In calitate de administrator al unui operator de transport ce desfasoara activitate de transport persoane si marfuri in regim de taxi si inchiriere conform legii 38/2003 inca din anul 2004 si dupa o prima lecturare a textului de proiect (propus de catre actualul guvern) privind activitatile de transport alternativ cu autoturism si conducator auto, pot afirma fara indoiala ca acest text de proiect nu este altceva, decat o alta lege a taximetriei dar cu o alta titulatura si care va favoriza in mod evident doar platformele digitale care furnizeaza noile aplicatii de preluare pasageri (noile dispecerate daca putem sa le numim asa, gen Uber, samd) in detrimentul factorilor implicati in activitate de taximetrie conform legii 38/2003 (dispeceratele taxi actuale, persoanele fizice autorizate taxi si companiile taxi actuale). In sustinerea afirmatiei de mai sus vom face referire la articolele sau la lipsa unor articole din acest text de proiect care, in opinia noastra, vor conduce la aparitia unui regim discriminatoriu in piata transportului cu autoturisme. Lipsa modificarii articolelor discriminatorii care vor fi mentionate in continuare, precum si lipsa adaugirii in textul de proiect ( care speram a fi modificat si completat) a unor noi sugestii (articole) cu privire la activitatile de transport alternativ, vor conduce in opinia noastra la crearea unui mediu neconcurential si discriminatoriu fata de factorii care asigura transportul de persoane in regim de taxi si inchiriere conform legii 38/2003.

Astfel, propunem spre modificare si/sau completare urmatoarele articole din acest text de proiect (ordonanta de urgenta) cu privire la activitatile de transport alternativ:

1. Articolul 13, alineatul(1) completat/reformulat astfel: “ Pentru fiecare autoturism detinut cu titlu de propietate sau in temeiul unui contract de leasing si utilizat in vederea efectuarii transportului alternativ, agentia teritoriala a Autoritatii Rutiere Romane - A.R.R., emitenta a autorizatiei de transport alternativ, elibereaza operatorului de transport alternativ, ………..”.
2. Articolul 13, alineatul (2)

completat/reformulat astfel: “ Pentru autoturismele detinute in propietate sau in temeiul unui contract de leasing de catre operatorul de transport alternativ autorizat, copia conforma a autorizatiei pentru transportul alternativ se

elibereaza numai pentru acelea care sunt inmatriculate in judetul respectiv sau, dupa caz, in municipiul Bucuresti.

Observatie: necesitatea completarii/modificarii articolului 13, alineatele 1 si 2, asa cum au fost propuse mai sus, deriva tocmai din faptul ca trebuie evitata crearea unui mediu neconcurential si discriminatoriu fata de factorii implicati in activitatea de transport persoane cu autoturisme, in acest caz, fata de factorii care desfasoara activitatea de taximetrie conform legii 38/2003.

3. In acelasi consens ( de nediscriminare a factorilor implicati in acest tip de activitate) dar si pentru crearea unui mediu concurential adecvat care sa conduca in final la asigurarea unui transport de persoane taxi sau transport alternativ adecvat fiecare localitati din Romania, propunem completarea textului propus cu privire la transportul alternativ cu articole suplimentare care sa faca referire la urmatoarele aspecte:

1. Verificarea si agrearea autoturismelor destinate transportului alternativ de catre Registrul Auto Roman, o data la un an.
2. Efectuarea metrologiei pentru casele de marcat achizitionate si destinate acestui tip de transport alternativ.
3. Inregistrarea (luarea in evidenta) a caselor de marcat destinate transportului alternativ da catre agentiile teritoriale ale ANAF.
4. (1) Activitatea de transport alternativ trebuie dimensionata in raport cu gradul de satisfacere a transportului public local de persoane.  
   (2) Autoritatile administratiilor publice locale si ale municipiului Bucuresti, prin hotarari ale consiliilor respective, vor stabili numarul maxim de copii conforme ale autorizatilor transport alternativ, necesar pentru executarea transportului in regim de transport alternativ, dupa urmatoarele criterii minime:  
   a) gradul de satisfacere a transportului public local de persoane realizat cu autobuze, troleibuze, microbuze, tramvaie si metrou, dupa caz, asigurand echilibrul care se impune intre acestea ( evitarea crearii de ambuteiaje si aglomerarii traficului);  
   b) gradul de poluare;  
   c) cererea si oferta permanente;  
   d) gradul de aglomeratie in trafic;

Observatie: Toate propunerile/sugestiile de mai sus, credem noi, vor completa si intregii legea activitatii de transport alternativ, astfel incat sa se creeze un mediu concurential adecvat intre factorii implicati in domeniul transportului de persoane cu autoturismele si care in final sa conduca la asigurarea unui serviciu de transport persoane adecvat, rezultatul final fiind acela de satisfacere a asteptarilor clientilor si nu numai.