii de anulare a curselor, astfel încât să existe condiții echivalente pentru șoferi și clienți, recomandare formulată de autoritatea de concurență în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022, ce nu a fost preluată de platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ;

- renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita dubla aplicare a acelorași indicatori/factori asupra prețului; această recomandare a fost formulată de autoritatea de concurență și în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022 însă, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ au ales să nu o ia în considerare;

- introducerea serviciilor de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani; aceste servicii ar veni în sprijinul clienților, iar existența posibilității ca o anumită situație să fie soluționată pe loc cu ajutorul operatorului conduce la reducerea numărului cazurilor de abuz.

Similar, și dispeceratele taxi ar trebui să ia anumite măsuri care vizează întărirea concurenței pe piață, precum:

- informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire faptul că au dreptul să preia comenzi prin orice/oricâte aplicații informatice doresc; având în vedere cadrul legal actual, care permite transportatorilor să preia comenzi prin orice mijloace, așa cum s-a detaliat mai sus, o asemenea interdicție sau acord pentru utilizarea aplicațiilor informatice concurente cu aplicația dispeceratului, ar putea intra sub incidența legislației în domeniul concurenței;

- informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire la faptul că tariful de distanță trebuie stabilit **unilateral** de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio ingerință din partea dispeceratelor; cât timp este în vigoare cadrul legal actual, dispeceratele taxi ar trebui să informeze transportatorii în regim de taxi că tariful de distanță trebuie stabilit unilateral de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio condiționare din partea dispeceratelor de a lucra cu anumite tarife.

10.2 Propuneri / recomandări

Prezentul Raport formulează propuneri de modificare a cadrului legislativ și recomandări adresate întreprinderilor, menite să contribuie la întărirea concurenței, dezvoltarea pieței și susținerea progresului tehnologic.

10.2.1. Propuneri de modificare a *Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*

1. Eliminarea stabilirii administrative a numărului maxim de autorizații taxi

Limitarea numărului maxim de autorizații taxi reprezintă o barieră la intrarea pe piață care restricționează accesul potențialilor furnizori de servicii de transport în regim de taxi și, astfel, oferta, în detrimentul atât al pieței în ansamblul său, cât și al consumatorilor finali. Așa cum este bine cunoscut, o ofertă limitată conduce la creșterea artificială a prețurilor.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi abrogarea art. 14 din *Legea nr. 38/2003*.

2. Eliminarea tarifelor maxime

Regula esențială pentru corectă funcționare a unei piețe este că prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber, prin concurență, pe baza cererii și ofertei. Intervenția statului în activitatea operatorilor economici și impunerea de condiții nejustificate economic, social sau de situații de urgență, trebuie să fie cât mai limitată, astfel încât să nu fie perturbată dezvoltarea normală a pieței. În cazul transportului în regim de taxi, dat fiind faptul că, în prezent, populația are mai multe mijloace de deplasare la dispoziție, inclusiv transportul alternativ, nu sunt identificate elemente obiective care să justifice menținerea tarifelor maxime, așa cum au fost acestea reglementate anterior, în alte condiții de piață decât cele actuale.

O posibilă soluție legislativă în acest sens ar fi abrogarea art. 13 lit. b), a art. 24¹ alin. (6) și a art. 49 alin. (1) lit. d) și j) din *Legea nr. 38/2003*.

3. Eliminarea obligației de efectuare a transportului în regim de taxi doar pe raza localității de autorizare

Așa cum s-a evidențiat în capitolele anterioare, în raport cu situația existentă la momentul intrării în vigoare a *Legii nr. 38/2003*, nu doar tehnologia a evoluat în mod substanțial, dar și dezvoltarea urbană, periurbană și metropolitană și, prin urmare, necesitățile de transport ale populației nu doar au crescut, ci s-au și diversificat.

Astfel, dacă în urmă cu peste 20 de ani era considerat suficient ca transportul în regim de taxi să fie efectuat doar pe raza localității de autorizare, în prezent acest lucru nu mai corespunde realității pieței: foarte multe persoane locuiesc în afara orașelor mari și, astfel, poate fi identificată o nevoie de deplasare ce poate presupune inclusiv contractarea serviciilor de transport în regim de taxi pentru a se deplasa în oraș la serviciu/școală/cumpărături etc.; de asemenea, foarte multe întreprinderi își desfășoară activitatea în afara localităților mari iar angajații acestora ar putea contracta servicii de transport în regim de taxi nu doar în drumul către serviciu, dar și la revenirea în orașe.

Este cert faptul că nevoia de mobilitate a populației a crescut și, întrucât nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care transportatorilor în regim de taxi să le fie interzis să presteze serviciul de transport în regim de taxi în afara localității de autorizare, se propune eliminarea acestei limitări.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi liberalizarea acestei piețe, urmând ca autorizațiile să fie emise de o autoritate centrală, cum este Autoritatea Rutieră Română, sau modificarea art. 18 din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”Art. 18 În raport cu localitatea de autorizare, transportatorul autorizat poate executa transportul în regim de taxi în următoarele situații:

a) permanent, pe o rază de 30 de kilometri în jurul localității de autorizare sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, la cererea clientului;

b) ocazional, cu plecare din zona de autorizare sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități, la cererea expresă a clientului, cu

acordul taximetristului, având obligația revenirii în zona de autorizare după executarea cursei;

c) ocazional, între zona de autorizare sau regiunea de dezvoltare București-Ilfov și alte localități de peste frontieră, la cererea expresă a clientului și cu acordul taximetristului, cu obligația revenirii autovehiculului în zona de autorizare după executarea cursei.”

4. Eliminarea obligativității apartenenței la un dispecerat pentru transportatorii autorizați în regim de taxi

În condițiile apariției aplicațiilor informatice agregatoare, pro consumator, prin reducerea semnificativă a timpului de așteptare și, în același timp, prin accesul la o ofertă semnificativ mai mare decât cea existentă în cazul unui singur dispecerat, dar și a aplicațiilor mono-marcă/ce aparțin dispeceratelor, transportatorii autorizați în regim de taxi ar trebui să aibă posibilitatea de a opta pentru o anumită modalitate de lucru, pe care o consideră cea mai adecvată și eficientă, fie exclusiv prin intermediul unei aplicații mobile agregatoare, fie preluând comenzi direct din stradă, fie exclusiv printr-un dispecerat (prin stație de emisie-recepție sau prin intermediul aplicației informatice mono-marcă a acestuia) ori prin două sau toate cele trei posibilități.

Condiționarea impusă, în sensul arondării obligatorii la un dispecerat și, implicit, achitarea unui tarif către acestea din urmă, restricționează transportatorilor autorizați taxi libertatea de a alege soluția cea mai potrivită din punct de vedere tehnic și economic și, astfel, accesul la piață.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 15 alin. (5) din *Legea nr. 38/2003*, astfel încât contractarea serviciilor de dispecerizare să fie o opțiune pentru transportatorii taxi și nu o obligație:

”5) Transportatorii autorizați care execută servicii de transport în regim de taxi pot utiliza serviciile unui dispecerat în condițiile prezentei legi, pe bază de contract de dispecerizare.”,

precum și abrogarea art. 11 alin. (1) lit. e), art. 12 alin. (1) lit. e) și art. 15 alin. (6) din *Legea nr. 38/2003*.

În același timp, așa cum s-a evidențiat în cuprinsul prezentului Raport, dezvoltarea tehnică și tehnologică din ultimii 20 de ani conduce la necesitatea de eliminare a obligației existenței unei stații de emisie-recepție în fiecare vehicul taxi. Prin urmare, se propune eliminarea acestei obligativități, o posibilă soluție legislativă fiind, pe lângă abrogarea art. 15 alin. (6) din *Legea nr. 38/2003*, mai sus propusă, și modificarea art. 15 alin. (7) și a art. 36 alin. (1) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”Art. 15 (7) Taxiurile vor fi dotate cu telefoane mobile și/sau stații radio de emisie - recepție, pentru preluarea comenzilor de la clienți. Aceste taxiuri vor avea afișat în exterior numărul de telefon sau alte modalități de apelare. ”

”Art. 36 (1) Un taxi poate avea ca dotare, pe lângă telefonul mobil și/sau stația radio de emisie-recepție, un dispozitiv GPS de monitorizare.”

5. *Introducerea posibilității ca activitatea de transport în regim de taxi să poată fi efectuată cu autovehicule deținute în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing*

Actuala reglementare, care permite efectuarea transportului în regim de taxi doar cu autovehicule deținute în proprietate sau cu contract de leasing, constituie o limitare a prestării respectivului serviciu de transport, limitare ce nu pare a avea o justificare de ordin obiectiv, precum siguranța pasagerilor. Din moment ce prestarea serviciului se face cu autovehicule autorizate, ce respectă standardul de confort și calitate impus, forma juridică de folosință a respectivului autovehicul (spre exemplu, închiriere) nu ar trebui să prezinte importanță într-o piață concurențială. Condiționarea deținerii autoturismelor în proprietate sau prin contract de leasing pentru efectuarea serviciului de transport în regim de taxi limitează accesul transportatorilor în prestarea serviciilor și, astfel, oferta de transport scade și, în consecință, prețul poate crește în detrimentul consumatorului, călătorul care dorește să folosească acest serviciu.

Dacă la momentul introducerii respectivei prevederi în textul *Legii nr. 38/2003* această restricționare s-a considerat justificată, în prezent, evoluția tehnologică permite urmărirea/verificarea respectării normelor legale ce țin de siguranța în trafic/posibilă evaziune fiscală și, prin urmare, trebuie eliminată.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 4 alin. (4) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”(3) Transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se realizează numai cu autovehicule deținute de către transportatorii autorizați în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing.”

6. *Sublinierea importanței stabilirii tarifului de distanță de către transportatorii în regim de taxi*

Așa cum s-a evidențiat mai sus, în capitolele anterioare, deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ. Prin urmare, se propune introducerea unei prevederi clare din care să rezulte că fiecare transportator autorizat în regim de taxi este liber să își stabilească, în mod transparent, politica comercială (tariful solicitat), astfel încât să nu mai existe, în practică, condiționarea impusă prestatorilor de servicii de transport în regim de taxi, de către dispecerate, de a lucra cu tarifele stabilite de acestea. Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.

În acest sens, o soluție ar fi modificarea art. 15 alin. (8) – (9), art. 16 lit. f) și a art. 52 alin. (5) lit. d) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”Art. 15 (8) Contractele de dispecerat taxi încheiate cu transportatorii autorizați trebuie să conțină prevederi privind obligațiile părților de a respecta reglementările privind calitatea și legalitatea serviciului prestat, fiind totodată menționate și tarifele de distanță pe care transportatorul a decis unilateral să le practice.

(9) Taxiurile deservite de un dispecerat realizează serviciul de transport utilizând tarifele stabilite de transportatorul taxi, unice sau diferențiate pe categorii de autovehicule, astfel cum este menționat în contractul de dispecerizare.”

”Art. 16 Autorizația pentru activitatea de dispecerat taxi va fi retrasă de către emitent în următoarele cazuri: lit. f) dispeceratul impune transportatorilor autorizați deserviți practicarea tarifelor pentru activitatea de transport în regim de taxi;”

”Art. 52 alin. (5) lit. d) dispeceratele sunt obligate ca, în momentul solicitării serviciului de transport de către un client, la cererea expresă a acestuia, să îl informeze în legătură cu tarifele pe care le practică taxiurile deservite și să respecte preferința clientului;”.

7. Introducerea obligativității dotării tuturor autovehiculelor taxi cu mijloace de plată electronice (POS) care să permită achitarea cursei cu cardul bancar, la finalizarea acesteia

Având în vedere faptul că o parte dintre transportatorii în regim de taxi deja oferă clienților posibilitatea de a plăti cursa cu ajutorul unui card bancar, faptul că plățile în numerar au început să fie folosite din ce în ce mai rar în prezent, precum și faptul că există aplicații ce se pot instala cu ușurință pe telefonul mobil și care permit acceparea de plăți contactless cu cardul, telefonul sau orice alt tip de suport de card cu cititor NFC, o astfel de modificare ar veni atât în sprijinul clienților (care, spre exemplu, nu dispun de numerar în momentul în care doresc să folosească un serviciu de transport în regim de taxi), cât și în sprijinul transportatorilor care ar avea, astfel, acces la o bază mai largă de clienți.

O posibilă soluție legislativă în acest sens ar fi modificarea art. 36 alin. (2) din *Legea nr. 38/2003*, astfel:

”(2) Taxiurile trebuie să fie dotate cu dispozitiv de plată prin intermediul cardului bancar. Totodată, acestea pot avea dotări opționale, cum ar fi: dispozitivul fix de înregistrare a precizărilor făcute de client, perete despărțitor între conducătorul auto și clienți.”

8. Eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele taxi electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice

Din moment ce un autovehicul îndeplinește standardul de confort și calitate impus și corespunde din punct de vedere tehnic (este în termenul de valabilitate al inspecției tehnice periodice), o limitare a utilizării acestuia în efectuarea transportului în regim de taxi este o restricționare care poate fi considerată o barieră la intrarea pe piață, cu excepția cazului în care sunt identificate justificări obiective, spre exemplu ce țin de siguranța pasagerilor sau de protejarea mediului.

Prin urmare, în vederea stimulării înnoirii parcului auto în mod natural, se propune eliminarea/reducerea taxelor de autorizare în cazul în care transportul în regim de taxi

este efectuat cu autoturisme electrice sau hibrid și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice.

Această măsură ar putea să se regăsească atât în cadrul legal care reglementează serviciile de taxi, cât și în cel aferent serviciilor de transport alternativ, astfel încât să contribuie la tranziția către un transport public de persoane mai eficient economic și mai curat.

9. Realizarea unui sistem informatic integrat dedicat serviciilor de taxi

Tot în sprijinul progresului și al dezvoltării economice, dar și pentru asigurarea unui nivel sporit de calitate și de siguranță a pasagerilor, se propune dezvoltarea și implementarea unei aplicații (gestionate de autoritățile de autorizare) care să acceseze datele șoferilor de taxi și cursele efectuate de aceștia și care să poată fi utilizată de către pasageri, incluzând o secțiune de review-uri și reclamații, astfel încât să poată fi aplicate sancțiunile adecvate, mergând până la retragerea autorizației, în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

10.2.2. Propuneri de modificare a *Ordonanței de urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto*

1. Eliminarea obligației de efectuare a transportului alternativ doar în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul

Având în vedere considerentele deja expuse în capitolul 10.2.1, punctul 3, pe de o parte, este cert faptul că, în prezent, necesitățile de deplasare ale populației sunt foarte mari și diversificate, iar pe de altă parte, nu s-a putut identifica nicio justificare rezonabilă pentru care prestarea serviciilor de transport alternativ să fie limitată la interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul respectivul transportator și, prin urmare, se propune eliminarea acestei limitări. Modificarea cadrului normativ este necesară pentru a putea fi inclusă în aria de desfășurare a activității de transport o zonă geografică mai mare, în care pot exista obiective importante (aeroporturi, parcuri industriale, zone de birouri, obiective turistice etc.), în beneficiul consumatorilor, clienții finali care au nevoie de servicii de transport.

O posibilă soluție legislativă ar putea fi modificarea art. 13 alin. (4) din *OUG nr. 49/2019*, astfel:

”(4) Operatorul de transport alternativ are dreptul să efectueze transport alternativ cu autoturismul pentru care s-a emis copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ:

a) permanent, pe o rază de 30 de kilometri în jurul localității unde își are sediul sau domiciliul sau în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz;

b) ocazional, cu plecare din zona unde își are sediul sau domiciliul sau din regiunea de dezvoltare București-Ilfov, după caz, spre alte localități.”

2. *Vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi și eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ, inclusiv acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată doar pentru autoturismele electrice*

Având în vedere considerentele deja expuse în capitolul 10.2.1, punctul 8, dar și obiectivul general, acela de uniformizare, pe cât posibil, a cadrului legal, astfel încât să își desfășoare activitatea pe piață atât transportatorii în regim de taxi, cât și operatorii de transport alternativ în condiții echivalente și cât mai puțin restrictive, propunem ca vechimea maximă a vehiculelor utilizate pentru transportul alternativ să fie aceeași ca cea stabilită pentru vehiculele utilizate în activitatea de transport în regim de taxi și, totodată, similar propunerii formulate în capitolul anterior, eliminarea/reducerea taxelor de autorizare pentru autovehiculele electrice sau hibrid folosite în transportul alternativ și acordarea unor eventuale scutiri fiscale suplimentare pe o durată limitată, doar pentru autoturismele electrice.

Astfel, menținerea/introducerea unei restricții de desfășurare a activității de transport alternativ, ce vizează vechimea autovehiculelor, trebuie realizată pe baza unor date obiective referitoare la siguranța pasagerilor și protecția mediului (inclusiv în condițiile efectuării inspecției tehnice periodice), urmând ca, în eventualitatea stabilirii unei durate mai mici decât cea actuală, să fie avută în vedere o perioadă tranzitorie de adaptare la noile condiții, astfel încât să nu fie pusă în pericol buna funcționare a pieței.

Prin urmare, în condițiile în care sunt identificate justificări obiective, spre exemplu ce țin de siguranța pasagerilor sau de protejarea mediului, și este menținută prevederea legislativă care condiționează efectuarea transportului în regim de taxi de vechimea autovehiculului, propunem ca aceeași reglementare să fie preluată în mod identic și în legislația aferentă transportului alternativ, cu acordarea unei perioade de tranziție rezonabilă pentru aplicarea modificării, împreună cu eventualele facilități acordate pentru prestarea serviciului de transport cu autovehiculele electrice sau hibrid.

3. *Afișarea ecusonului de transport alternativ pe portierele din spate ale mașinii*

Așa cum s-a evidențiat și mai sus, o astfel de reglementare poate fi introdusă din considerente ce privesc siguranța cetățeanului. Cu toate acestea, nu trebuie pierdut din vedere și faptul că acest tip de activitate este realizat și part-time, și nu trebuie restricționat accesul pe piață pentru transportatorii care își folosesc vehiculul și în alte scopuri, în detrimentul pieței și al concurenței. Prin urmare, propunerea autorității de concurență este ca pe portierele din spate ale vehiculelor cu care se efectuează transport alternativ să fie aplicate ecusoane cu benzi magnetice, astfel încât transportatorul să le poată înlătura atunci când nu prestează serviciul de transport, ci folosește autovehiculul în interes propriu.

4. *Adaptarea aplicațiilor informatice astfel încât sancționarea șoferilor care încalcă regulile să poată fi efectuată mai ușor*

Pentru asigurarea unui nivel sporit de calitate și de siguranță a pasagerilor, se propune dezvoltarea aplicațiilor informatice, astfel încât autoritățile să poată verifica reclamațiile formulate de consumatori și să poată impune, în timp util, măsuri adecvate în condițiile în care respectivele reclamații sunt întemeiate.

10.2.3. Recomandări adresate întreprinderilor

10.2.3.1 Având în vedere considerentele expuse în capitolele anterioare, se recomandă platformelor de intermediere a serviciilor de transport alternativ:

1. *Renunțarea la practica de a modifica tariful în timpul cursei fără acordul expres al clientului*

Contractul de transport alternativ este definit în textul *OUG nr. 49/2019* ca fiind contractul încheiat prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului. Creșterea tarifului cursei după acceptarea plății de către pasager și debitarea automată a contului acestuia fără acordul explicit al pasagerului poate reprezenta atât o încălcare a normelor de țin de protecția consumatorilor, sau chiar, în anumite condiții, un abuz de poziție dominantă în sensul art. 6 din *Legea concurenței*.

Prin urmare, se recomandă platformelor de intermediere a serviciilor de transport alternativ ca, în ipoteza în care consideră necesar ca tariful pentru anumite curse să fie majorat în timpul prestării serviciului de transport, ulterior încheierii contractului de transport (convenirea traseului/prețului final/acceptul pentru debitarea sumei de pe cardul clientului), să modifice sistemul informatic, astfel încât pasagerul să își dea acordul înainte de efectuarea modificării, cu posibilitatea renunțării la cursă dacă nu este de acord cu aceasta. O altă posibilitate ar putea consta în renunțarea la o astfel de practică de modificare a tarifului pe parcursul cursei (lock in price) urmând ca, doar în situația în care clientul solicită pe parcursul cursei un serviciu suplimentar sau o modificare semnificativă a rutei, acesta să fie modificat cu obținerea acordului clientului în aplicație.

2. *Adaptarea estimărilor ce vizează durata cursei/durata de așteptare a autovehiculului de către client la tehnologia existentă în prezent*

Deși există modalități eficiente de estimare a duratei unei călătorii în funcție de traficul existent efectiv la momentul respectiv, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere realizează estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client doar în funcție de distanță. Este cert faptul că o distanță

de 3 km poate fi parcursă în 5 minute sau în 50 de minute, în funcție de locație, zi sau oră.

O estimare care ia în calcul doar distanța efectivă (în kilometri), fără niciun alt element (trafic aglomerat, accidente, străzi închise pentru reabilitare etc.) nu aduce beneficii nici transportatorilor, care sunt obligați să preia o cursă care nu le va aduce profit, și nici pasagerilor care vor fi nevoiți să aștepte mult mai mult sosirea autovehiculului decât a fost estimat și/sau vor face mult mai mult până la destinație (urmând, eventual, să suporte și un cost mai mare al cursei motivat de ”aglomerația din trafic”, în condițiile în care o estimare corectă a duratei ar fi evidențiat prețul crescut și, poate, clientul nu ar fi acceptat cursa).

Prin urmare, având în vedere inclusiv considerentele expuse la punctul anterior ce vizează încasarea de către anumite platforme a unor sume mai mari decât cele convenite cu clientul, fără acordul acestuia, se recomandă platformelor de intermediere a serviciilor de transport alternativ să își ajusteze algoritmi, dacă este cazul, astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa.

3. Schimbarea politicii de anulare a curselor, astfel încât să existe condiții echivalente pentru șoferi și clienți

Prezentul studiu menține recomandarea formulată de autoritatea de concurență în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022, recomandare ce nu a fost preluată de platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ, ce vizează introducerea unor condiții echivalente pentru șoferi și pentru clienți referitor la anularea curselor.

Este cert faptul că o estimare defectuoasă a timpului de așteptare pentru începerea cursei conduce, inevitabil, la anularea curselor fie de către șoferi (care realizează că, din cauza traficului, durata până la preluarea clientului este mult mai mare și, astfel, cursa nu va mai fi profitabilă), fie de către clienți (care observă că, deși la confirmarea comenzii s-a estimat o durată mică, aceasta tot crește și nu au o certitudine cu privire la ora efectivă a preluării). Prin urmare, atunci când platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ estimează în mod defectuos durata de așteptare pentru începerea cursei, obțin mai mulți clienți decât ar fi obținut dacă ar fi estimat corect: o estimare corectă ar fi afișat, pe de o parte, prețul real (care, fiind mai mare, ar fi putut să nu fie acceptat de client) și, pe de altă parte, durata reală până la preluare și durata reală a cursei (care, fiind mai mare, este posibil ca respectiva cursă să fie refuzată de client). În plus, dacă anulează cursa când realizează că durata de preluare nu a fost corect estimată, clientul oricum este taxat și, astfel, platformele încasează sume pentru servicii neefectuate.

Prin urmare, preluarea recomandării formulate la punctul anterior, respectiv ajustarea algoritmilor utilizați astfel încât estimările ce vizează durata cursei și durata de așteptare a autovehiculului de către client să fie reale, adaptate la momentul în care se solicită cursa, ar rezolva și multe din situațiile care conduc la anularea curselor.

Mai mult, din moment ce șoferii sunt penalizați doar prin scăderea ratingului/nu mai primesc curse atunci când, în mod frecvent, anulează diferite comenzi, și clienților ar trebui să li se aplice același tratament, respectiv scăderea ratingului sub un anumit nivel urmată, eventual, de o blocare temporară a posibilității de accesare a curselor, și nu sancțiuni pecuniare. Sau, în mod similar, dacă se păstrează taxa de anulare aplicabilă clienților, aceștia ar trebui să fie despăgubiți cu o sumă similară în ipoteza în care cursa este anulată de șofer și nu mai este disponibilă o nouă cursă, cu aceeași durată de așteptare pentru preluare ca cea deja confirmată.

Obligația de prestare a serviciului există din momentul acceptării ofertei și efectuării plății și, prin urmare, condițiile de anulare a contractului de transport, așa cum este acesta definit de *OUG nr. 49/2019*, ar trebui să fie identice.

4. *Renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (ex. „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita aplicarea în același timp a acelorași indicatori asupra prețului*

După cum se cunoaște, politica constantă a autorității de concurență din România, precum și a celorlalte autorități de concurență din Europa și nu numai, este că, într-o economie de piață, fiecare întreprindere, fie ca este vorba despre societăți, persoane fizice autorizate sau întreprinderi familiale, trebuie să-și determine în mod independent politica comercială, fără intervenția statului. Prețul este rezultatul interacțiunii cererii cu oferta, în urma manifestării concurenței.

Totodată, după cum este bine cunoscut, autoritatea de concurență nu se opune existenței unui tarif dinamic, ci chiar îi recunoaște importanța întrucât reprezintă, în fapt, interacțiunea cererii cu oferta: atunci când oferta scade și cererea crește, prețul crește; atunci când crește oferta și scade cererea, prețul scade.

Însă includerea unui ”tarif de oră de vârf” poate reprezenta o acțiune excesivă în condițiile în care această formă de tarificare nu pare a fi o caracteristică definitorie pentru modelul de afaceri, ci o strategie adoptată de anumiți operatori de platforme, care poate dubla, în mod netransparent, conceptul de tarif dinamic. O astfel de strategie poate reprezenta o practică netransparentă, potențial înșelătoare față de consumatori, putând fi inclusă în modul de funcționare al algoritmului și reflectată în nivelul multiplicatorului de tarif.

Astfel, se recomandă renunțarea la practicarea unor tarife standard diferențiate pe zile/ore (inclusiv „tarif de oră de vârf”), în condițiile existenței deja a tarifului dinamic care variază în funcție de cerere și ofertă, interval orar, zi din săptămână etc. pentru a evita aplicarea în același timp a acelorași indicatori asupra prețului.

Această recomandare a fost formulată de autoritatea de concurență și în urma investigației sectoriale finalizate în anul 2022 însă, cel puțin o parte dintre platformele de intermediere a serviciilor de transport alternativ au ales să nu o ia în considerare.

5. Introducerea serviciilor de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani

După cum se observă din cele prezentate în cuprinsul prezentului Raport, există sesizări cu privire la faptul că nici măcar în situații de urgență clienții nu pot contacta în timp real entitatea cu care au contractat serviciul de transport. În momentul actual, operatorii platformelor oferă serviciul de asistență numai sub forma de chat și cu întrebări / situații predefinite, iar în multe cazuri situația cu care se confruntă clientul nu se regăsește în cele predefinite, cum ar fi anularea nejustificată a cursei de către conducătorul auto, refuzul conducătorului auto de a prelua pasagerii deși se află în proximitatea acestora pentru a obține anularea cursei de către client, cu penalizarea acestuia din urmă, obiecte importante uitate în vehicul, anumite nemulțumiri punctuale pe care le reclamă clientul sau situații de agresiune verbală care nu necesită intervenția poliției etc. Sistemele actuale sunt greoaie și pot determina consumatorii să renunțe la depunerea unei reclamații. Prin urmare, din cauza procedurii anevoiase și de durată, o mare parte din clienți sunt nevoiți să părăsească chat-ul și, astfel, renunță la reclamații.

Mai mult, în situațiile în care șoferii anulează cursele înainte de a ajunge la locul de preluare sau chiar după ce ajung⁵¹, cursele respective dispar din contul clienților, aceștia nemaiaivând posibilitatea de a le acorda șoferilor acestora un rating sau de a face o reclamație în aplicație.

Totodată, în cazul multora dintre aplicații, clienți nici nu pot avea acces la istoricul discuțiilor purtate prin intermediul aplicației cu șoferii sau cu operatorii platformei, pentru a putea proba problemele întâmpinate.

Serviciile de asistență și suport pentru clienți de tip call center cu operatori umani ar veni în sprijinul acestora, iar existența posibilității ca o anumită situație să fie soluționată pe loc cu ajutorul operatorului poate conduce la reducerea numărului de cazuri de abuz. Deși o astfel de recomandare nu vizează, în mod necesar, întărirea concurenței între întreprinderi, implementarea ei poate conduce la o dezvoltare a pieței în beneficiul consumatorilor.

10.2.3.2 Având în vedere considerentele expuse în capitolele anterioare, se recomandă dispeceratelor taxi:

1. Informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire la faptul că au dreptul să preia comenzi prin orice/oricâte aplicații informatice doresc

Din datele prezentate rezultă că o parte dintre transportatorii în regim de taxi consideră că nu pot achiziționa servicii de primire a comenzilor taxi prin intermediul mai multor aplicații informatice care pun în legătură clientul cu șoferul de taxi.

⁵¹ Spre exemplu, au fost identificate situații în care șoferul a ajuns la locul de preluare și a refuzat să ia 4 persoane (deși în aplicație se specifică că poate prelua 4 pasageri), solicitând clientului să anuleze cursa (fără a-l informa că este taxat pentru această anulare) și, în caz că respectivul client refuză, atunci anulează șoferul (care, deși nu încasează suma de anulare, nu poate primi niciun rating/reclamație de la client deoarece cursa a fost anulată).

Practic, dispeceratele sunt acuzate de transportatorii în regim de taxi că le interzic acestora să utilizeze alte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi cu excepția celei folosite de dispecerat. Or, având în vedere cadrul legal actual, care permite transportatorilor să preia comenzi prin orice mijloace, așa cum s-a detaliat mai sus, o asemenea interdicție sau acord de a nu folosi aplicațiile informatice concurente cu aplicația dispeceratului, ar putea intra sub incidența legislației în domeniul concurenței.

Prin urmare, se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi cu care au contracte că pot folosi orice/oricâte aplicații informatice de intermediere a comenzilor taxi doresc. Cel mai eficient mod ar fi ca această informație să fie prevăzută explicit în contractele de dispecerizare, spre exemplu sub forma: *”Transportatorii în regim de taxi pot prelua comenzi prin orice mijloace, inclusiv prin intermediul mai multor aplicații mobile agregatoare sau mono-marcă”*.

2. *Informarea corectă a transportatorilor în regim de taxi cu privire la faptul că tariful de distanță trebuie stabilit unilateral de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio ingerință din partea dispeceratelor*

Așa cum s-a evidențiat mai sus, în capitolele anterioare, deși forma actuală a *Legii nr. 38/2003* nu prevede posibilitatea intervenției dispeceratelor asupra tarifelor pe care le practică transportatorii în regim de taxi, dispeceratele fiind entități pe care transportatorii le contractează doar pentru a le fi furnizate comenzi, în practică au existat interpretări diferite ale textului legislativ.

Prin urmare, pâna la modificarea cadrului legal, conform propunerii enunțate în capitolul anterior, în sensul introducerii unei prevederi clare din care să rezulte că fiecare transportator autorizat în regim de taxi este liber să își stabilească, în mod transparent, politica comercială (tariful solicitat), se recomandă dispeceratelor taxi să informeze transportatorii în regim de taxi că tariful de distanță trebuie stabilit unilateral de către fiecare transportator în regim de taxi, fără nicio condiționare din partea dispeceratelor, de a lucra cu anumite tarife.

Într-o economie de piață, fiecare agent economic, fie ca este vorba despre societăți, fie despre persoane fizice autorizate, întreprinderi familiale etc. trebuie să-și determine în mod independent politica comercială.