Desi acesta ordonanta trebuie apreciata pentru incercarea de reglementare a unei situatii de fapt si trebuie spus ca este un pas important care demonstreaza vointa politica a guvernului de a reglementa acest domeniu, totusi trebuie observat ca abia adoptarea in forma actuala va justifica nemultumirile industriei din transportul public de persoane in regim taxi.

Mentionez ca nu am pregatire juridica, dar inteleg din decizia CJUE ca “serviciul furnizat de Uber nu se rezumă la un serviciu de intermediere care constă în a pune în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, un conducător auto neprofesionist care utilizează propriul autovehicul și o persoană care dorește să efectueze o deplasare urbană “. În consecință, Curtea apreciază că trebuie să se considere că acest serviciu de intermediere face parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal este un serviciu de transport și că, prin urmare, corespunde calificării nu drept „serviciu al societății informaționale”, ci drept „serviciu în domeniul transporturilor”.

Din textul ordonantei rezulta ca operatorii platformelor digitale ar urma sa fie autorizati de Ministerul Comunicatiilor(nu de Ministerul Transporturilor) ca fiind doar **intermediari** de transport alternativ(un fel de dispecerate taxi cu alta denumire). Cred ca ar trebui gasita o altfel de abordare in asa fel incat sa exste o concordanta intre lege si situatia reala din teren.

Este cunoscut faptul ca platformele de transport alternativ au inceput sa se autorizeze ca fiind “transport de persoane in regim de inchiriere cu sofer”, dar noua reglementare ar trebui sa faca lumina in acest domeniu si sa nu amestece aceste tipuri de transport ,si sa nu creeze ambiguitati. In acest sens si in logica “economiei colaborative” nu isi au locul in aceasta reglementare “persoanele juridice”. Cred ca ar trebui facuta o distinctie clara intre activitati:

1. transport public in regim taxi – PFA,II, IF si persoane juridice

2. transport in regim de inchiriere cu sofer – exclusiv persoane juridice

3. transport alternativcu autoturism si sofer – exclusiv PFA,II sau IF.

Este bine cunoscut faptul ca majoritatea conducatorilor auto care fac aceasta activitate prin intermediul platformelor existente au un job principal si in timpul liber ramas presteaza activitatea de transport alternativ. Cred ca ar fi utila o reglementare prin care platforma sa limiteze timpul de lucru pentru colaboratori in asa fel incat timpul de lucru total sa respecte prevederile din Codul Muncii din Romania. Nu as fi incantat ca un sofer care dupa 8 ore de munca la firma unde este angajat si dupa alte 10 ore de condus prin oras sa ma transporte spre casa!

Restrictiile legate de vechimea masinii sau de numarul de locuri(5locuri maxim) imi par contraproductive si fara sens, atata timp cat au ITP valabil. Nefiind vorba despre “transport public”, piata va regla in mod natural cu ce autoturisme este rentabil pentru partile implicate sa efectueze acest tip de transport, cu conditia ca pasagerul sa fie informat ce vechime si cate locuri are autoturismul care urmeaza sa il transporte si acesta sa poata refuza fara nici un fel de cost sau penalizare un autoturism pe care il considera neconform. Exista posibilitatea ca un pasager sa prefere un S-classe din anii 90 (ITP valabil) in detrimentul unui smart fortwoo nou!

Nu cunosc exact ce taxe de autorizare au de platit cei din industria de taxi, dar cuantumul taxelor propuse(100RON) pentru autorizarea colaboratorilor platformelor imi par modice. Ar fi mult mai justa corelarea acestor taxe cu salariul minim brut pe economie ( de exemplu 20% din acest salariu pentru cei care au ca activitate de baza transportul alternativ si 10% pentru cei part time).

In final as dori sa va multumesc pentru posibilitatea de a veni cu observatii si propuneri pe acest subiect si in speranta ca veti citi aceste randuri va multumesc pentru timpul alocat.