Sunt un transportator de persoane in regim taxi si as dori sa fac cateva observati la aceasta ordonanta deoarece dumneavoastra spuneti ca veti face o egalitate intre firmele de transport taxi si transport alternativ:

-CAP. II, Sectiunea 2 Autorizarea operatorilor de transport -la Art.13 de ce nu exista o limita de autorizari proportional cu numarul de locuitori al fiecarui oras tinandu-se cont si de autorizatiile taxi care exista in orasele respective pentru a evita ca una din 2-3 masini inscrise in circulatie sa efectueze transport persoane si pentru a evita ca operatorii de transport in momentul in care ajung platitori de TVA sa poata renunta la firma pe care o detin si sa isi infiinteze alta firma neplatioare de tva obtinand alte noi copii conforme de transport alternativ pe aceleasi autoturisme care au fost autorizate in prima firma astfel rezulta o firma nou infiintata cu aceleasi masini si cu noi copii conforme de transport care plateste doar impozitul pe venit de 1% neplatind TVA fiind firma noua. De aceea la taxi multe firme sunt platitoare de TVA deoarece copia conforma este atribuita firmei, aceasta neputand fii obtinuta pe o noua firma deoarece numarul lor este limitat.

-la Art.13 ar trebui introdusa obligativitatea ca autoturismele sa fie in proprietatea firmei sau in leasing avand o vechime de maxim 5 ani la prima autorizare asa cum este la tranportatorii in regim taxi pentru a evita cresterea poluarii, pentru a da siguranta pasagerilor si pentru a incuraja programul rabla unde vechimea masinii este de minim 8 ani. Vechimea maxima de 15 ani asa cum este propusa in ordonanta acum va incuraja aducerea in tara a multor rable din strainatate pe care altii le arunca si deasemenea incurajeaza invechirea parcului auto.

-tot la Art.13 ar trebui introdusa obligativitatea operatorilor de transport alternativ de a avea incheiat un contract de munca cu toate persoanele care efectuaza serviciile de transport cu precizarea exacta a numarului de ore lucrate zilnic. Cei care mai au un alt contract de munca de 8 ore pe zi, cate ore vor mai fi capabili sa conduca si cum vor putea fi controlati daca acestia mai pot efectua in siguranta serviciul de transport alternativ?

-Art.18 ar trebui introdusa interzicerea masiniilor cu folii pe geamuri si luneta chiar daca acestea sunt omologate pentru a observa prezenta pasagerilor in autoturism.

CAPITOLUL III EFECTUAREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV

-Art.20 aparatele de marcat eletronice fiscale ar trebui inlocuite cu aparate de taxat verificate metrologic astfel incat la terminarea cursei clientul va fi obligat sa plateasca suma indicata de aparatul de taxat si de a primi bonul fiscal eliberat de acesta. Astfel se va reduce riscul evaziunii fiscale soferul fiind nevoit sa porneasca aparatul de taxat si nu va exista riscul ca acesta sa incaseze banii numerar pe care aplicatia ii indica si sa evite emiterea bonului fiscal pentru care clientul grabit nu va mai astepta.

-Art.28 lit. f- ce vor verifica Inspectoratele teritoriale de munca cand in ordonanta nu este precizata obligativitatea incheierii unor contracte de munca pentru cei care efectueaza serviciul de transport alternativ. Deci consider ca este necesara introducerea obligativitatii incheierii contractelor de munca lucru care aduce beneficii statului si persoanelor care efectueaza transportul alternativ avand taxele sociale platite, beneficiind de asigurarile de sanatate si contributia la pensie.

Daca considerati necesara intrarea pe piata din Romania a acestor platforme, sunt sigur ca sunteti convinsi ca aceasta ordonanta afecteaza grav serviciile de transport persoane in regim taxi atata timp cat legile si cerintele pentru serviciul de taximetrie sunt mai aspre decat cele pentru transportul alternativ, fortand transportatorii in regim taxi sa aplice tarife mai mari pentru a reusi sa isi acopere cheltuielile pentru indeplinirea cerintelor legii 38, cerinte pe care transportul alternativ in urma prezentei ordonante nu trebuie sa le indeplineasca.

In speranta ca aceste propuneri vor fi observate de dumneavoastra va multumesc!