



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Transporturi

Nr. 51497/30 04.2026

Către: Asociația pentru Drepturile Taximetriștilor Independenți – ADTI

e-mail: adti2004@yahoo.com

În atenția: Domnului Președinte Viorel RADU

Referitor la: adresa nr. 51497/30.03.2026

Stimate domnule Președinte,

Prin adresa menționată supra, formulați o serie de critici cu privire la „Metodologia privind clasificarea autoturismelor taxi și încadrarea acestora în categorii de tarif practicat, în funcție de vechime, confort și cost tehnic de exploatare” și, pe cale de consecință, solicitați revocarea imediată a acesteia și demararea unui dialog cu reprezentanții transportatorilor în vederea stabilirii unor reglementări conforme cu legislația în vigoare.

În urma examinării susținerilor formulate, apreciem că acestea pornesc de la o **premisă juridică eronată**, respectiv de la **calificarea greșită a metodologiei ca act normativ intrat în vigoare și producător de efecte juridice directe**, deși, în realitate, aceasta are, în stadiul actual, exclusiv caracterul unui **document tehnic de lucru și punct de plecare pentru discuții**, anterior unei eventuale promovări în circuitul de aprobare prevăzut de lege.

În aceste condiții, afirmația potrivit căreia metodologia ar constitui, în forma sa actuală, un act administrativ normativ susceptibil să producă efecte juridice indirecte, de natura restrângerii sau chiar eliminării din piață a unor operatori, este prematură și, în acest moment, nefundamentată. Documentul incriminat reprezintă un **instrument tehnic de analiză și dezbateri**, elaborat tocmai pentru a structura o discuție prealabilă asupra modului în care criteriile legale privind caracteristicile tehnice, confortul și costurile de exploatare ar putea fi transpuse într-o reglementare viitoare. Până la eventuala sa introducere într-un proiect de regulament și aprobarea prin actul administrativ competent, acesta **nu modifică regimul tarifar în vigoare** și nu creează, prin el însuși, obligații juridice noi pentru transportatori sau dispecerate.

Mai mult, Legea nr. 38/2003 prevede expres că organizarea serviciilor de taxi și realizarea regulamentelor de organizare și executare se fac cu consultarea asociațiilor reprezentative din domeniu, iar nivelul maxim al tarifelor de distanță este stabilit prin hotărâre a autorității administrației publice locale, pe baza metodologiei ANRSC. Cu alte cuvinte, orice eventuală valorificare normativă a unei asemenea metodologii presupune, prin definiție, **o etapă ulterioară de consultare și aprobare**, nu produce efecte prin simpla sa redactare tehnică. Nu se poate susține, în mod serios, că metodologia ar fi impus tarife sub costuri, câtă vreme nivelul tarifelor practicate aparține transportatorului autorizat, care îl fundamentează pe baza propriei fișe de fundamentare și a elementelor de cheltuieli prevăzute de Ordinul ANRSC nr. 243/2007, iar autoritatea locală nu poate inventa sau substitui aceste valori, ci este ținută să ia în considerare datele și fundamentările transmise de operatori, inclusiv atunci când acestea sunt prezentate uniform sau în formă standardizată

Cu privire la regimul legal al tarifului de distanță, opinia centrală din adresa dumneavoastră este greșită în drept, având în vedere dispozițiile legale care stabilesc faptul că **tariful de distanță se raportează la caracteristicile tehnice și la capacitatea de transport maximă autorizată a autovehiculului**, iar în cazul taxiurilor pentru transportul de persoane „**se va ține seama și de nivelul confortului oferit**”. Tot legea prevede că tariful de distanță poate fi stabilit pentru timp de zi și pentru timp de noapte, în limita tarifului maximal aprobat de autoritatea locală. Rezultă, deci, fără echivoc, că **diferențierea între autoturisme în funcție de vechime, confort și caracteristici tehnice nu este contrară legii, ci dimpotrivă, dă expresie textului legal**. A susține că un autoturism nou, superior dotat și cu un standard de confort evident mai ridicat trebuie, în mod necesar, să aibă același tarif sau chiar un tarif inferior unui autoturism mai vechi și minimal echipat înseamnă a nega tocmai criteriul de confort impus de legiuitor.

De asemenea, considerăm că o metodologie care **nu modifică tariful maximal, nu impune un tarif unic, nu obligă la operarea sub costuri și nu transferă stabilirea tarifului de la transportator la dispecerat** nu poate fi decât în beneficiul transportatorului. Dimpotrivă, o abordare care permite diferențierea în funcție de caracteristicile efective ale vehiculului, confort și cost tehnic de exploatare este aptă să **crească transparența, să reducă distorsiunile și să redea transportatorului autorizat rolul pe care legea i-l conferă**.

Este relevant și faptul că legea sancționează tocmai ipoteza inversă, respectiv aceea în care **dispeceratul impune transportatorilor autorizați deserviți practicarea unor tarife destinate controlului pieței și eliminării concurenței**. Or, metodologia criticată nu merge în această direcție; dimpotrivă, urmărește să împiedice tocmai nivelarea artificială a pieței prin ignorarea diferențelor reale dintre autoturisme și prin transformarea dispecerizării într-un substitut al transportatorului.

Cu privire la finalitatea practică a metodologiei, în plan practic, metodologia porneste de la tarifele deja existente în piață și urmărește să răspundă unei disfuncționalități evidente: aceea că, în lipsa unui criteriu coerent de diferențiere, un autoturism nou, superior dotat, cu nivel de confort ridicat, poate ajunge să practice același tarif sau chiar un tarif inferior unui autoturism mai vechi, slab echipat, aflat la limita superioară de exploatare. Or, o asemenea situație este greu de conciliat nu numai cu logica economică elementară, ci și cu exigența legală expresă de a se ține seama, la stabilirea tarifului de distanță, de **nivelul confortului oferit**.

În același timp, experiența administrativă curentă arată că solicitările de modificare a tarifelor vin adesea inclusiv din partea unor operatori care utilizează autoturisme ajunse la limita superioară a ciclului de exploatare și menținute în activitate doar în virtutea ultimei sesiuni de vizare/prelungire. Tocmai de aceea, intenția metodologiei este de a evita perpetuarea unei piețe

denaturate, în care vechimea și confortul real nu mai au nicio relevanță practică, deși legea cere exact contrariul.

Astfel, pentru toate aceste motive, susținerile formulate prin adresa nr. 51497/30.03.2026 sunt **nefonde**, întrucât tratează eronat un document tehnic de lucru ca pe un act normativ deja intrat în vigoare, ignorând, în același timp, faptul că legea impune ca, la stabilirea tarifului de distanță, să se țină seama de caracteristicile tehnice și de confortul autoturismului.

În aceste condiții, apreciem că demersul dumneavoastră nu identifică o încălcare reală a cadrului legal, ci exprimă, în esență, o opoziție față de o posibilă reaşezare a pieței în sensul revenirii la litera și spiritul Legii nr. 38/2003, respectiv **redarea rolului transportatorului autorizat în stabilirea tarifului practicat.**

Cu stimă,

DIRECTOR EXECUTIV
ION VICTOR TĂRTĂCUȚĂ



ȘEF SERVICIU AUTORIZĂRI AUTO

Violeta Felicia GLIGORE

Întocmit, Bogdan Popescu/1 ex./17.04.2026

