Textul propunerii:

Buna ziua ....

Ca și taximetrist independent in municipiul Reghin doresc sa va aduc la cunoștința următoarele :

Ma numesc COSTAN ALEXANDRU CLAUDIU , posesor al C.I seria ZS nr 036413 cu domiciliul in mun . Reghin Jud . Mures .

Referitor la ordonanța de urgentă privind reglementarea activității de ride sharing , cer retragerea imediata și anularea acesteia pe motiv ca aceste platforme intra sub incidența unei hotărâri a CURȚII EUROPENE DE JUSTIȚIE , care in 2017 a decis ca UBER de exemplu este o companie de transport și nu un serviciu digital , care intermediază și efectuează practic un serviciu de transport in regim de taxi și care face profit și nu împart costurile de transport cum pretind de fapt aceștia . In România acest tip de serviciu este foarte bine definit și nu consider ca necesita o alta reglementare . Ca atare aceste aplicații digitale cum ar fi UBER, CLEVER , BOLT vor trebui sa se reglementeze conform legilor in vigoare , respectiv legea 38/2003 nu printr-o lege specială deoarece consider ca pentru aceeași activitate chiar alternativa , nu este necesare doua legi separate .

Așadar consider ca acest proiect privind activitatea de transport alternativ nu este decât o a doua lege a taximetriei , cu alte reglementări care vor favoriza platformele digitale in detrimentul celei in vigoare , respectiv legea 38/2003 . Așadar , pentru susținerea celor afirmate voi face in continuare referire la unele articole sau lipsa acestora , unde ni se arată o facilitare pe piata a acestor platforme . Având in vedere motivația a acestei ordonanțe ca fiind inovativa și progres tehnologic , țin sa va aduc la cunoștința ca majoritatea firmelor mari de taxi din țara au cunoscut acest progres tehnologic încă din înaintea apariției acestor platforme .

Sper ca aceasta ordonanța va fi anulată imediat , dar dacă nu se va putea face acest lucru , doresc sa atașez niște amendamente cum urmează :

CAPITOLUL 1 - Dispoziții generale.

Art. 2

k) Operator transport alternativ - să fie acceptate doar Întreprinderile Familiale, fiind excluse Persoana Fizica Autorizată, Întreprinderea Individuală și Persoana Juridica (acesta fiind conceptul de ride-sharing, ca o persoană să împartă autoturismul personal cu o altă persoană cu aceeași destinație).

CAPITOLUL 2 - Autorizarea transportului alternativ.

Secțiunea I. Autorizarea operatorilor platformei digitale , care intermediază efectuarea transportului alternativ Art. 5

Completare: pentru activitatea de intermediere a transportului alternativ să se ceară autorizație de funcționare la Consiliul Local unde se dorește desfășurarea activității (pentru fiecare oraș în parte).

Art. 7

a) Înlocuirea frazei ”și a altor documente necesare” cu : atestat profesional, fișă medicală, test psihologic, ITP, RCA, Asigurarea de bagaje și pasageri, carte de identitate a șoferului, agreere ARR.

c) Modificare astfel: afișează tariful per kilometru, pentru efectuarea unei curse pe traseul stabilit în condițiile literei b, înaintea acceptării cursei de către pasager.

d) Modificare astfel: afișează numărul de înmatriculare, culoarea și marca autoturismului cu care se efectuează cursa.

i) Modificare astfel: permite decontarea prețului cursei, prin emitere de factură și bon fiscal detaliat, care trebuie să conțină următoarele date: -denumire operator de transport alternativ, adresă sediu, număr înregistrare Registrul Comerțului, C.U.I, număr înmatriculare autoturism, numărul copiei conforme, aprobare metrologică, telefon, tarife per kilometru, minute staționare, kilometri parcurși, data, ora si numărul cursei.

Se introduce j) ține evidența automată a tuturor încasărilor zilnice și lunare.

Se introduce k) Afișează prețul total al cursei, acesta fiind pur informativ pentru clientul care acceptă cursa, plata efectivă făcându-se în baza taxametrului aflat la bordul mașinii.

Se introduce i) Tarifele practicate să fie minime și maxime, aprobate de către A.N.R.S.C , iar tariful minim să fie cu cel puțin 30% mai mare decât tariful maxim acceptat pentru serviciile de transport persoane cu taxiurile ( la acestea fiind stabilite de fiecare autoritate a localității unde se desfășoară activitatea), deoarece se consideră un serviciu mai ,,inovativ ” și generat de ,,progresul tehnologic’’, considerându-se a fi superior serviciilor de taxi.

Se introduce m) Să nu folosească tariful dinamic (o cursă efectuată la o anumită oră nu poate să difere ca preț per cursă, cu alta făcută pe aceeași distanță dar la altă oră).

Art.8

Se introduce e) Să depună dovada aprobării tarifelor de către A.N.R.S.C., conform Art.7. lit. l)

Art.9

5) Se modifică astfel: fiind o autorizare valabilă pe tot teritoriul României, tariful de autorizare de 50.000 lei este foarte mic, suma de 100.000 EUR la cursul B.N.R este o propunere decentă.

6) Se modifică suma de la 50.000 lei la 100.000 EUR.

Art.10

2) Se modifică astfel: În cazul în care opera torului platformei digitale i s-a retras autorizația pentru intermedierea transportului alternativ, acesta nu mai poate solicita o nouă autorizare (astfel sunt tratate și dispeceratele de taxi).

Secțiunea II. Autorizarea operatorilor de transport alternativ

Art.12

1)

b) Se modifică astfel: copie a certificatului de înregistrare ca operator de transport alternativ si a certificatului constatator eliberat de Registrul Comerțului.

c) Se modifică astfel: certificat de atestare a pregătirii profesionale pentru transport alternativ a conducătorului auto .

d) Se modifică astfel: Copia certificatului de competența profesională pentru managerul de transport alternativ a Întreprinderii Familiale( celelalte persoane juridice respectiv P.F.A, S.R.L si I.I sa fie excluse din această lege).

f) Se modifică astfel: Avizul medical si psihologic al managerului de transport alternativ al Întreprinderii Familiale, cu mențiunea apt ( celelalte persoane juridice respectiv P.F.A, S.R.L si I.I sa fie excluse din această lege).

2) Se modifică astfel: tariful de 300 lei este mic pentru o perioadă de trei ani, se propune o sumă de 1500,00 lei.

4) Se modifică astfel: Eliminarea frazei ,,pe proprie răspundere” și înlocuirea cu ,,acte doveditoare ”.

5) Se modifică astfel: In cazul in care operatorului de transport alternativ i s-a retras autorizația de transport alternativ, acesta nu poate solicita o nouă autorizare.

Art.13

1)

b) Se modifică astfel: certificatul de înmatriculare și cartea de identitate a autoturismului din care să reiasă că operatorul de transport alternativ este proprietarul autoturismului sau posesorul unui contract de leasing, aceleași cerințe fiind și la taxi.

c) Se modifică astfel :eliminarea frazei ,,declarația pe proprie răspundere” cu ,,acte doveditoare”.

d) Se anulează deoarece autoturismul trebuie să fie deținut în proprietate personală( aceeași cerință fiind și pentru taxiuri).

2) Se modifică astfel: Eliminarea cuvintelor ,,închiriere sau comodat’’ și să rămână fraza „numai în proprietate’’.

4)

a) Eliminarea frazei ,,sau domiciliu după caz’’.

b) Se modifică astfel: să efectueze transport alternativ cu plecare din localitatea unde își are sediul, spre alte localități fără a avea voie să preia client la întoarcere.

c) Să efectueze transport alternativ numai în localitatea de autorizare.

5) Se modifică astfel: Autoturismul să nu aibă vechime mai mare de cinci ani de la data fabricației la prima autorizare și mai mare de opt ani la prelungirea autorizației.

7) Se modifică astfel: Tariful de 100 lei să fie înlocuit cu 200 lei

9) Se introduce e) autoturismul înlocuitor are dotări suplimentare față de autoturismul care este înlocuit.

Art.14

Se renunță la fraza ,,sau a domiciliului’’ și se condiționează ca sediul schimbat să rămână in aceiași localitate de autorizare.

Art.15

1) Se modifică fraza ,,retragerea tuturor copiilor conforme eliberate’’ cu fraza ,,retragerea copiei conforme eliberate’’.

2) Înlocuirea frazei ,,poate fi retrasă’’ cu fraza ,,se retrage’’

Se introduce e) când efectuează activitatea de transport alternativ în afara localității de autorizare.

Se introduce f) dacă preia clienți ocazionali sau stradali, adică fără intermedierea cursei prin aplicație.

7) Se modifică astfel: în cazul în care operatorului de transport alternativ i s-a retras copia conformă autorizației de transport alternativ , conf. alin(5), lit. a, d, e și g, acesta nu mai poate solicita eliberarea unei noi copii conforme pentru autoturismul respectiv (la fel este și pentru taxiuri).

Cap. III - Efectuarea transportului alternativ

Art.18

Se introduc literele:

e) autoturismul să fie dotat cu portiere de acces în dreptul fiecărei banchete (patru uși), precum și cu spațiu corespunzător transportului bagajelor de mână.

f) să fie agreate de R.A.R

g) norma de poluare E 5

h )geamuri transparente, fără folie sau înscrisuri care să îngreuneze vizibilitatea, atât din interior cât și exterior.

i) sunt dotate având aparat de taxat în stare de funcționare cu taximetru care respectă prevederile legilor în vigoare și cu aparatul de marcat electronic fiscal avizat conform O.U.G nr.28/1999, privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale-avizat metrologic.

j) autoturismele să fie vopsite într-o culoare , hotărâtă de consiliile locale , pentru a putea fi ușor identificate în trafic de către organele cu atribuțiuni de control.

k) pe ușile din față să fie aplicate tarifele practicate, acestea fiind vizibile de la 50m.

l) pe bordul autoturismului să fie aplicate: lista cu tarifele practicate cu stampila A.N.R.S.C., legitimația șoferului pe care să fie aplicată poza șoferului cu denumirea și ștampila operatorului de transport alternativ, lista telefoanelor utile și hotărârea de guvern privind eliberarea bonului fiscal.

m) Autoturismele nu au voie sa fie tip SUV, Jeep sau autoutilitară.

Art.20

2) Să se menționeze faptul ca bonul de casă să se elibereze în orice formă de plată

Art.21

1) Diametrul ecusonului să nu fie de 10cm , să fie de 25cm.

b) Mențiunea de la punctul b se anulează și se completează astfel: denumirea localității de autorizare, numărul copiei conforme, termenul de valabilitate a copiei conforme și numărul de înmatriculare al mașinii.

2) Se modifica astfel: ecusonul de transport alternativ prevăzut la alineatul 1 sa se emită de A.R.R. contracost, pentru fiecare autoturism pentru care a fost emis în prealabil copia conformă a autorizației de transport alternativ.

3) Eliminarea frazei „prin intermediul platformei digitale menționate pe acesta”.

Art.22

a) Menționăm că certificatul de atestare profesională nu poate fi pentru transportul de persoane în regim de închiriere. Acesta fiind reglementat in legea 38/2003.

Art.23

Se introduc următoarele:

e) Metrologia casei de marcat

f) Autorizația de transport alternativ

g) Agreerea autoturismului de la Registrul Auto Român

h) Fișă medicală + test psihologic

i) Contract individual de muncă

j) Certificat constatator din care să reiasă membrii Întreprinderii Familiale

k) Talonul cu ITP valabil 6 luni

l) Atestat profesional in original

CAPITOLUL IV – Obligațiile operatorului platformei digitale, operatorului de transport alternativ precum și a conducătorului auto Art. 24

f) Datele cu caracter personal sa fie păstrate 5 ani, în loc de 2 ani

l) Solicitările operatorului de transport alternativ sa fie din 6 in 6 luni, in loc de 12 luni.

Art. 27

Se introduce

g) Nu are voie sa fumeze in mașină

Art. 28

1) Se introduce

g) A.N.R.S.C.

h) Politia locala

2) Se introduce

Lit. h) Politia Locala

3) Se introduce

g) A.N.R.S.C.

Capitolul VI – Dispoziții tranzitorii si finale Art. 36 Perioada de grație de 60 de zile nu trebuie acordată deoarece este în contradicție cu dispozițiile guvernului privind fiscalizarea societăților comerciale.

În încheiere, vrem să menționam următoarele:

- Trebuie exclusă de la aceasta lege Societățile Comerciale, Persoanele fizice autorizate, Întreprinderile Individuale, flotele și intermediarii deoarece se încalcă conceptul de ride-sharing, acela de a împărți mașina proprietate personală cu altă persoană care are aceeași destinație. Argumentăm prin următoarele: un PFA poate avea 3 angajați. O societate comercială, un număr nelimitat de angajați, o Întreprindere Individuală maxim 8 angajați. Întreprinderile Familiale nu pot avea angajați, deci pot folosi mașina doar membrii IF-ului.

- Luați în considerare ca eliberarea numărului de copii conforme pentru transportul alternativ să fie limitat și să se facă în baza unui studiu de mobilitate la nivelul fiecărui oraș (legea 38 prevede 4 taxiuri la 1000 de locuitori). Cerem limitarea acestora pentru următoarele motive: evitarea supra-aglomerării orașului, lipsa locurilor de parcare și de oprire, reducerea nivelului de poluare, concurență neloială.

- Acest transport alternativ poate fi limitat la desfășurarea a 6 curse pe zi/autoturism, prin aceasta se poate dovedi că nu este un serviciu de taximetrie. În unele tări este implementată această regulă.

- Ținând cont de faptul că o mașină mai veche de 8 ani se consideră foarte poluantă și poate fi dusă la casare prin programul RABLA, nu consider echitabil că un asemenea autovehicul poate intra în circulație desfășurând activitate de transport alternativ continuând să polueze orașul, contrar afirmațiilor ca este un serviciu ,,inovator de transport generat de progresul tehnologic’’.

Cu speranța ca am fost pe deplin înțeles , va mulțumesc anticipat .

Alexandru Claudiu Costan