424 13.08.2026

532 2.09.2026

CONSILIUL LEGISLATIV

AVIZ

referitor 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

Analizând **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), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr. XXXV/3432/22.07.2026 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr. D650/22.07.2026,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată, și al art. 29 alin. (3) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

1. Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare modificarea art. 13 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, aprobată cu modificări prin Legea nr. 204/2019, cu modificările ulterioare.

Potrivit **Expunerii de motive**, „*legislația aplicabilă transportului în regim de taxi impune ca vehiculele utilizate să fie deținute în proprietate, leasing sau alte forme expres reglementate, fără a permite desfășurarea activității cu autoturisme deținute în comodat. În schimb, operatorii de transport alternativ beneficiază de un regim mai permisiv, deși prestează servicii comparabile de transport persoane contra cost. Această diferență de reglementare generează un avantaj competitiv artificial pentru operatorii de transport alternativ care utilizează vehicule în comodat, reducând costurile de intrare și de conformare și creând premisele unei concurențe neloiale față de transportatorii autorizați în regim de taxi*”, iar „*modificarea art. 13 din OUG nr. 49/2019 este justificată de necesitatea reducerii riscurilor de*

evaziune fiscală, creșterii transparenței activităților economice desfășurate în domeniul transportului alternativ și asigurării unor condiții concurențiale echitabile între operatorii de transport alternativ și transportatorii autorizați în regim de taxi".

2. Propunerea legislativă face parte din categoria legilor ordinare, iar, în aplicarea prevederilor art. 75 alin. (1) din Constituția României, republicată, prima Cameră sesizată este Senatul.

3. Menționăm că, prin avizul pe care îl emite, Consiliul Legislativ nu se pronunță asupra oportunității soluțiilor legislative preconizate.

4. Față de precizările din cadrul **Expunerii de motive**, potrivit cărora există „un avantaj competitiv artificial pentru operatorii de transport alternativ care utilizează vehicule în comodat (...) *creând premisele unei concurențe neloiale față de transportatorii autorizați în regim de taxi*", este necesar ca argumentele menționate să aibă în vedere și ***Raportul Consiliului Concurenței*** 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.* Potrivit acestuia, „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 aceluiași raport, „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. (...) ***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 (...)".

Totodată, ***„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 (...)".

Astfel, în **Raportul** Consiliului Concurenței se recomandă „*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* (...) *condiționarea existentă limitează accesul transportatorilor în prestarea serviciilor* (...)".

Referitor la „necesitatea reducerii riscurilor de evaziune fiscală, creșterii transparenței activităților economice desfășurate în domeniul transportului alternativ", astfel cum se prevede în **Expunerea de motive**, cadrul juridic actual oferă statului transparență digitală totală asupra fluxurilor financiare, obligația legală de raportare a veniturilor din transportul alternativ fiind implementată în temeiul *Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 1996/2023 pentru aprobarea modelului și conținutului formularului utilizat de Operatorii de platforme în vederea îndeplinirii obligației de raportare prevăzute la art. 291[5] alin. (1) din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală* (obligații de raportare impuse de Directiva 2011/16/UE a Consiliului din 15 februarie 2011), precum și a *Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 382/2025 privind aprobarea modelului și conținutului formularului 397 „Declarație informativă privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto intermediate printr-o platformă digitală*", platformele digitale fiind obligate să raporteze detaliat pentru fiecare operator numărul de înmatriculare, numărul de kilometri parcurși în curse, durata curselor, veniturile realizate, sumele încasate, numele șoferului, etc. Așadar, infrastructura de date există, lipsind doar interconectarea bazelor de date de la nivelul ANAF, Inspectoratului Teritorial de Muncă și Autoritatea Rutieră Română, statul având în condițiile interconectării capacitatea legală și tehnică de a efectua controale țintite direct la entitățile cu risc fiscal ridicat.

5. La **partea introductivă** a **articolului unic**, în acord cu uzanțele de redactare a actelor normative, după sintagma „Legea nr. 204/2019" va fi inserată expresia „*cu modificările ulterioare*".

PREȘEDINTE

Florin IORDACHE

București
Nr. 728/12.08.2026