CONSILIUL CONCURENȚEI
REGISTRATURA GENERALĂ
RG / 12876 / 04.09.2026

CONSILIUL CONCURENȚEI
ROMÂNIA

Domnului Secretar General Mario Ovidiu OPREA
SENATUL ROMÂNIEI
PARLAMENTUL ROMÂNIEI
Calea 13 Septembrie 1-3, București, cod poștal 050711

532 2-09-2026

Subiect: *Adresa dumneavoastră cu nr. XXXV 3430/22.07.2026, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/12876/22.07.2026 (Cazul nr. 2602119)*

Stimate domnule Secretar General,

Ca urmare a adresei dumneavoastră mai sus menționate, prin care solicitați opinia Consiliului Concurenței cu privire la *Propunerea legislativă pentru modificarea art. 13 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto (b424/29.06.2026), denumită, în continuare, „Propunerea legislativă"*, vă comunicăm următoarele: L 532/2026

Din analiza *Propunerii legislative* și a *Expunerii de motive*, reiese faptul că aceasta are ca obiect eliminarea posibilității utilizării în activitatea de transport alternativ a autoturismelor deținute în baza unui contract de comodat.

Eliminarea contractului de comodat dintre formele juridice în baza cărora poate fi utilizat un autoturism pentru efectuarea transportului alternativ ar institui o restrângere generală a accesului operatorilor la această activitate. O asemenea măsură nu poate fi fundamentată exclusiv pe existența unui risc abstract ca, în anumite situații, contractul de comodat să fie utilizat în mod necorespunzător. Eventualele încălcări ale legislației fiscale ori disimularea unor raporturi economice trebuie identificate și sancționate punctual, prin intermediul mecanismelor de control disponibile, fără eliminarea unei forme juridice de folosință recunoscute de lege pentru toți operatorii economici.

În forma în vigoare, art. 13 din OUG nr. 49/2019[1] permite utilizarea autoturismelor deținute în proprietate, închiriere, comodat sau în temeiul unui contract de leasing. Pentru fiecare autoturism este necesară eliberarea de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. a unei copii conforme a autorizației pentru transportul alternativ, iar în cazul comodatului trebuie prezentat contractul în formă autentificată. Totodată, indiferent de titlul juridic în baza căruia este utilizat, autoturismul trebuie să îndeplinească aceleași condiții tehnice și de siguranță, inclusiv efectuarea inspecției tehnice periodice la fiecare 6 luni.

Prin urmare, utilizarea unui autoturism în baza unui contract de comodat nu înlătură și nu diminuează obligațiile privind autorizarea operatorului, identificarea autoturismului, verificarea documentelor, siguranța circulației, protecția pasagerilor, asigurarea ori fiscalizarea veniturilor.

[1] *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto.*

Forma juridică a folosinței autoturismului nu influențează, prin ea însăși, îndeplinirea acestor cerințe.

De asemenea, expunerea de motive nu este însoțită de date statistice, de o analiză de impact sau de informații concrete din care să rezulte că utilizarea autoturismelor în baza unor contracte de comodat determină, prin ea însăși, un nivel mai ridicat de evaziune fiscală ori împiedică în mod obiectiv activitatea autorităților de control. Vulnerabilitățile invocate pot fi soluționate prin măsuri mai puțin restrictive, precum verificarea și înregistrarea electronică a contractelor, corelarea informațiilor privind proprietarul, utilizatorul și operatorul de transport, precum și interconectarea bazelor de date administrate de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R), Agenția Națională de Administrate Fiscală (A.N.A.F), Inspecția Muncii și operatorii platformelor digitale.

Din perspectivă concurențială, eliminarea posibilității de utilizare a autoturismelor deținute în comodat este susceptibilă să majoreze costurile de acces și de conformare, în special pentru operatorii de dimensiuni reduse, să limiteze numărul operatorilor și al autoturismelor disponibile și, implicit, să reducă oferta de transport. Într-un asemenea context, măsura poate produce efecte negative inclusiv asupra consumatorilor, prin diminuarea opțiunilor disponibile și prin posibila majorare a tarifelor.

Uniformizarea cadrului juridic aplicabil transportului în regim de taxi și transportului alternativ nu ar trebui realizată prin extinderea unei restricții existente de la o categorie de servicii la cealaltă. Un cadru concurențial echilibrat trebuie urmărit prin instituirea unor condiții obiective, proporționale și cât mai puțin restrictive pentru ambele categorii de operatori.

În susținerea acestor considerente, sunt relevante concluziile cuprinse în *Raportul 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*[2], redate mai jos:

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.

---

[2] https://www.consiliulconcurentei.ro/wp-content/uploads/2026/04/STUDIU-final-taxi-si-alternativ-raport-neconfidential-final.pdf. Denumit, în continuare, Raport.

Mai mult, în cadrul Raportului, Consiliul Concurenței a recomandat, printre altele, introducerea posibilității ca activitatea de transport în regim de taxi să poată fi efectuată și cu autovehicule deținute în comodat.

Astfel, conform Raportului, 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 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere*[3] 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, ar trebui 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.*"

Față de considerentele prezentate, apreciem că eliminarea posibilității utilizării autoturismelor deținute în baza unui contract de comodat nu reprezintă o măsură necesară, adecvată și proporțională în raport cu obiectivele declarate ale inițiativei legislative. Combaterea evaziunii fiscale și creșterea transparenței pot fi realizate prin consolidarea mecanismelor de verificare, raportare și control, fără restrângerea generală a accesului la piață.

Astfel, apreciem că soluția legislativă preconizată nu este justificată în mod obiectiv și proporțional și, în consecință, nu susținem adoptarea acesteia.

În măsura în care se urmărește uniformizarea condițiilor aplicabile transportului în regim de taxi și transportului alternativ, apreciem că aceasta ar trebui realizată prin analizarea posibilității extinderii formelor juridice de folosință admise în domeniul transportului în regim de taxi, în concordanță cu recomandările Consiliului Concurenței, iar nu prin eliminarea contractului de comodat din domeniul transportului alternativ.

Asigurându-vă de întreaga noastră colaborare, vă stăm la dispoziție pentru orice alte detalii sau informații suplimentare.

Cu deosebită considerație,

Bogdan M. CHIRIȚOIU

Președinte

Digitally signed by Bogdan Marius Chiritoiu
Date: 2026.09.03 16:51:06 EEST

[3] Denumită, în continuare, *Legea nr. 38/2003*