



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



# MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

10 iunie 2019

## Cuprins

|   |          |
|---|----------|
| <b>1. Deschiderea ședinței .....</b>  | <b>3</b> |
| <b>2. Semnarea listei de prezență.....</b>  | <b>3</b> |
| <b>3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței .....</b>  | <b>5</b> |
| <b>4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței.....</b>   | <b>5</b> |
| <b>5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi .....</b> | <b>6</b> |

## **1. Deschiderea ședinței**

Ședința a fost deschisă la ora 10.00 și s-a încheiat la ora 12.30

## **2. Semnarea listei de prezență**

*Din partea MT:*

ADRIANA KALAPIS – DTR

TRAIAN POPA - DTR

*Invitați MT:*

CONSTANTIN JENICĂ BUCUR – MCSI

IONUȚ COJOCARU – MFP

DAN BUZDUGĂ – MFP

LUCIAN LAMBRU – ARR

FLORIN BĂRBOI - ARR

*Reprezentanții societății civile*

ALEXA TITUJUGANARU ADRIAN

CIOCAN VALENTIN

LAZARESCU CRISTIAN

PATRU MARIAN

DINCA BOGDAN

DAGEAC ROBERTO DANIEL

GIRNET IONEL

NECHITA MARCEL

TICAU C

JIVAN ALEXANDRA

NANESCU ANDREI RAZVAN

VOINEA COSMIN

GHERLE ANCA

BABARELU IVONA

IONITA ANDREI  
PUGNA IOAN  
POP CORNEL  
JIMAN TUDOR  
ANDREI SERBAN  
RADU VIOREL  
DUMITRU ALEXANDRU  
ARAM AURELIAN  
CHIRAN CRISTIAN  
TANASE ALIN  
COJOCARU DANIEL  
BETIVOIU MADALIN  
NICOLAE ARIB  
MIHAI SORINA  
IVAN COSTEL  
CATALIN CODREANU  
ARNAUTU COSTEL VIOREL  
PARASCHIVESCU TEODOR  
STANCOVEANU RAZVAN  
MOLDOVEANU VICOL  
COADA SORIN  
COCHEI ROBERTO  
JAFRI SYED SAAD ALI  
ANGHELINA NUTU  
IOAN DANIEL  
AUGUSTIN HAGIU  
NICUSOR DAN

PANCA DAN

GOAGA NICU MIHAI

GHISA MIHAI

Reprezentanții mass-media

ALEXANDRU LANCUZOV – RRA

ALEXANDRU VLĂDESCU – REALIATEA TV

VITALIE COJOCARI – PROTV

CĂTĂLIN PENA – EVENIMENTUL ZILEI

OANA TILICĂ – AGERPRES

Secretariatul ședinței

LAURENȚIU VOICU - DCRSPON

ADRIAN OLTEANU - DCRSPON

### **3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței**

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

#### ***1. Prezentarea și dezbaterile următoarelor proiecte de acte normative:***

***Proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto***

### **4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței**

Ministerul Transporturilor - MT a publicat, în data de 23.05.2019, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică cu privire la *proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto*. stabilind în acest sens un termen de 12 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

Anunțul a fost transmis atât către persoanele și asociațiile legal constituite care, în conformitate cu prevederile Legii nr 52/2003, au transmis o solicitare în acest sens cât și către confederațiile sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

În data de 3 iunie 2019, a fost publicat pe site-ul MT, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbatere publică.

## **5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi**

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 referitoare la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane. Totodată a fost prezentată o scurtă descriere a prevederilor proiectului de act normativ. În continuarea discuțiilor fiecare dintre cei înscriși la cuvânt și-au prezentat poziția referitoare la proiectul de act normativ:

” - O chestiune de procedură, în textul legii 52/2003 în condițiile în care noi avem obligația să facem observații punctuale prin ... dumneavoastră ați trebui să ne dați posibilitatea să trecem prin tot proiectul de lege articol cu articol și cele 2 minute se referă punctual la fiecare articol.

-: Dar știți că rolul dezbaterii publice este cu totul și cu totul altul.

-: Rolul dezbaterii publice este acela de a se da posibilitatea discutării în comun a acelor observații. În ceea ce ne privește am făcut observații majore, de substanță față de OUG, cum ar fi similar ... pe care noi din punct de vedere legal de a face observații punctuale pe articol, să discutăm articol cu articol.

-: Dar știți că această procedură pe care dumneavoastră o invocați a fost supusă dezbaterii sub formă de dialog social. Procedură legală prevăzută de legea 162.

-: Vorbim aici de dispozițiile legii 52/2003 și aveți obligația legală să faceți o dezbatere publică.

-: Da, asta și facem.

-: Bun dacă o faceți și o facem cât suntem aici o facem în condițiile respectării legii 52.

-: Da de când nu respectăm legea 52?

-: Păi ar trebui să ne dați posibilitatea să discutăm articol cu articol, ceea ce nu se poate în 2 minute.

-: Păi atunci cum să facem?

-: Posibilitatea recomandărilor făcute cum ce v-au împiedicat?

-: Ați spus că ați făcut recomandări, sugestii și propuneri. Bun, înseamnă că le-ați făcut.

-: Intenția legiuitorului era de a nu pune în discuție ceea ce am pus în scris ... deci aveam obligația să facem observații, le-am făcut și normal ar fi ca dezbateră publică să se refere la aceste situații. Știu este o dezbateră, un proces promovat, ne cerem scuze dacă vom mânca din timpul tuturor dar numai în felul acesta realizați o dezbateră publică. Altminteri, dacă dumneavoastră veniți și spuneți că cei înscriși la cuvânt au doar două minute, în cele două minute se pot face /.../

:- Haideți, totuși, să vedem pe parcurs dacă se poate și altfel.

:- De vreme ce aveți obligația să publicați și procesul verbal al ședințelor, vă rog să țineți seama de cele ce am spus.

(...)

Radu Viorel: Am luat act de acest proiect de Ordonanță prin care se dorește reglementarea unui serviciu care de aproximativ 4 ani se desfășoară în condiții ilegale în București și în anumite localități din țară și am constatat cu nedumerire că acest serviciu se dorește a da posibilitatea unor persoane fizice care vor să ...

-: Aș avea rugămintea să faceți punctual propuneri, fără considerații personale.

Radu Viorel: Propunerile le-am făcut în scris și e normal să spun motivele pentru care, ceea ce spun acum le-am trecut în propunerile pe care le-am trimis.

Radu Viorel: Am constat un lucru care a distorsionat toată activitatea noastră, este vorba de deținerea unui autovehicul printr-un contract de comodat. Dacă la taxi toate autovehiculele sunt deținute...

-: ...o altă formă de proprietate.

(...)

Cătălin Codreanu: Bună ziua. O să fac referire la teritorialitatea serviciului și la discriminarea între cele două servicii de transport, respectiv taxi și transportul alternativ. Transportul alternativ nu trebuie restricționat în raza teritorială a organului care a emis autorizația de transport pentru că transportul alternativ nu funcționează pe aceleași raționamente privind teritorialitatea în cadrul serviciului de taxi. Știm că la taxi este altă modalitate de eliberare a acestor autorizații. Pentru serviciile de taximetrie o limitare teritorială se justifică prin faptul că serviciile

reprezintă un serviciu teritorial local de utilitate publică reglementat și autorizat de autoritatea locală în baza unui regulament propriu care este răspunzătoare pentru buna funcționare în raza localității. Nu este niciun argument logic, de ordin economic sau legal care să impună o astfel de limitare teritorială. O restricție în desfășurarea unei activități economice trebuie să aibă fundamente economice sau juridice întemeiate și solide. În acest caz, cei care vor limitarea teritorială nu au adus niciun fel de argumente în favoarea unei astfel de restricții. Așa zisul argument al asigurării unui cadru concurențial /egal/ pentru taxi și transportul alternativ nu este valid din punct de vedere juridic sau economic în acest context, cele două servicii fiind diferite. Există diferențe de reglementare și între serviciul de taxi și cel de maxi taxi și cel de transport în regim de închiriere. Restricționarea teritorială împiedică desfășurarea acestei activități tocmai pentru oamenii care au cea mai mare nevoie de ea. Transportul alternativ este complex. Veniturile necesare unui trai decent sunt pentru cei care practică aceste activități. Tocmai aceste persoane care au nevoie și au un venit limitat sunt cele care au nevoie să practice aceste activități de transport alternativ. O altă categorie ar fi studenții care vin să-și completeze veniturile necesare studiilor universitare practicând transportul alternativ cu mașina părinților, mașini care de multe ori sunt înmatriculate în localitatea de domiciliu, nu toți cei care fac acest lucru sunt din București sau alte centre mari universitare. Timpul rămas o să-l folosesc pentru discriminarea între cele două servicii de transport. Este necesară militarea pentru liberalizarea propriului serviciu de taxi și ridicările restricțiilor care împiedică creșterea concurenței și beneficiilor pentru consumatori, iar nu pentru limitarea altora noi. Consiliul Concurenței a stabilit deja că multe dintre restricțiile pentru serviciile de taxi sunt neconcurențiale și afectează interesele consumatorilor. A aplica același lucru și /.../ neconcurențiale și serviciilor de transport alternativ reprezintă o dublă încălcare a intereselor consumatorilor și promovarea acelorași erori de logică economică și în noua legislație. Dacă se dorește eliminarea unei discriminări între cele două servicii atunci serviciile de transport alternativ ar trebui să beneficieze de aceleași facilități precum și cele de taxi: acces la stațiile de taxi, bandă de rulare dedicată asemenea transportului în comun, acces la pasageri și tarifare etc. Nu putem vorbi de discriminare doar în scopul restricționării condițiilor efectuate a transportului alternativ, dar uităm de discriminare atunci când alegem să păstrăm privilegiile și avantajele actuale prevăzute de lege pentru serviciile de taxi. Aplicarea acestui principiu de nediscriminare și egalitate de tratament pe piață trebuie să funcționeze în ambele sensuri, și atunci când ne uităm la obligații și atunci când ne uităm la...

(...)

Răzvan Ionescu: La partea finală a proiectului de ordonanță sunt trecute niște termene pentru implementarea măsurilor prin respectiva ordonanță. Cum ar fi de exemplu termenul de 60 de zile, o perioadă de tranziție pentru a se putea pregăti



stadiul și modul de implementare al ordonanței. Sunt de făcut din perspectiva operatorilor platformelor digitale mai multe modificări dacă sunt de făcut în funcție de reglementările pe care le va aproba ordonanța și 60 de zile consider că ar fi un termen prea scurt tocmai pentru că am putea să fim în acord cu ceea ce se impune din perspectivă tehnică. Deci aş propune eventual un 90 de zile în loc de 60 de zile, trei luni. A doua chestiune. La articolul final se păstrează data calendaristică de 30.09.2022 și indiferent cum am citi acest articol limitarea în timp a efectelor proiectului de ordonanță cred că este neinspirată pentru că oricum va urma o lege de aprobare a ordonanței și în egală măsură dacă citim articolul acela 37 care e ultimul articol cu observația pe care ați făcut-o că nu poate fi făcută fără a depăși data de 30.09.2022 s-ar putea înțelege că doar cine aplică pentru autorizațiile de transport alternativ până la acea dată intră pe efectele acestei ordonanțe. Ori nu cred că poate fi gândit că numai acum și doar pentru următorii doi ani cine are de gând să facă transport alternativ vine și se autorizează ca să profite de efectele ordonanței.

- O să luăm în calcul propunerea dvs.

Răzvan Ionescu: A treia chestiune. Odată intrată în vigoare orice formă ar avea Ordonanța de Urgență ea ar trebui să aibă o anumită stabilitate, să nu fie modificată /.../ se pot întâmpla, în istorie am văzut ordonanțe de urgență care până la momentul aprobării prin legea de aprobare suportă succesiv mai multe modificări. O astfel de modificare dacă nu dezbatem astăzi bine, dacă nu iese bine proiectul și odată să îl cântărim ca el în forma aceea să fie aprobat ar putea bulversa și ar fi contraproductiv.

Răzvan Ionescu: Încă un subiect important. În ceea ce privește strict rolul operatorului de platformă digitală. Noi prin definiție la bază ca intermediere suntem în sfera zonei societății informaționale. În momentul în care suntem supuși autorizării ca și regulă ceea ce încalcă dacă ar fi doar așa și suntem în logica aceasta se încalcă directive de servicii și multe altele din zona aceasta a societății informaționale. Dar dacă totuși suntem autorizați atunci înseamnă că putem să facem conform și jurisprudenței pe care ați pus-o în nota de fundamentare și altfel de servicii în domeniul de transport. Deci ca urmare ca o consecință imediată a acceptării autorizării acestor operatori de platforme digitale trebuie să se și poată face ceva în domeniul transporturilor iar acel ceva este această setare de preț care trebuie și poate fi făcută pe criteriile din CJUE din cauza 43415 și ca atare trebuie să fie recunoscut un astfel de drept. În forma de ordonanță de multe ori se pune, mă rog, s-au făcut propuneri că le-am citit și pe acelea, să nu se poate face modificări. /.../ Și ultima...

Lăzărescu Cristian: Mă numesc Lăzărescu Cristian, sunt președintele Asociației de Transport Alternativ, vicepreședintele Federației Operatorilor de Transport. Față de proiectul pus pe site în dezbatere publică, am venit cu amendamentele proprii. Considerăm că este oportun și chiar urgent apariția acestei ordonanțe de urgență, care, în sfârșit, reglementează un transport alternativ față de serviciile clasice de transport în regim de taxi care au existat până acum. Rog să se țină seama de la început că vorbim de un serviciu economic strict comercial, deci nu intră sub incidența transportului public de persoane sau al utilității publice. Din acest punct de vedere, orice propunere ce impune limitări sau restricții în desfășurarea acestui serviciu, practic, încalcă legile concurenței. Vorbim de un serviciu strict comercial. Față de amendamentele propuse, susținem integral, cu o singură obiecție, forma afișată, respectiv la art. 21 acel ecuson emis de către platforme cu obligația fiecărui șofer de a avea acel ecuson cu numele platformei în parbriz. Considerăm că sunt exemple Spania, Franța, în care acel ecuson este eliberat de către autoritate. Și atât. Deci nu putem da dreptul unor entități private să emită niște ecusoane care, ca să vă dăm un singur exemplu, dacă cineva introduce în contractul cu operatorul de transport o clauză de exclusivitate, practic, îngăduim accesul celorlalte platforme de a intra în piață. Deci considerăm că acel ecuson să fie eliberat de către ANREE și, în baza acelu ecuson, conform articolelor din lege, cu îndeplinirea condițiilor, primesc operatorul pe platformă.

Ghișa Mihai: Ținând cont de faptul că și aceste aplicații și sunt un serviciu alternativ, ca transportatori în regim de taxi, considerăm că, fiind un transport alternativ exact ca acesta, de taxi, nu pot fi un serviciu alternativ, atâta timp cât ele sunt nelimitate. Deci ele, fiind un transportator alternativ, trebuie să fie limitate, în primul rând (mă refer la autorizație), iar acestea trebuie să fie cel puțin, dacă nu mai drastic, cum sunt în alte țări, adică vechime mai mică pentru poluare, ca să nu poluăm orașul (căci despre asta este vorba). Ce am văzut în acest proiect, avem o poluare foarte mare. Adică o s-ajungem în toată țara, toate cazanele care fac transporturi de persoane. Și siguranța cetățeanului se află în aceste autoturisme. Vreau să țineți cont că, de patru ani de zile, circulă pe această piață, neavând cărți de muncă și nici alte taxe pe care transportatorii de taxi le plătesc astăzi. Pentru aceasta, cerem să fie reglementați cel puțin, dacă nu chiar mai drastic, mă refer la legislație și la numărul de autorizații, ca la taxi. Mulțumesc!

Lucian Lambru: Am să vă dau citire unui articol din Legea 38, ca să ne lămurim cu vechimea. "În cazul în care, în cazul transportului de persoane în regim de taxi, copia conformă numită <Autorizație Taxi>, se va atribui, pentru prima dată, pentru o perioadă de cinci ani, numai pentru autoturismele care nu depășesc vechimea de cinci ani la data fabricației, locându-se, cu această ocazie, și numărul

de ordine". Deci pentru prima dată, vorbim de cinci ani. Vreau să vă spun că astăzi ....

- La prima autorizare, autoturismul nu trebuie să depășească cinci ani de la data fabricației.

- Luați autorizația pe cinci ani, da? Plus cinci, zece ani, da? Zece ani vechimea autoturismului. Dacă are patru ani și nouă luni la momentul expirării valabilității autorizației, respectivul autoturism va avea 10 ani vechime.

- Nu vă supărați, nu e așa!

- La prima autorizare este de cinci ani, iar, dac-ai făcut 10 ani, îți pune în vedere să înlocuiești mașina. La Primăria Capitalei, unde ne aflăm acum. Faceți o adresă la Capitală și o să vedeți cum se procedează. Legea spune clar: 5 ani, 10 maxim.

- Cum a făcut 10 ani mașina, îți face adresă, dacă nu, pierzi autorizația.

- O autorizație taxi sau o copie conformă se va prelungi la cerere /.../

Lucian Lambru: Lăsați-mă să-mi duc ideea până la capăt.

- Autorizația se va prelungi la cerere, pentru o perioadă de cinci ani, cu menținerea obligatorie, a aceluiași număr de ordine, numai dacă, la data cererii, sunt îndeplinite, după caz, următoarele condiții: la data cererii, autoturismul pentru care s-a solicitat prelungirea autorizației Taxi sau a copiei conforme nu depășește vechimea de 10 ani de la data fabricației și este deținut conform. 10 + 5. 15 ani.

- Nu este adevărat!

- Vreau să vă spun că astăzi, în marile orașe ale țării, probabil, unde-și va desfășura activitatea și acest transport alternativ, nu mai vorbim de autorizare. Vorbim doar de reînnoire. Deci vorbim de 15 ani.

(...)

Pugna Ioan: Două minute. Am făcut 11 ore pe drum, cred că-mi mai dați două minutele. Ce-a spus domnul de la Coaliția Digitală, că studenții, că mai facem și part-time și nu-știu-ce, cu schimbarea denumirii în Legea Ajutorului Social. La oraș e o delimitare. Astăzi în Constanța. Mâine la Cluj, deci e clară treaba, cred că în localitatea de autorizare rămânem acolo, la proprietate, ce povestim? Adică eu am reprezentanța Skoda, cumpăr 100 de Skode, îmi iau pe ele autorizații și-mi găsesc praf pe ele. Exclus. Deci identic ca în Legea Taximetriei, proprietate sau contract de leasing. Nu că-i mașina lui mămica, nu că-i... deja e un serviciu full-time, hai să n-o mai dăm în /.../, că două ore sau trei ore, să completăm veniturile. E un serviciu full-time. La articolul 13, vă rog, am văzut că amendamentele propuse de noi cu grila s-a introdus în formă revizuită, cu grila de costuri la avizare anuală, adică 50.000 de lei pentru operatorii cu peste 100 de vehicule trecem peste el. La articolul 13 ar trebui să dispară de acolo... mă scuzați, mă gândesc că la Ministerul Transporturilor găsesc și o măsuță, n-am venit pregătit pentru asta.... La Lit. D, contractul de închiriere înregistrat la Agenția Națională de Administrare Asociația de Monitorizare Taxi Transilvania, pentru că, să aveți în vedere, vă rog frumos, fiecare oraș are particularitățile lui, la ambele servicii. Adică ce faceți dvs acuma are impact național, chiar dacă aici, majoritatea sunt

din București, eu sunt din Cluj, dacă nu știți. Mulțumesc! La punctul 2 avem "pentru autoturismele deținute în proprietate, închiriere sau comodat", dispăre închiriere și comodat, adică e o măsură total aiurea. Din moment ce se autorizează, bănuiesc că... Urmează modificarea tuturor taxelor în euro la cursul BNR, la fel cum a zis și domnul Lăzărescu, ecusonul emis de ARR. Nu mi se pare ok să emită un privat ecuson. Emis de ARR contra cost. La fel, accesul taxiurilor, pentru că, probabil, nu știu cum evoluează lumea asta, dar probabil și taximetriștii o să dorească acces pe aceste platforme. Îl vrem. Nediscriminatoriu. Adică dacă eu vreau să mă duc să-mi bag taxiul la voi, eu, operator autorizat, mașină autorizată, să accesez și eu platforma. În momentul în care am accesat platforma, "autorizat, conform celor scrise aici, să preiau prețul platformei", pentru că, dacă platforma e atât de șmecheră și-și împachetează produsul atât de bine, încât o cursă de 15 lei o vinde clientului cu 40, că cică-i search, vreau și eu diferența... Ați înțeles ideea, în rest. Și perfect legal, adică pornesc ceasul, conform legii, emit bon fiscal și, pe diferență, se emite factură. deci o măsură pe care trebuie s-o aveți în vedere este ca obligatoriu ce ar mai trebui modificat din punctul meu de vedere, este vechimea, să mai umblați acolo. Deci la prima autorizare la taxi, scrie 5 ani, aici ziceți că 15 ani, o Dacie zâmbetul lui Iliescu poate să facă multe. Vă rog frumos să rețineți. Taxiurile pot accesa platformele VTS, conform autorizării de operator pe care o au și diligențelor pe care le au în spate, ăia cu care accesează platforma preiau și eu modul de utilizare a platformei, exclus contract de comodat și închiriere și toate taxele modificate în euro. Exclus raza de acoperire. Sunt limitați teritorial, frumos, cum sunt și taxiurile, e de bun gust. Se poate să avem o discuție constructivă, cred că trebuie să ne gândim în primul rând la client. Clientul decide și clientul e zeu la ambele servicii. Mulțumesc!

Pătru Marian Laurențiu: Tocmai a fost colegul de la Cluj, vin și spun că eu sunt part-time, un șofer la Uber. Am contract de muncă. Am un SRL. E nevoie de această legiferare. S-au depus către Guvern 400.000 de semnături pentru autorizării pentru platformă.

Este foarte bună ordonanța. Și termenul acela de 60 de zile pentru a putea să fie mărit la 90 de zile pentru a fi autorizat.

(...)

Nicolae Hrib: Nicolae Hrib. Bună ziua! Numele meu e Nicolae Hrib. Nu reprezint nicio platformă, nu reprezint nicio entitate. Vreau să vă spun că sunt un șofer care face UBER de 3 ani de zile...

Punctul meu de vedere este următorul: trebuie să mergeți și să înțeleagă o companie de taxi că serviciul de ridesharing nu este un serviciu de taxi, este complet diferit. Serviciu de taxi se adresează, este un transport public local, serviciul de ridesharing este un serviciu privat. Ca să faci parte din acest serviciu trebuie să îndeplinești niște condiții. Acele condiții sunt impuse de platformă. Vreau să vă spun următorul lucru: din punct de vedere al fiscalizării am citit în proiectul de ordonanță că se dorește introducerea unei case de marcat pentru cursele care vor fi plătite cash în aplicație. Dar să nu uităm că platformele sunt

digitale și au posibilitatea și o fac în momentul de față atât facturarea cât și chitanțele se emit în format electronic. Nu înțeleg de ce totuși se dorește ca un serviciu care este complet digitalizat să revină înapoi în forma cu casa de marcat. Acele chitanțe și acele facturi au numere de înregistrare și sunt declarate.

- Un cod fiscal.

Nicolae Hrib: Atât am avut de spus.

- Mulțumesc! O să rog colegii de la Finanțe, 2 secunde, să spună un punct de vedere despre această problemă.

- Presupun că e simplu, pentru că așa spune legea. Legea exact asta spune. Vorbim de un act normativ în vigoare. OUG 28 care prevede că în momentul în care un operator economic care prestează un serviciu și încasează în această modalitate pe care a precizat-o, cash, trebuie să elibereze bon fiscal. Atâta timp cât legea asta e în vigoare trebuie să respectăm.

- Prin aplicație cum se face?

- Modalitățile prevăzute de OUG 28 care înseamnă că e obligatorie emiterea de bon fiscal sunt următoarele: numerar, card, respectiv substitut de numerar. Deși dacă un șofer încasează cu cardul în mașină contravaloarea cursei, trebuie să dea bon fiscal.

- Contravaloarea unui serviciu sau a unui produs...

- Domnul Crețan Cristian.

- Cu precizarea că nu a fost interpretat articolul din ordonanță, a fost preluat și i s-a dat o altă interpretare.

- Cei care plătesc prin aplicație nu mai dau bon fiscal.

- O singură observație la proiectul care este în dezbatere publică. Mi se pare absolut normal pentru legislația modernă. O să revin din nou la problema utilității, pentru că nu este un serviciu public, nu este reglementat de către autoritatea locală. Iar în condițiile zonei metropolitane e foarte greu să limităm la domiciliu sau la locul în care și-a creat rezidența. Se dezvoltă zonele metropolitane. Foarte mulți din București stau lângă București. Ce să facă? O să meargă ocazional și după aceea se întorc singuri?

- În mod economic nu este normal. Și o ultimă chestiune, ne susținem liberalizarea totală a pieței. Dacă colegii de la taxi doresc acest lucru, noi am susține și am susține fără niciun fel de restricții ca și ei să fie complet liberalizați. Mi se pare foarte normal ca într-o țară europeană ca toată lumea să concureze pe aceleași principii. Dar aceleași principii nu înseamnă să le folosim și noi în galben să ne scriem taxi pe ele ci să fie liberalizate conform modelului de business al fiecăruia.

- Din 2003 aveți liberalizare.

Ivan Costel: Țin să mulțumesc Guvernului pentru inițiativa acestei platforme digitale. Și întrebarea mea este cât de curând se va urgenta această legiferare?

Goagă Mihai: Bună ziua! Eu sunt un consumator ca să mă înțelegeți și referitor la taxi ceea ce sunt de acord cu legiferarea acestor platforme cred că poate și dumneavoastră vi s-a întâmplat sau chiar celor care fac taxi, familiilor, să stea cu

copilul în brațe pentru 2 kilometri și să îi ceară 50 de lei, 20 de lei, 30 de lei și să nu poată să ajungă n acel loc.

- Ați reclamat?

Goagă Mihai: Stimă și respect pentru taximetriștii care sunt aici. Nu avem nimic de zis. dar gândiți-vă, presupun că cineva din familiile dumneavoastră a întâmpinat o problemă de genul.

- Dorim să se legifereze cât mai repede acest proiect pentru că avem nevoie ca și consumatori, nu contează aplicația cât costă. Cam asta am dori ca și cetățeni să ne putem face treaba și să ne fie viața mai ușoară.

- Doriți legiferarea proiectului?

- Da.

Goagă Mihai: Și șoferii care fac part time, 80% din ei, cei 80% care fac part-time o să rămână doar 20 și o să ajungem tot la culoarea galbenă.

Alexandra Jivan: Bună ziua! Sunt avocat și reprezint Asociația Banat Taxi din Timișoara. Am destul de puțin timp la dispoziție. Am înțeles și multe din argumente. Deja s-au prezentat de către cei din sală. O să punctez pe partea de procedură. Noi susținem respingerea acestui proiect din motive procedurale și anume faptul că nu se justifică nici situația excepțională și nici cea de urgență. Două dintre elementele esențiale ce condiționează emiterea unei ordonanțe de urgență a Guvernului. În acest sens, înțelegem să modificăm articolele 115 din Constituție și 2 decizii ale CCR din 2009 și 2010 care susțin același lucru. Și cel de-al doilea argument care vine în susținerea aceleiași poziții este că protecția concurenței loiale este un drept constituțional reglementat de art. 135 din Constituție. Prin urmare, același art. 115 interzice în mod expres interzicerea unui drept constituțional printr-o OUG. În măsura în care acest proiect va trece, cu siguranță Intenționăm să solicităm suspendarea efectelor acestuia și ulterior abrogarea OUG. Mulțumesc!

Jugănaru Adrian Marius: Bună ziua! Numele meu este Jugănaru Adrian, reprezentant Asociația Banat Taxi din Timișoara. Noi suntem pentru Retragerea acestui proiect deoarece este profund Discriminatoriu și ilegal. Nu putem adopta o lege cu dublă măsură. Dacă noi 4 ani de zile ne-am suspus legilor române, am prezentat mașina în RAR, șoferi autorizați, vechime, ne-am confruntat cu vechimea și tot ce cere legea română, am intrat într-o boală cronică. Ce instituție a statului a protejat aceste platforme care de fapt sunt o metodă de rezervare a serviciului de taximetrie. Pe față. Cum ai rezerva la cinema, un bilet la cinema. Deci serviciul tot de cinema e. Vă dau două argumente clare. Sunt două instanțe române care au statuat foarte clar: Tribunalul Cluj și Curtea de Apel Cluj că sunt taximetriști ilegali. Fapt pentru care fac concurență neloială și trebuie interziși. Au fost Curtea de Justiție care sunt taximetriști. Dacă astăzi spuneți că nu sunt taximetriști, vă rog să îi definiți foarte clar ce exercită și să îi inserăm în legea 38, în legea specială ca și la medici. Asta nu e o interzicere a profesiei. Chiar am văzut pe procedură CCR clauză penală pentru cei care fac taximetrie fără

autorizație. Nu mi se pare normal să legiferați cu dublă măsură. Asta înseamnă sinuciderea economică a taximetriei. Distrugerea din secunda doi, vă aducem autorizațiile aici și intrăm în greva foamei. Pentru că nu putem să ținem cadența unu fără nicio obligație, sau mai puține obligații și noi legați în lanțuri. Nu, dacă faci taximetrie identic, regulile taximetriei. dacă nu, vă rugăm să fiți, cum a fost domnul de la ARAF și tot respectul meu, specificat „Domnule nu fac taximetrie”. Specificat clar ce fac și vă dau câteva puncte pe care eu le-am depistat discriminatorii. Tariful dinamic care pentru noi este un tarif reglementat de ANRSCE. Dâșii vin cu tarife mincinoase. Că nu este de lucru sub noi și ne fură clienții. De fapt asta este realitatea. Și când e de lucru apelează la tariful dinamic și păcălesc clienții. Aici trebuie renunțat la tariful dinamic. Aparat de taxat verificate metrologic și fiscal. Nu numai fiscal. Adică noi suntem proștii satului? Noi ne supunem legii, dâșii vin, fac identic aceeași meserie dar își iau o casă de marcat cum doresc dâșii. Deci aparat de marcat ca ale noastre, verificate atât metrologic cât și fiscal. Trei. autoturisme în proprietate sau în leasing. Și asiguratorii, au văzut că ești transportator, ai o asigurare mult mai mare. E o altă discriminare. Eu vin cu comodatul, normal că plătesc o asigurare mai mică. Și poate să fie cum a zis un coleg de-al meu: „Am cumpărat o mașină de la unul care a murit. Mă bag pe platformă cu el, (...) să facă taximetrie. Ce îl oprește? Nu îl oprește nimeni. Vechimea autoturismului. Domnule de la ANRE, toți din România care facem taximetrie pentru prima dată am băgat mașinile la 5 ani. Eu am făcut leasing-uri și am mâncat neagră. Dumneavoastră acuma să ne mințiți să spuneți că până la 15 ani e rușinos. Vă spun pentru că dacă unul spune că nu a băgat pentru prima dată mașină pentru 5 ani la prima autorizare.

Jugănaru Adrian Marius: 5 ani la prima autorizare și 10 ani la prelungire. Culoarea. Dacă noi suntem obligați ca să fim identificați de clienți după culoare care decide consiliul local cu dâșii dar să aibă și ei o culoare. Astea sunt 7 puncte. Dacă vreți vi le las. Dacă aveți intenția să luați. Oricum noi cu casa de avocatură vom ataca în instanță pentru că nouă ni se pare profund ilegal și imoral această ordonanță, nu se poate legifera cu dublă măsură, clar. V-am spus realmente. Deci hotărâri ale instanțelor. Toată lumea crede că dacă îi declarați taximetriști. doi. Stau cu colegii noștri la cluburi. Un rând taximetriști, un rând plafone, amenii rezervă aceeași activitate. Trei. Clienții acre vorbesc. Adică îi aducem în instanță și demonstrăm că fac identic aceeași activitate. Și acuma dumneavoastră veniți și legiferați cu niște legi. După ce că ne-ați băgat în moarte clinică prin neluarea de măsuri 4 ani de zile, nouă ne-ați cerut hârtii, hârtii, hârtii. Dâșii au venit la negru. Acuma urmează asasinarea taximetriștilor cu această ordonanță. Nu se poate. Eu vă las câteva chestii și dumneavoastră decideți.

- Îmi pare rău dar nu am să vă dau satisfacție. Mai devreme, domnul de la Asociația Banat a făcut niște afirmații referitoare la hotărârea Curții Europene de Justiție, referitoare la Curtea de Apel Cluj, etc. Total fals. Nu vreau să fie cineva indus în eroare. Dacă luăm și citim exact hotărârea Curții Europene de Justiție, acolo sunt declarate platformele. E vorba de un proces intentat de o asociație

spaniolă către platforma UBER, proces ce a fost strămutat din Franța la Curtea Europeană de Justiție. Iar acolo din hotărâre, din textul hotărârii redactării hotărârii reiese faptul că UBER este un transport nepublic. Nepublic! Înseamnă privat.

(...)

- Hai să facem o diferențiere clară. Transportul public local este un serviciu adresat întregii mase a populației pe când aceste servicii de transport alternativ sunt niște servicii bazate doar pe contract și doar (...)

Andrei Ionița: Andrei Ionița mă numesc. Sunt din partea Star Taxi și o să vorbesc și din partea Info Taxi. Din păcate, procedura pe care noi o considerăm nelegală ne obligă să facem această amalgamare de luări de cuvinte. Am auzit foarte multe lucruri spuse de o parte și de alta, cu tot respectul, sunt în mare parte n dezacord cu tot ce s-a discutat. Pentru că timpul este puțin și nu aș vrea să intrăm în chestiuni de detaliu, o să mă păstrez în chestiunile mai generale. Despre decizia Curții Europene de Justiție vorbesc oameni care cel mai probabil nu au pregătire juridică. Dâșii își pot permite să facă afirmații cu un caracter mai larg. Cu mult mai aplicat vorbind și în bullet points ca să nu existe niciun fel de problemă, Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu a atribuit nici măcar de recomandare pentru statele membre, ceea ce s-a spus acolo și ceea ce s-a preluat, după părerea mea, extrem de greșit și sper că nu din rea voință, cum că ne obligă Curtea de Justiție a Uniunii Europene de a legifera acest serviciu de transport este o chestiune care nu zboară, cu tot respectul. Ce spune însă, decizia UBER Spania, spune cât se poate de clar că serviciul Uber care a fost avut în vedere, este vorba de un serviciu în domeniul transporturilor.

- Bun. Aceasta...țineți minte ce am spus până acum, o să mai spun câteva lucruri. Chestiunea asta cu animalul transportului alternativ nu e nou. Noi avem deja trei proiecte de lege în Parlament care se concurează unele pe altele. Avem un proiect cu ride sharing, avem un proiect cu transportul alternativ VTS, avem un proiect care ține de economia de acces sau ceva de genul ăsta. Ok

- Colaborativ?

- Acuma, ce vreți dvs să faceți? pentru că eu dacă citesc de exemplu definiția transportului alternativ cu care ați început, eu înțeleg cu tot respectul, eu înțeleg că de fapt dvs. le reglementați taximetria.

- Paralelă...

- Corect, da.

- Paralelă, taximetria paralelă.

- Dați-mi voie să...

- Adică hoția.

- Dați-mi voie să vă spun ceva, un aspect la care probabil nu v-ați gândit.

- Amnistia.

- ...un aspect la care probabil nu v-ați gândit. Noi am avut curiozitatea să vedem toate punctele de vedere exprimate de autoritățile de resort, guvernul României,



Consiliul Legislativ și în ceea ce privește proiectul de ride sharing, acolo sunt niște chestiuni foarte interesante. Se pleacă de la poziția Uber și se spune așa: atenție, înainte de decizia Uber Spania, înainte de 2017 și se spune așa, în poziția consiliului legislativ, unde vom ajunge foarte probabil și cu acest proiect de oug. Și deși specialiștii vin și spun așa, domnule dacă te uiți la ce se întâmplă și vezi că serviciu, un serviciu de transport, faptul că apare o aplicație acolo nu schimbă natura serviciului. Și atunci vă întreb și eu acum, nu ca avocat, vorbesc ca un om care a terminat, mă rog un minim de gramatică de limbă română, transport alternativ, întrebarea care se pune alternativ la ce?

- La taxi.

- ..la taxi și la ce? la ce mai scrie în Legea 38 nu? la transport în regim de închiriere.

- Cu tot respectul, dacă mă tot întrerupe...exercițiul e contra productiv. Deci dacă noi legiferăm un transport alternativ apoi acesta trebuie să fie alternativ la ceea ce oferă deja reglementările în vigoare, ori reglementarea de bază este Legea 38. Noi de aia ne-am permis să vă spunem cât se poate de clar câteva chestiuni: dacă reglementați transport alternativ definitiv, să iasă studenții de două ori pe zi, să iasă de 5 ori pe săptămână...să iasă când vor ei, dar să nu facă taximetrie să nu facă transport de încheiere de ce? pentru că o pot face. Frumusețea discuției tocmai asta e, ei o pot face. Dacă vor să facă taximetrie să se facă taximetriști. Nu obligă nimeni pe cineva să facă altceva sau nu interzice accesul la o piață. Nu. Piața există, există piața deja reglementată. Acestea fiind spuse, o să le regăsiți printre propunerile pe care le-am făcut, trimiteri, delimitări ale acestui proiect de oug față de dispozițiile Legii 38 în principal, există iarăși o interdicție pe care noi o vedem ca fiind foarte importantă, există o interdicție....

- Ce vreau să vă spun este următorul lucru: chestiunea este extrem de importantă și proiectul dvs, de reglementare este deficitar din foarte multe aspecte, deși se spune că un contract de transport se încheie între transportatorul autorizat alternativ, unul dintre domnii care au vorbit mai devreme și client, în realitate prețul este fixat de platformă pentru că dacă mergeți la ultimele consecințe,ca, exact ce spunea un coleg avocat mai devreme, dacă cineva vrea să vadă în platformă un exercițiu neutru de simplă intermediere, de punere în contact apoi platforma nu are voie să fixeze prețul. Nu are voie.

- Corect.

- Prețul ar trebui să aveți atâtea prețuri câți transportatori alternativi sunt.

- Așa este.

- O altă chestiune, tariful dinamic este o chestiune pe care o face platforma? Nu. O face transportatorul alternativ.

(...)

- Art. 20 am tot respectul pentru reprezentantul Finanțelor e o chestiune importantă. Rugămintea mea este, aveți perfectă dreptate, sunt de acord cu ceea ce ați spus dvs. mai devreme dar atenție dispozițiile oug 28/1999 au fost

răstălmăcite prin introducerea unui simplu cuvânt, direct. Dacă citim dispozițiile art.1 din oug 28/1999 o să vedem că un astfel de cuvânt nu apare, consecințele pe care le produce inserarea unui astfel de Guvern în proiectul de oug nu sunt deloc justificate, în rest noțiunea de factură, chitanță toate fac trimitere la codul fiscal și este pur și simplu aiurea să discutăm aici despre ce? Despre faptul că unii nu vor să respecte legea în Țara Românească.

Andrei Ioniță: Eu sunt....aș vrea să ...

- Știți că nu e procedural ok... am înțeles ok. Vă rog.

- Domnii mei dacă tot nu vreți de exemplu să reglementați un transport alternativ veritabil, consecința imediată este ce reglementați dvs? Dvs. reglementați peste taximetrie. În expunerea de motive pe care ați făcut-o sunt chestiuni care țin de ce? Sunt chestiuni care țin de economia colaborativă și aici pentru reprezentantul Ministerului Tehnologiei Informațiilor ceea ce reglementați nu este un veritabil furnizor de servicii informatice pentru că în realitate acesta ar trebui să aibă o poziție neutră, legea comerțului electronic într-adevăr interzice în art. 4 alin. 1 interzice oricărei autorizări a unei astfel de platforme atâta timp cât are caracter neutru. Art 4 alin 2 și decizia CJ UE vă dă dreptul să impuneți orice fel de autorizație cum vreți. În ceea ce privește respectarea mediului, dacă vreți un transport alternativ veritabil, obligați-i să facă un transport de persoane în regim comercial numai cu autoturisme electrice. Că avem procedură de infringement pe mediu. Deci dacă vreți cu adevărat să fiți ... dacă vreți transport alternativ fără afectarea mediului, dacă vreți un transport alternativ veritabil, obligați-i să facă un transport de persoane în regim colegial numai cu autoturisme electrice. Că avem procedură de infringement pe mediu, deci dacă vreți cu adevărat să fiți...dacă vreți transport alternativ, dacă nu se dorește transport alternativ și se dorește să se intre peste taximetrie și regimul trebuie să fie cel puțin același cu regimul de taximetrie. Cu tot respectul pentru reprezentantul ARR acolo ce ați făcut dvs nu este o interpretare, este o încălcare a legii. Eu nu pot veni cu o mașină de 10 ani ca să o prelungesc după aceea la 15. Obligația este să respect termenul inițial de 5 ani cu posibilitatea ca regimul de prelungire, având în vedere că am operat deja 5 ani cu respectivul autoturism să-l duc până în 10 dar aia nu e interpretare cu tot respectul, aia e încălcare a legii.

- Lucrurile astea puteți să le întrebați la primărie. La autoritatea locală. Vă rog.

- Acum chestiunile legate de, s-au discutat chestiuni punctuale. Teritorialitatea serviciului, dvs nu aveți de fapt pentru transportator veritabil care este platforma, nu aveți niciun fel de obligație, să ne înțelegem și aspectele astea se vor vedea la un an de zile după e ați legiferat orice ați legifera. Să sperăm că unii își vor asuma acest proiect de lege. În ceea ce privește însă, transportatorii autorizați de transport alternativ, aceștia nu se pot mișca oportunist prin toată țara cum ar vrea platformele. Aceștia într-adevăr trebuie să fie arondați iar dacă legiferați un proiect, un act normativ care în esență intră în concurență cu taximetria, indiferent ce spun domnii că e vorba de transport comercial, numărul de autorizație ar trebui să fie limitat ...

- ....pentru că întreaga chestiune ține în realitate de reglementarea pe care ar trebui să aibă sau reglementarea secundară care ar trebui să o aibă fiecare autoritate în parte, există un număr limitat de autorizații de taximetrie la nivelul unei localități, problemele de trafic, problemele de protecția mediului, de protecția consumatorului la care nu s-a gândit nimeni, atenție tariful dinamic nu este interzis. Toate chestiunile astea ar trebui să fie avute în vedere, în concluzie ca o siguranță solicităm retragerea acestui proiect care nu e bun pentru nimeni.

- Vlad Iosif sunt, de la Oradea. Stimați domni, am constatat cu mare tristețe de altfel de mulți ani, pentru că legea se aplică discriminatoriu în țară, astăzi și nu numai de un timp, adică s-a pus o problemă să autorizăm pe cei care sunt ilegali. Patru ani de zile au făcut activitate de transport persoane deci aici se reglementează transportul de persoane. Există o lege a transportului de persoane, și transportul de persoane e dimensionat pe raza fiecărei localități, a fiecărei entități administrative. De către administrațiile locale. Apoi am văzut aici, dispeceratul ca și platformele sunt niște intermediari. Dispeceratul nu are dreptul să stabilească tarifele. Nu are dreptul. Nu el face transportul. Adică eu nu fac transport și intermediez? Să stabilesc tarife de transport, este anormal și este ilegal și este anticoncurențial. Nu poate decât transportatorul să stabilească el tarifele. Deci asta nu poate o altă identitate și asta nu cred că cineva de bună cuviință și cu conștiința normală să spui că altul poate să stabilească dreptul lui. Cel care nu face. Nu ai costuri și atunci în condițiile astea, în calitate de unul care și-a făcut un dispecerat în Oradea nu am dreptul să dispecerizez pe cei care sunt în Băile Felix, în Dimitrov, în zona metropolitană cu sancțiunea de a mi se retrage această autorizație, păi cum este o concurență loială eu nu pot să practic același tip de activitate ca și ceilalți? Cei ca au lucrat ilegal și bani care ar trebui confiscați pentru că au practicat ilegal. Orice venit ilicit să se confişte de statul român și de abia după aceea, cu tot respectul pentru domnul de la RR, în momentul în care acești oameni se autorizează, se autorizează pentru prima dată. Nu au fost autorizați și pentru prima dată și sigur că aici ar trebui cei care au practicat ilegal activitatea de transport, ar trebui să aibă o perioadă să nu se poată înscrie să facă transport pentru că noi, cei care am practicat activitatea de taximetrie am practicat-o și înainte tot legal înainte de apariția legii 38 și asta am făcut-o noi în Oradea și atunci nu e normal ca o platformă indiferent de, și noi avem o aplicație, dar asta e o altă problemă, nu pot să stabilesc tariful taximetriștilor pe care îl desemnez, așa e prevede legea și atunci această OUG încalcă legea, încalcă principiul concurenței. Care e o concurență neloială și atunci nu înțeleg cui folosește lucrul ăsta, eu aici sunt convins acum, păreri de rău cineva are un interes material sau altfel, pentru ca să reglementeze un lucru, asta e părerea mea pentru că..

- Am spus deci, activitatea deci în forma în care iarăși, vechimea mașinii, iar modul ca mașina să fie în proprietate sau în temeiul unui contract de leasing, este normală, este în funcție de efortul investițional al fiecăruia, în funcție de asta își

poate face un tarif, ori în condițiile în care programul Rabla funcționează de 8 ani noi să legiferăm introducerea unor mașini care sunt rable pentru care Ministerul Mediului subvenționează înlocuirea lui?

- Așa mi se pare și cred pentru aceasta, solicit retragerea acestui proiect pentru că așa este normal până și există o lege în Parlament, există o decizie a CCR atâta timp cât este aceeași procedură în Parlament, Guvernul României nu are dreptul să legifereze pe oug acest tip de proiect.

- Bună ziua, Costan mă numesc sunt secretarul general al Confederației COTAR. Am transmis propunerile în scris pe articole, cu tot ceea ce am considerat că trebuie modificat în acest proiect, personal consider că s-a greșit de către conducerea Ministerului în momentul când s-a aprobat oug 21/2019 care a modificat legea 38 și s-a spus că se va elabora încă o oug. S-a greșit atunci. Nu s-a cunoscut de către cei care au făcut aceste declarații care este activitatea acestor platforme și eu propun ca să fie scos de pe site-ul ministerului acest proiect, să fie lăsat Parlamentul să legifereze, Parlamentul care a fost ales de către cetățenii să elaboreze aceste legi. Dacă doriți să faceți vreo propunere eventual pentru intrarea în legalitatea pe platforme știți că în acest moment se află în Parlament, în comisii spre avizare oug 21/2019 care e pregătită din ... și puteți să treceți acolo în secția dispecerat, aplicație și să o puteți să poată să funcționeze dar fără să fie afectată legea 31. Vă mulțumesc.

Nichita Marcel: Stimați domni de la masă și stimați colegi. Ne chinuim de vreo 6-7-8 poate mai mulți ani de zile să modificăm legea taximetriei. Să modificăm normal, în proiect, în Parlament. Nu reușim. Acum ne trezim că în 2 luni de zile, în 3 luni de zile, chiar mâine cineva vrea mâine, zicea autorizația să iasă pe stradă, deci prin această oug vrem să facem praf totul. Eu vă spun așa, dacă vreți să aduceți taximetria din România să o faceți ajutor social pentru cei cu mașini, cu hârburi, pentru cei care eu știu nu mai au ce face sau vor să facă bani în plus, eu nu sunt de acord cu acest proiect. Consider că, cei care sunteți la această masă azi, cei care sunt în spatele dvs. și cei care sunt mai în spatele dvs. vreți să faceți o escrocherie și nu sunt de acord cu ea. Mulțumesc.

- Bună ziua tuturor, Cornel Pop e numele meu în primul rând vreau să specific că nu sunt reprezentantul nici unui clan că și eu mă simt lezat, fac transport și televiziunile, media, coaliția spune că fac parte dintr-un clan sau că suntem împărțiți în clanuri. Nu e corect. O scurtă precizare domnule director, vă rog să rectificați acolo pentru că nu e ok, e vorba despre prima autorizare.

- O să avem în vedere acest aspect.

- O să băgăm Rabla în faliment nu o să mai schimbe nimeni Rabla o să mergem cu inovația pe roți de 15 ani.

- În primul rând cum au spus și precedenții mei vorbitori, oug nu are o stare de urgență. Se poate reglementa din cursul firesc prin Parlament așa cum ar fi normal să iasă în lege.

- În primul rând cum au spus și precedenții mei vorbitori, OUG nu are o stare de urgență. Se poate reglementa din cursul firesc, prin Parlament, așa cum ar fi normal să iasă în lege. Trebuie să luați în calcul că o lege o poate utiliza toată lumea, nu este un circuit închis, este făcută pentru tată lumea. Gândiți-vă că sunt oameni care nu au smartphone, vor avea interzis accesul la acest transport alternativ. Nu știu la ce e alternativ, mulți au spus că e la taxi. Ok, dacă tot vă inspirați din taxi, și este alternativ la taxi, am văzut că domnul director se inspiră din legea 38 care are peste 40 de acte normative la bază. Vă rog mult să țineți cont de toate, nu numai de unele, pentru că domnul Cuc ne-a exprimat ideea de a face o echitabilitate, nu putem să luăm doar ce ne convine, doar de pe la sfârșit din lege. Haideti să facem echitabilitate! Haideti să luăm fiecare articol în parte și să-l updatăm conform legii 38 din care vă inspirați, da? Este țara copy-paste. Hai să facem copy-paste că e mai ușor. Acolo s-a muncit frumos pe comisii, profesionist, acum facem un transport alternativ dictat după o idee banală, fără nici un fel de seriozitate. Am să spun articolele la care doresc neapărat ...

- Deci la articolul 20 se introduce un nou alineat astfel: ”În vederea asigurării exactității și uniformității informațiilor ce stau la baza încasării prețului cursei operatorii de transport alternativ vor instala și folosi pe autoturismele pe care se efectuează transport alternativ mijloace tehnice autorizate, omologate, în conformitate cu prevederile ordonanței guvernului numărul 20/92 privind activitatea de metrologie care să calculeze distanța parcursă pentru efectuarea cursei.” Pentru că de fapt la baza costurilor stau, totuși, sisteme de calculare a distanțelor și timpilor care sunt reglementați în legea 38 foarte frumos prin această ordonanță. Articolul 13 la alineatul 5 se modifică astfel: ”Copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează pentru o perioadă de 1 an, 2 ani sau 3 ani, fără a depăși perioada de valabilitate a autorizației de transport alternativ, numai pentru autoturismele care nu depășesc la data expirării valabilității copiei conforme vechimea de 15 ani de la data fabricației.” Articolul 13 alineatul 1 se adaugă o literă nouă: agrearea autoturismului. Nu uitați că toate taximetrele trec pe la Registrul Auto Român. Articolul 21 alineatul 2 se modifică astfel: ecusonul de transport ... au mai spus și ceilalți vorbitori, trebuie emis de autoritatea rutieră română nu de o societate comercială. La articolul 20, din nou, alineatul 2, solicit scoaterea cuvântului ”direct” din text cât și la articolul 5 pe alineatul 5 litera i. Articolul 20 alineatul 2: ”în cazul în care se încasează direct de la pasager, integral” ... nu mai menționez, este lung textul, este un cuvânt acolo scăpat greșit. Articolul 15 alineatul 5 litera i: ”dacă autoturismul nu este dotat cu aparat de marcat electronic de către deținătorul legal al autorizației de transport alternativ, în cazul în care se încasează de la pasager, integral sau parțial, cu numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar, contravaloarea serviciului prestat.” Vă mulțumesc!

Ștefănescu: Bună ziua, dumneavoastră cât și invitaților din sală. Aș începe încă de la bun început cu aceiași afirmații pe care a făcut-o și o colegă de la noi, de la Asociația Banat, precum că această ordonanță de urgență nu respectă astăzi, și nu

respectă jurisprudența CCR prin cele două decizii emise, precum că această ordonanță nu se poate emite astăzi, cum nu s-a emis nici pe justiție acum câteva luni de zile, atâta timp cât în parlament acest proiect identic, chiar identic ... sunt două proiecte VTS și ridesharing, sunt în discuții în comisiile de specialitate. Primul punct ar fi să vă solicit să retrageți această ordonanță ținând cont de jurisprudența CCR. A doua. Dacă se merge mai departe și doriți să elaborați această ordonanță de urgență încălcând și deciziile CCR, ținând cont până la urmă, și mi-o asum, să știți domnule director, de un grup de interese, pentru că dacă luați acest proiect vedeți că este scris la dictarea din 2017, 2016, proiectele care au fost depuse în parlament, tot așa, la dictare, asumat până la urmă de un deputat sau doi, și vă solicit domnilor, reprezentanți ai ministerelor, și până la urmă cred că ați fost implicați în acest proiect de ordonanță de urgență, să țineți cont de următoarele ... și am s-o iau punctual, așa cum mi-a cerut și domnul director, cu toate că aceste materiale le avem depuse la dumneavoastră.

Ștefănescu: L-am spus și le avem depuse dar trebuie să le spunem și în această dezbatere publică. La articolul 4 în acest proiect spuneți clar că aceste platforme fac intermediere. Ba mai mult, reprezentanții Ministerului Comunicațiilor veniți la această subcomisie care am avut-o, spun că ei autorizează această intermediere. Cum? Nu știm. Poate ne spune domnul secretar de stat dacă se poate autoriza intermedierea. Noi n-am auzit până acum și nu am auzit-o pe nicăieri. La articolul 7 spuneți că "platforma propune și afișează traseul optim utilizând tehnologie pe bază de GPS; afișează tariful pentru efectuarea unei curse; permite decontarea prețului cursei." Eu v-aș întreba domnule secretar de stat cine și cum stabilește tariful aferent pe kilometru ținând cont că, dacă dumneavoastră ne spuneți că această platformă poate fi metrologizată conform legilor în vigoare, cine calculează dacă această platformă prin GPS poate să calculeze tariful și distanța din punctul A în punctul B. Spuneți-ne și nouă până la urmă cine calculează tariful? Această platformă care, dumneavoastră, prin această autorizare pe care o faceți la ministerul Comunicațiilor, spune că operează pe teritoriul întregii țări. Cum face această platformă, cum calculează tariful, ținând până la urmă și de deciziile și Consiliul Concurenței care spune că a face un tarif pentru toți operatorii, și mă refer și la taxi căci știți și că taxiurile au fost amendate, se numește cartel. Deci dumneavoastră prin acest proiect vreți să legalizați un cartel, un cartel care va face un tarif la nivelul întregii țări. În același timp, domnule secretar de stat, această platformă în anumite ore ale zilei practică un tarif dinamic care astăzi ajunge la 28 de lei pe kilometru atunci când ajunge, când îl practică acest tarif dinamic. Adică în orele când este într-adevăr solicitare de mașini, ca și la taxiuri, și noi avem, în orele în care nu sunt solicitări și taxiurile și transportul autorizat stă și așteaptă în stații, dumneavoastră îi permiteți, și cu toate că n-am văzut aici și în practică, dar dumneavoastră nu faceți referire în acest proiect, cum practică acest tarif dinamic, în ce condiții, cum îl autorizați dumneavoastră pentru acest tarif dinamic. Și nu uitați domnule secretar de stat să ne spuneți cum

calculează tariful, ținând cont că astăzi ANRSC are o fișă de calcul în care se spune tariful.

(...)

Ștefănescu: La articolul 8 spuneți că ”certificatul de înregistrare la registrul comerțului sau din țara de rezidență precum și dovada înregistrării a sucursalei”. Nu vedem nicăieri înregistrarea fiscală. Și noi v-am propus aici să scoateți ”din țara de rezidență” pentru că transportul nu se execută într-o țară membră a UE, se execută pe teritoriul României. La articolul 9 stabiliți un tarif de 50.000 de lei. Am spus că este foarte mare. Până la urmă nu trebuie să autorizeze numai aceste platforme-entități venite din afară, trebuie să autorizeze până la urmă și operatorii români care vor să facă această activitate. La articolul 13 dumneavoastră spuneți că ”mașinile mai vechi de 15 ani” și nu mai vreau să-l contrazic pe domnul director Lambriu, probabil dânsul o să mai citească încă o dată aceste noțiuni, eu vă spun că astăzi la primăria Capitalei, că suntem în București, dacă îți eliberează autorizația la 9 ani de zile pe 5 ani, la 10 ani de zile te anunță și spune așa: ”conform legii ai 6 luni să îți schimbi mașina”. Și noi am început să schimbăm foarte multe mașini, activitatea de taxi pe programul Rabla, care știți foarte bine că începe de la 8 ani da? La articolul 15 reprezentanții ministerului Finanțelor ne aruncă o nadă, spune că vom fi dotați cu aparat de marcat electronic fiscal numai pentru cei care plătesc cash sau prin card. Adică dânsii se referă numai prin cei care folosesc cardul la o mașină sau cash dar nu se referă de fapt și la cei care au acel contract, așa cum scrie în această ordonanță, prin plată online. Nu vă supărați, și prin plată online, că și plata prin card este tot online, la terminarea cursei trebuie eliberat și bonul fiscal. La articolul 20 spuneți că toate veniturile obținute în urma efectuării sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală. Aș vrea să dezvoltăm acest articol, într-adevăr ca toate veniturile, și aici ne referim și la acel comision de 25% care timp de 4 ani, domnule director, cum bine știți, au funcționat ilegal în România și au plecat afară. Acești bani nu au fost impozitați și ne miră faptul că astăzi, dumneavoastră, acceptați să legiferați o activitate care a fost ilegală timp de 4 ani. La articolul 36 dumneavoastră spuneți ”persoanele fizice și juridice” și rețineți ”care derulează operațiuni ce intră sub incidența prezentei ordonanțe”. Deci dumneavoastră știți că deja aceștia au funcționat ilegal în România și totuși, pentru că încă funcționează, timp de 4 ani au funcționat, le spuneți ”vă mai dau o perioadă de tranziție de 60 de zile”. Păi nu înțelegem! Adică hoțul care a furat până acum timp de 4 ani, și știți de el, văd că știți de el și din acest oug, îl lăsați în continuare să fure până dați amnistia sau grațierea? Că sincer nu înțelegem cum faceți. Deci n-a existat în nici o lege până acum, și în toate legile de transport, ca să dați vreo perioadă de grație pentru cei care vor să se autorizeze, dar mai mult, în acest proiect spuneți cei care sunt angrenați în această activitate ilegală, că nu a fost legală timp de 4 ani și este ilegală și astăzi. Deci domnilor, cam astea sunt punctele noastre de vedere, vă rugăm să țineți cont de ele, și într-adevăr sperăm că dacă va apărea și țineți morțiș la acest proiect de

ordonanță, contrar legislației în vigoare, contrar jurisprudenței CCR, să țineți cont într-adevăr de o concurență loială așa cum domnii miniștri spuneau pe toate posturile, inclusiv ministrul de finanțe, spunea că nu vor exista separatisme între activități. Deja prin acest proiect le faceți. Vă mulțumesc.

Alexa Titu: Bună ziua tuturor. Sunt reprezentantul Camerei naționale a taximetriștilor județul Timiș. În primul rând aș vrea să fac referire la ordonanța a guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, de fapt e de utilitate publică. Deci chiar dumneavoastră prin motivul emis în proiectul de act normativ susțineți. Deci eu dacă doriți vă citesc din primul text: ”în prezent în România transportul public cu autoturism destinat deplasării urbane este reglementat prin legea numărul 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere elaborată anterior aderării la UE”. Deci mai jos într-un text spune clar și actul normativ al dumneavoastră: ”pentru a asigura punerea în aplicare în mod eficient a acestor prevederi este necesar instituirea unui cadru legal cuprinzător să reglementeze toate categoriile de transport de tip urban, transport în regim de taxi, transport în regim de închiriere, transport alternativ. Păi asta este domnilor, este de utilitate publică. Să nu ne mai ascundem după deget. Ceea ce am dori noi ... noi am dori retragerea proiectului și revizuirea lui.

- Păi ori retragerea, ori revizuirea lui că sunt două lucruri diferite.

- Păi retragerea și ulterior revizuirea lui pentru că trebuie revizuit. Cum e el în transparență proiectul este total ilegal. Și o să fac câteva precizări: în ordonanța de urgență nr 28 publicată și actualizată din 25 martie 1999, aici cum a spus domnul de la Finanțe, există și o completare - operatorii economici care încasează integral sau parțial, cu numerar sau utilizarea cardului de credit/debit, deci se referă și la credit și la debit sau numerar, contravaloarea bunurilor livrate cu amănuntul prestărilor de servicii, precum și a efectuării directe către populație. Deci este o încasare către populație, e clar că e de utilitate publică. Sunt obligați să utilizeze aparat de marcat electronic fiscal. Mai cu seamă în ordonanța 20 din 21 august 1992, ordonanța numărul 20 privind activitatea de metrologie, în temeiul articolului 107 alin.3 din Constituție și a Legii nr 31/1992, vreau să vă spun că se încalcă și Constituția României. Deci aici scrie activitatea de metrologie din România, în temeiul articolului 107 alin.3 din Constituția României și a Legii 31.

- Am înțeles. Solicitați retragerea, solicitați revizuirea, modificarea acelor articole. În încheiere, vă rog.

- Da. Aici scrie cazul articolului 3, că toți care sunt de utilitate publică și care prestează servicii direct către populație trebuie să aibă aparate de marcat fiscal, metrologizat. Mulțumim!



- Chiran Mihaela, Moise Gheorghe, Sorina Mihai. Vă rog, dacă am mers cui această ... o sîă mai aveți un singur coleg dvs de la COTAR. Și dvs la final, vă rog.

- Doar o singură chestiune vreau să spun. Domnul (...) a zis mai devreme că ordonanța aceasta de urgență este neconstituțională din punctul de vedere al faptului că mai sunt în Parlament niște proiecte de lege. Legea taximetriei are vreo 7, 8. Deci legea taximetriei are vreo 7,8 proiecte de lege în Parlament din momentul în care s-a dat ordonanța pentru legea taximetriei de la jumătatea lui mai. Haideți să ne referim la toate.

Paraschivescu Teodor: Bună ziua! Îmi cer scuze că s-ar putea să am emoții. E prima oară când iau parte la o dezbatere publică. De patru ani de zile am reușit prin intermediul acestei platforme care se numește Uber, să am venituri suficiente și decente pentru activitatea de patru ore în medie zilnic. Timp de patru ani de zile, am trecut prin diferite etape. Persoană fizică, cum s-a știut la primele două, trei, patru luni, după care a trebuit să fim persoane fizice autorizate de transport și acum (...) aici la minister și dezbatere publică o să încerc să iau exemplul dvs. După persoană fizică autorizată a trebuit să mă autorizez ca transportator autorizat srl. În acel moment datorită legii, nu am putut să fac această autorizare la capitală, dar eu locuiesc în capitală. A trebuit să merg în județul Ilfov. Deci până aici toate foarte bune. Și uitându-mă pe ordonanța care a fost afișată vineri, vreau să fac câteva precizări. În primul și primul rând este o diferență clară între cele două tipuri de transport. Transportul alternativ de persoane se poate efectua numai prin intermediul unei platforme digitale. Acesta este art.4 din această ordonanță, realizată tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății. Din câte știu eu este prima oară când se discută despre o autorizare realizată tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății pentru această activitate. Deci este diferit complet. Articolul 2, punctul B - platformă digitală: aplicație digitală pentru intermediere și decontarea transportului. S-a discutat foarte mult despre plată și despre bani. Într-adevăr sunt foarte importanți pentru toată lumea de aici care desfășoară activitate de transport. Aici, alternativ, decontarea transportului alternativ prin care membrii înregistrați solicită sau oferă transport și servicii digitale prin intermediul unui dispozitiv mobil de comunicație având exclusivitatea de a încheia un contract de transport alternativ. Deci ordonanța de urgență, eu susțin să fie în continuare și în formatul care este final. Bineînțeles că orice lucru poate fi îmbunătățit sau discutat ...

- Nu este forma finală. La ceea ce faceți dvs referire este o formă îmbunătățită, în care legiuitorul, în speță autoritatea publică vi l-a adus la cunoștință.

- Am înțeles. Având în vedere că transportul asigurat prin soluții inovative contribuie la creșterea concurenței pe piață și facilitează interacțiunea între cerere

și ofertă, pot să vă spun că am studiat acest fenomen de preț mărit și în ultima perioadă de când este toată această discuție, cererea a fost foarte mare pentru că foarte mulți dintre partenerii Uber au fost intimidați și bineînțeles că prețul a crescut. Deci nimeni nu face acest preț, ci numai pasagerul și în primul și primul rând trebuie să avem mare grijă de ce se întâmplă în jurul pasagerului pornind de la siguranță, pornind de la toate criteriile dvs le știți foarte bine de zeci de ani de zile. Eu îmi dau seama de acest lucru, că nu este simplu. I-ar studenții sunt o categorie foarte importantă pentru că ei la un moment dat vor duce mai departe ceea ce facem noi astăzi și trebuie să aibă totuși niște limite decente alternative vizavi de banii părinților, vizavi de banii de unde îi câștigă ei. Vă rog frumos să aveți mare grijă de generațiile care vin. Ceea ce facem noi de aici este foarte important. Vă mulțumesc foarte mult!

- Bănuiesc că acest proiect vine ca urmare a sesizărilor și propunerilor apărute în sistemul de transport în general în București și se justifică prin dorința de a îmbunătăți calitatea serviciului. Scopul reglementării ar fi să protejeze toate părțile implicate. Cel puțin așa înțeleg eu. Cum se face că a dispărut grija față de cetățean? Cum este protejat cetățeanul? Vreau să dau scurte exemple. Dacă șoferul de taxi poate fi sancționat cu măsură complementară pentru creșterea nejustificată a costului cursei, prin acest proiect venim și dăm o formă de tarif dinamic. Ce înseamnă tarif dinamic? Așa cum au spus și colegii mei se poate ajunge la un preț de 30 de lei/km. Refuzul curselor - în legea taxi există o sancțiune, există sancțiune prin care taximetristul poate fi sancționat și măsură complementară. Nu am regăsit această ... cum doriți să îmbunătățiți calitatea serviciilor? Experiența dvs nu se regăsește în acest proiect. Sunt foarte multe probleme. Chiar și dacă vorbim despre operatorul transportului alternativ. Cine îl protejează? Îl obligați să încheie un contract pentru a avea acces la piață și este obligat să încheie un contract cu o platformă care nu există fizic în România și în ce condiții? Se poate ajunge foarte ușor în condiția de monopol, de abuzuri. Avem experiență, avem foarte mare experiență în zona asta. Sunt foarte multe probleme. Am mai constatat o aberație din punctul meu de vedere. Venim cu un proiect prin care dăm posibilitatea șoferilor să presteze serviciu de transport persoane. Nici nu vreau să intru în discuția asta. Îi punem să se pregătească pe legea 38, să se atesteze pentru transport în regim de închiriere, să dețină la bordul autovehiculelor autorizație de transport în regim alternativ și să efectueze transport în regim de taxi. Vorbim despre transport persoane cu un autoturism și plata/km. Nedumerirea mea este ce tip de serviciu vinde acest serviciu? Dacă vinde km, păi atunci acest km ar trebui să fie măsurat de un aparat electronic de marcat. Obligatoriu, din punctul nostru de vedere. Și sunt foarte multe probleme. O să creați un haos. Polițiștii vor fi puși în imposibilitatea de a aplica sancțiuni. Conform acestui proiect nu este nicio sancțiune care se aplică la propriu. Nu există. Și vă dau un exemplu. Un transportator în regim alternativ este oprit. Ce documente are obligația să prezinte la control? Puteți să răspundeți?

- Trebuie să dețină articolul 23, alea trebuie să le prezinte.
- Și în momentul în care confirm că nu sunt în timpul serviciului? S-a încheiat controlul. Buletin, permis.
- Corect, corect, corect. Nu sunt serviciu niciodată.
- Și dacă vă spun la momentul controlului că fac transport alternativ și la momentul contestării procesului eu vă spun că de fapt sunt transportator autorizat în regim de închiriere și ați greșit sancțiunea, ați greșit încadrarea ... cum puteți să sancționați șoferul de transport alternativ pe legea transportului alternativ în condițiile în care el se pregătește pe legea 38, el învață conform pregătirii profesionale cum se efectuează ... am încheiat?
- Deci nu vă interesează aspectul ăsta. Cred că nu ați înțeles, mai repet o dată. Trimiteți la pregătire profesională, să care pietre și-l pune să transporte persoane. Care sunt obligațiile șoferului, mai exact? Că el le învață pe cele din 38.
- Am înțeles solicitarea dvs. Rămâne în analiză.
- Propunem ... societate noastră și asociația pe care o reprezint, propunem retragerea proiectului. Lăsați Parlamentul pentru că sunt foarte mulți specialiști, sunt foarte multe proiecte, există foarte multă experiență acumulată acolo și în comisiile respective sunt oameni pregătiți care să facă o lege egală pentru toată lumea. Că nu ne dorim nimic altceva. O lege egală pentru toată lumea. statul român creează diferențe ... dacă ăsta este respectul dvs pe care-l aveți pentru transportatorii care prestează acest serviciu de 15-20 de ani, eu am înțeles.

Ciocan Valentin: Bună ziua. 10 secunde aș vrea să fac referire la domnul consumator, care a venit în pantaloni scurți.

Ciocan Valentin: Eu sunt taximetrist în București. Folosesc două aplicații la care am rating 5 stelute din 5, maxim! Sunt de acord ce au spus și domniile înainte, cu articolul 13, alineatul 5, cu vechimea mașinii: maximum 10 ani. Eu mi-am trimis mașina pe platformă la REMAT la vechimea de 10 ani, da?

Ciocan Valentin: Perfect. Ce nu s-a discutat aici și văd sala asta plină de oameni. Nu văd aici un reprezentant al Poliției Rutiere. N-avem un studiu de trafic, cu cât a crescut traficul în București în toată perioada asta? Nu avem aici un reprezentant de la Ministerul Mediului, de la Administrația Fondului de Mediu, să ne spună cum e cu poluarea în București. Avem procedură de infringement și o să plătim între 100.000 și 400.000 de euro pe zi.

- Dacă vă uitați cu atenție la proiectul de act normativ, o să vedeți acolo entitățile invocate de către dumneavoastră în calitate de avizatori.

Ciocan Valentin: Ok. N-am văzut un studiu din partea...

- O să vedeți, în calitate de avizatori o să-și spună dâșii punctul de vedere.  
Ciocan Valentin: Toți avem copii, indiferent că suntem taximetriști, că facem Uber, transport alternativ, ce-o însemna asta nu știu, poate mă lămuriți dumneavoastră. Dar toți avem copii, toți respirăm mizeria asta de aer. Mașini de 15 ani vechime, 20.000 de mașini care se plimbă în fiecare zi și fac câte 2-3 sute de kilometri... Domnilor, dacă folosești o mașină de 15 ani în interes personal, mergi 5 kilometri până la muncă și 5 kilometri înapoi acasă. Să faci 300 de kilometri în fiecare zi e asasinat, înțelegeți? Asta e. O altă problemă, cu domnul de la ANAF. Nu se poate ca după ani și jumătate de ce-o fi fost, de nu s-au plătit, de cum s-au plătit.... Au fost buticuri la Universitate care au fost închise pentru că nu au dat bon pentru un xerox. Aici se plimbă milioane de euro în fiecare zi. Nu se poate, nu se poate... De ce? Singurul om competent din România, care să conducă Uber România, este doamna Schroeder, care este fiica domnului Diaconu? Singurul om competent din România? Refuz să cred asta.

Anghelina Nuțu: Bună ziua. Vorbesc cu autoritatea unui șofer de Uber care a făcut peste 10.000 de curse și are 5 stele.

Anghelina Nuțu: S-au spus aici foarte multe lucruri, unele pe jumătate, care mie-mi spun că în general oamenii nu știu, dacă nu au accesat platforma ca utilizator sau ca șofer, ca partener Uber, nu știu că Uber nu acceptă să primească sau să onoreze comenzi dacă șoferul, cel cu care colaborează ca partener, nu are ridicat pe platformă tot setul de documente pe care până la acest moment legea le solicită: începând cu documentele personale de șofer...

- Care lege?

Anghelina Nuțu: Legea taximetriei.

Anghelina Nuțu: Sunt aici cu dorința de a mulțumi Ministerului pentru această intenție pentru că nu a fost confortabil pentru mine, timp de 2 ani și jumătate...

Anghelina Nuțu: Timp de 2 ani și jumătate am dus peste 11.000 de persoane în mașină care au răspuns cu feed-back-uri, sunt 2000 de feed-back-uri pe care le pot arăta oricui despre calitatea transportului, despre onorabilitatea cu care de la un cap la altul a cursei am reușit să facem serviciul acesta public. Iar ca primă mențiune vizavi de ceea ce excelențele voastre doriți să legalizați este să lămuriți distincția între serviciu public, așa cum este văzut în legislația actuală, și serviciul alternativ, care nu are... Ca și taximetru... eu nu pot să merg pe Regina Elisabeta invers... Sau nu am facilitățile pe care le are un serviciu public. Sunt ca orice altă mașină.

- Să vă dea girofar!

Anghelina Nuțu: Un alt amendament la care vă rog să vă gândiți și să încercați să luați act este acela că e neconstituțional ca în momentul în care o mașină proprie este autorizată de ARR, de toată lumea, să circule legal, deci și din punct de vedere ecologic, și din punct de vedere comercial, să-i restricționezi la 5 ani această posibilitate, ținând cont că studentul de la Buzău sau studentul de la Constanța, care stă jumătate de an în București nu are posibilitatea să o înmatriculeze în București, să o facă să fie mai tânără de 5 ani sau mă rog...

conform textului de lege. În concluzie, feed-back-ul pe care-l primim de la străinii care vin în România, și vă pot dovedi că am 69 de țări din care am avut pasageri pe care i-am plimbat, este onorabil pentru România că la Aeroportul Otopeni poate să aleagă între în taxi și o platformă.

Alexandru Todoreanu: Vă rog frumos, un drept la replică. Pe același algoritm, care văd că e foarte uzat, văd că are 11.000 de curse, arestați-l!

- Atenție. Două instanțe, prima motivare 28 de pagini, Curtea de Apel Cluj motivare în 62 de pagini: concurență neloială. Cu asta am spus totul. Constituțional, toată lumea se vrea taximetrist. Eu, conform Constituției, vreau în locul dumneavoastră, a oricăruia de la masă, alternativ.

- Domnul, distinsul coleg cu 11.000 de curse, 96 de țări... Eu ieri am dus cu taxiul pe Florin Piersic. O fost foarte mulțumit. 11.000 de curse, vă rog frumos că chemați jandarmul. Domnul de la ANAF vă poate confirma, sunt venituri ilicite, care conform legii se confiscă.

Ioan Daniel: Aș vrea să fac un amendament de ordin tehnic la articolul 18, litera A. Se spune așa: „Autoturismele care efectuează transport alternativ trebuie să îndeplinească următoarele condiții: A - au maxim 5 locuri, inclusiv locul conducătorului.”. Aș propune o completare la acest articol, adică excepție fac autoturismele cu 7 locuri, dar care au scaunele corespunzătoare locurilor 6 și 7 pliate în portbagaj. Deci folosirea celor două locuri suplimentare în transportul alternativ de persoane duce la anularea copieii conforme, deci restricția este foarte clară. De ce spun acest lucru? Din punct de vedere practic, folosirea celor două locuri suplimentare în transportul alternativ este foarte dificilă, odată prin depierea scaunelor din portbagaj dispare portbagajul și astfel nu mai poți transporta persoane. Dacă sunt mulți, au și bagaje, atunci ce faci? Unde pui bagajele? Deci clar nu poți să scoți acele două locuri suplimentare. Doi, accesul către cele două locuri suplimentare este foarte dificil., prin depierea și deplasarea scaunelor de pe rândul 2, deci nu ai cum să deranjezi clienții...

- E o chestiune tehnică, o să ne ocupăm. Altceva?

Ioan Daniel: Aș vrea să mai susțin că s-a vorbit aici de contractul de comodat, contractul de închiriere. Nu există nicio justificare economică sau juridică pentru care un automobil ce poate fi utilizat în transportul alternativ sau cel de taxi trebuie să fie deținut doar în regim de proprietate sau leasing. Faptul că există o astfel de restricție fără temei juridic ori economic în transportul de taxi nu înseamnă că o astfel de eroare de logică economică trebuie aplicată și transportului alternativ. Niciun fel de argumente nu au fost aduse de asociațiile de taxi în susținerea unor astfel de limitări privind titlul cu care poate fi deținut automobilul ce poate fi folosit în transportul alternativ. Orice amendament propus trebuie să aibă justificare economică sau juridică în spate care să stea la baza unor astfel de restricții. O restricție impusă prin lege fără fundamentare economică sau juridică este neconstituțională. Dacă astfel de argumente există, ele trebuie prezentate și dezbătute. Și un alt aspect care ține de vorbitorii de la companiile de taxi. În vara anului trecut am susținut un examen de manager transport persoane

în regim de taxi sau închiriere. Acolo una din întrebări spune așa: „Ce se întâmplă dacă un taximetrist este prins făcând în mod repetat evaziune fiscală?”. Răspunsul corect era „se ridică autorizația de transport a firmei angajatoare”, adică dacă mergeți în centrul vechi toate firmele de taxi vor dispărea.

Dorin Dumitrescu: Sunt președintele Organizației Române pentru Implementare Sistemelor Inteligente de Transport. Este o organizație profesională, neguvernamentală, non-profit. Încerc să fac o abordare profesională. Are o vechime de 20 de ani, din care în ultimii 10 ani a participat la proiecte naționale și europene....

Dorin Dumitrescu: ... pentru a defini noi soluții de transport care să ducă la un mai bun preț pentru cetățean, pentru comunitate reducerea congestiei și protecția mediului. Iar dintre soluțiile rezultate prin studii și proiecte pilot în ultimii 10 ani, au rezultat 2 direcții în care se înscrie aceasta. Una este economia participativă, și anume se folosesc resurse personale, autovehicul personal sau casă de vacanță, pentru a oferi servicii...

Dorin Dumitrescu: Și a doua, furnizarea de servicii integrate de mobilitate. Asta înseamnă că ele nu pot fi guvernate decât pe soluții IT, astfel încât printr-un mix de servicii cât mai larg de transport public, taximetrie și orice alt transport, să reușim să desconggestionăm orașele și comunitățile. În acest context, această activitate de transport alternativ, prin faptul că folosește în mare parte vehicule proprii, va duce, conform studiului, la deconggestionarea orașelor și implicit la reducerea poluării, apoi la o ofertă de servicii mult mai largă, mult mai bogată pentru satisfacerea cerințelor de mobilitate în creștere. În același timp, este adevărat că astfel de servicii, care sunt servicii inovative și care duc la creștere economică, ele trebuiesc reglementate și mă bucur că cu această ocazie se face această reglementare. În concluzie, consider că promovarea ordonanței trebuie făcută. Este regretabil că n-a fost făcută simultan cu modificarea articol din legea taximetriei, care a bulversat și a învrăjbit două categorii. Un singur amendament, pe care l-am și trimis, acela la teritorialitate. Tot efortul pe care îl facem, național și european, este de a oferi servicii care să aibă continuitate teritorială și interoperabilitate. Adică să fie același serviciu. Acest serviciu alternativ are aceste două elemente. Unul, este folosit și în București, și în Cluj, și în Varșovia, și în Paris, pe aceeași structură, deci are interoperabilitate, și trebuie să aibă și continuitate teritorială.

Viorel Arnăutu: Bună ziua! În primul rând aș vrea să atrag atenția că transportul de taximetrie nu este un serviciu public. Din decembrie 2018 s-a modificat legea 92 pe 2007 și nu mai este un serviciu de utilitate publică. A doua problemă, vizavi de ANAF, OG 28 / 1999 Art. 1 alineatul 1. prevede foarte clar că cel care postează o activitate economică direct către populație trebuie să emită bon fiscal la finalizarea serviciului. Factura, conform codului fiscal, este un document opțional, pe care clientul, în momentul în care deține bonul fiscal în mână, poate solicita sau nu această factură fiscală.

- Din perspectiva ordonanței 28 e corect ce spuneți.

- Și din perspectiva Codului Fiscal. Eu dețin un răspuns de la ANAF, de la colegii dumneavoastră, care au spus foarte clar că această activitate trebuia să emită bon fiscal.

- În anumite condiții. Dar e un răspuns destul de clar. Apoi, am tot auzit că vreți să vină studenții în București. Vin și studiază, că avem multe universități, este OK. Problema pe care o avem: acești studenți se încadrează la excepții. Ar trebui să fie cineva de la ITM care să vă spună că dacă angajezi un student cu două ore plătești mult mai puțin decât dacă ai angaja un alt om cu două ore, pentru că este funcția egală cu baza și în loc să plătești, dau un exemplu, 800 de lei contribuțiile la cartea de muncă, plătești 265 de lei. În plus de asta, în România, în București, avem serviciu public, metrou, tramvai, dăm drumul la metroul din Drumul Taberei, în curând se va da drumul, da? Bucureștiul are deja un serviciu alternativ numit taximetrie, este alternativ transportului public în comun. Apoi, ce nu am mai văzut aici ca punct de vedere, pentru persoane cu dizabilități: dacă Legea 38 a scăpat această prevedere, aici n-o văd deloc prinsă. N-ați creat nicio obligație față de persoanele cu dizabilități. Trebuie să aveți în vedere și acest punct de vedere. Dar să nu uitați, taximetria este deja un serviciu alternativ. Dacă ARR-ul, când eliberează atestate conducătorilor auto nu sunt în stare să le explice că au niște obligații și, conform Legii 38, înseamnă că ARR-ul, primăria și Poliția nu pot să-și facă treabă, să facă curățenie în această activitate denumită taximetrie. Și dacă se va face acest lucru înseamnă că nu mai este nevoie de serviciu alternativ. Un singur lucru, am încercat să mă înregistrez ca și operator de serviciu alternativ și n-am găsit cod KN ca să mă pot autoriza cu Ordonanța 44 sau pe Legea 31. Ar trebui să specificați și această activitate în codul KN, la articolul sau punctul X. Mulțumesc!

MFP: Vreau să precizez o chestiune legată de rolul nostru de aici. Eu și colegii mei care nu sunt la preziliu suntem invitați de Ministerul Transporturilor, care este inițiatorul actului normativ, care le stăpânim. Eu sunt dintr-o structură care se ocupă de reglementarea în domeniul aparatelor de marcat, iar eu și colegii mei nu suntem mandatați să avem competența să ne pronunțăm pe activitatea, de exemplu, a ANAF-ului, ca să fie foarte clar că nu am luat poziție pentru că nu sunt mandatați să facă lucrul ăsta. Asta pe de-o parte. Pe de altă parte, aș vrea să mai spun o chestiune legată de casele de marcat. Casele de marcat, din perspectiva taximetriei, sunt reglementate de două acte normative. Ordonanța 28 este cadrul general. Ea stabilește obligația de a folosi casă de marcat pentru toți operatorii economici din România care desfășoară două tipuri de activități: comerț cu amănuntul, respectiv prestare de servicii către populație. Nu aș vrea să intru în amănunte tehnice în momentul ăsta și nu face precizări, în 28, legate de taximetrie sau de o altă activitate.

(...)

Nu încercați să intrați în discuția asta contradictorie, pentru că, întâmplător, stăpânesc domeniul. Legea 28 nu reglementează activitatea unuia sau altuia dintre

operatorii economici. Este cadrul normativ general. Ce spuneți dumneavoastră este posibil să fie o excepție de la anumite obligații în cazul taximetriei. Mai departe, 38, care este cadrul care reglementează activitatea de taximetrie, vorbește despre alte elemente, cum sunt cele verificate metrologic, care intră în componenta taximetrului, care este o altă chestiune față de ceea ce reglementează 28. Vreau să clarificăm, Ministerul Finanțelor reglementează domeniul aparatelor de marcat și nu are legătură Ministerul de Finanțe cu reglementarea domeniului metrologic sau al taximetrului, care are două componente: partea fiscală, respectiv partea metrologică. E doar o precizare tehnică, mulțumesc!

- Bun, ca să vin în completarea colegului meu de la Ministerul de Finanțe, cu siguranță proiectul de act normativ și va urma cursul normal pe avizare interministerială și cu siguranță vor avea observații, propuneri, sugestii și din partea dâșilor de la Finanțe, și de la ANAF și de la toate entitățile care sunt pe partea de avizatori. Am rămas dator la dumneavoastră cu un drept la replică, vă rog!

- Drept la replică față de susținerile făcute pe lipsa urgenței și că ar fi existat decizii ale Curții Constituționale care ar împiedica adoptarea proiectului în cazul acesta. Ei bine, cele două decizii ale Curții Constituționale din 2009 și 2010 nu ne sunt nouă aplicabile în ipoteza noastră legislativă, pentru că în acele decizii se interzicea sau pot fi interpretate deciziile Curții Constituționale în ideea că nu se poate asuma răspunderea Guvernului pe un proiect aflat în dezbateri parlamentară ori, așa cum s-a mai spus de către o parte din antevorbitori, aici este un proiect cu totul nou, este al transportului alternativ și cel puțin la nivel de denumire nu există o suprapunere între acest proiect de act normativ și orice alt act normativ din orice dezbateri, fie ea comisie sau pusă pe votul în plen al camerelor. Deci nu suntem în ipoteza aceea, nu ne este aplicabil. Poate fi adoptat proiectul de ordonanță. A doua chestiune, în legătură cu jurisprudența CJUE, sub jurisprudența CJUE, din cauza Uber, din decembrie 2017 scoate la iveală o situație legislativă din toate țările membre, inclusiv din România. Există aceste servicii care nu se mai încadrează, datorită dezvoltării domeniului IT, nu mai sunt în serviciile clasice, pe reglementările deja în vigoare din oricare alt stat membru. Aceeași problemă este peste tot și acolo decizia CJUE spune că revine statelor membre ale Uniunii Europene să reglementeze în direcția pe care o vor și note de fundamentare am văzut și am verificat. Sunt două tendințe de legiferare: fie apropii serviciile noi de serviciile vechi ca nivel de reglementare, fie dai un regim juridic nou, distinct, separat. Opțiunea legiuitorului român delegat, al Guvernului României prin acest proiect este să facă o legiferare diferită. Deci ipotezele de discuție sunt diferite. Legiuitorul, în varianta delegată pe 115 poate să aleagă, pentru că asta este atributul pe care îl permite dreptul comunitar. Deci nu să impună din dreptul comunitar o anumită formă de legiferare. Și, trei, ceea ce contează din decizia CJUE pe cauza Uber sunt criteriile legale de drept comunitar



din directive care fac distincția dintre ce tip de serviciu ești și dacă ești sau nu supus în domeniul serviciilor pe libertate pe circulația serviciilor sau în domeniul transporturilor cu autorizare. Or, nu poate fi susținut; juridic, un judecător va tranșa până la urmă că se va ajunge acolo. Nu se poate susține, dreptul comunitar aduce în discuție obligativitatea autorizării acestor servicii de tip nou. Să le spun "de tip nou", legiuitorul român le spune "alternativ". De tip nouă față de istoricul care deja este reglementat. Și încă o chestiune, cu privire la urgență, să-mi fie iertat, depinde ce perspectivă... Legiuitorul român, Guvernul, trebuie să fie independent și echidistant. Taximetriștii și sfera serviciilor cu vechime mai mare au viziunea lor, ei văd totul din perspectiva legislației lor, dar nu este așa, pentru că directivele de servicii și cele subsecvente... Orice zi de întârziere în prestarea acestor servicii mai noi sau de tip mai nou... Este o discuție de argumente, dreptul meu la replică pe acest aspect.

- Deci nu contează numai o perspectivă, Guvernul trebuie să aibă cele două perspective. Ce facem cu serviciile de transport? Da. Dar întrebarea mea este, și așa pune-o și în fața unei instanțe, că e constituțională sau alt fel: Dar ce faceți cu serviciile societății informaționale? Că acelea trebuie și ele să fie prestate și nu pot fi interzise. Mulțumesc!

- Drept la replică la replică... Scurt, vă rog!

- Foarte pe scurt, pentru că am menționat la rândul meu speța CJUE. Într-adevăr, n-ar trebui să răspundeți la amenințări. Pentru a clarifica speța CJUE, e o speță care ar fi putut foarte bine să plece și din țara românească. La origini este vorba despre o speță de concurență neloială, taximetriștii din Barcelona s-au plâns de faptul că serviciile Uber le fac concurență neloială. Deci nu rigoare, nu strămutare, nimic de genul ăsta. Ce s-a întâmplat însă și aici prezintă importanță vizavi de alocațiunea de mai devreme a colegului meu.

Criteriile care au fost avute în vedere de CJUE au determinat Curtea să considere Uber un serviciu în domeniul transporturilor. Acum, și aici vorbesc pentru reprezentantul de la Ministerul tehnologiei Informațiilor...

Deci ce a zis CJUE că nu li se aplică directiva 31 pentru simplul fapt că ei nu sunt un simplu furnizor de servicii informaționale. Neutralitatea de care vorbeam mai devreme, dacă ar face o simplă intermediere ar fi OK. În realitate, ce a regăsit Curtea de Justiție a Uniunii Europene a fost organizarea unui serviciu de transport.

Ștefănescu: Deci domnule secretar de stat, în preambulul acestei ordonanțe spuneți că-s soluții inovatoare. Eu așa vrea și cred că subalternii dumneavoastră au studiat foarte atent Legea 38 și trebuie să vadă că la reavizare în Legea 38 spune foarte clar că se face prin stații, telefonie sau prin orice alte mijloace de. Acele mijloace le avem și noi din 2010, mă refer la aceste aplicații, platforme. Acestea le avem noi din 2010. Deci dacă aceste entități ar fi vrut să se autorizeze, să plătească taxele în România cum le plătim noi patru ani de zile, le-ar fi făcut conform Legii 38 și nu inventați dumneavoastră nimic nou la Ministerul

Comunicațiilor acum, să legiferați sau să autorizați aceste platforme. Ele puteau fi autorizate și astăzi, și ieri și timp de patru ani de zile și nu s-a făcut.

CONSTANTIN JENICĂ BUCUR: -Aș vrea să stabilim niște direcții clare de discuție ca să nu le amestecăm. Deci MCSI nu se ocupă de activitatea de transport, dar misiunea noastră este să promovăm serviciile societății informaționale. Din această cauză în aceste proiect noi am scos termenii de autorizări și am introdus termenul de aviz tehnic al platformei. Misiunea noastră este ca să folosim tehnologia în așa fel încât să oferim suport pentru toate firmele care activează în cadrul economiei românești, deci inclusiv cea legată de taxiuri. De aceea noi discutăm despre platformă, nu discutăm despre platforma Uber, Clever sau Taxi. Deci în acest proiect MCSI își asumă avizarea unei platforme tehnice. În ce sens? În sensul să fie neutră din punct de vedere al favorizării unui participant în activitatea economică, să permită accesul liber la platforma tuturor operatorilor, fie că sunt taximetriști sau din altă parte. Și cel mai mult ne preocupă securitatea funcționării acestei platforme, adică să nu creeze probleme de funcționalitate sub aspecte specifice tehnologice. M-ați întrebat despre tarife. Platforma nu stabilește tarife! Aș vrea să înțelegeți conceptul fiindcă în opinia mea s-a înțeles foarte greșit ceea ce înseamnă o platformă. Deci platforma trebuie să fie neutră din punct de vedere al businessului. Ea trebuie să se supună prevederilor legale în ceea ce privește calculul prețurilor sau orice alt tip de serviciu care însă este legal. Platforma trebuie să fie neutră față de asemenea lucruri. Deci dacă legea va spune cum se calculează prețul, atunci platforma trebuie să calculeze așa prețul. Dragii mei, este exact ceea ce vă spun acum. Platforma când va fi supusă avizării de către noi va fi verificată dacă favorizează sau nu sau este în afara prevederilor legale cu privire la calculul de preț sau orice alt criterii pe care dvs l-ați enunțat aici.

- Aș dori să-mi puneți întrebări pe un ton mai normal! Am prevăzut acest lucru, din această cauză ordonanța prevede un termen de circa 3 ani în care cu toții să ne adaptăm la această idee pe care noi încercăm să o promovăm, deoarece platformele, în opinia noastră, nu sunt pregătite să satisfacă criteriile pe care noi le vom impune. Acele criterii vor fi stabilite cu dvs, nu de către noi. Deci nu trebuie să fiți contra la ceea ce spun acum.

- Aș dori să mă ascultați că altfel vă grăbiți și trageți concluzii pripite și nu vreau să regretați! Misiunea pentru noi a fost dificilă și este dificilă, dar aș dori să înțelegeți că această platformă nu este legată de un operator anume de pe piață în acest moment. Da? Deci este primul lucru care trebuie să-l reținem. Orice platformă care se dorește a fi funcțională pe teritoriul României trebuie să fie supusă unui aviz la MCSI. În momentul în care noi trebuie să dăm acest aviz, noi trebuie să respectăm niște criterii de asigurare a principiilor specifice societății digitale: adică competitivitate, să nu favorizăm pe cineva, echitate, securitate. Deci acest ordin va fi eliberat la nivel de ministru și va fi completarea acestei prevederi din ordonanța dumneavoastră. Deci ea nu stabilește în niciun fel modul

în care se calculează prețul. Prețul se va stabili conform prevederilor legale. Noi vom verifica că acea platformă respectă cerința respectivă. Deci MCSI nu intervine în procesul de business, nu stabilește prețurile, trebuie doar să asigure o platformă neutră astfel încât dvs să puteți să vă desfășurați activitatea. Noi am doir, ca și dvs, de la activitatea de taxi să folosiți orice platformă disponibilă.

- Sau să-și creeze alta...

- Noi nu restricționăm accesul...

- Nu se poate conform legii! Dle secretar de stat, cine va stabili tariful că nu scrie? Cine stabilește tariful?

- În niciun caz MCSI-ul nu va stabili vreun tarif! Noi trebuie să stabilim ca ceea ce prevede legea să se poată aplica!

- Aveți dreptate! Dar atunci cine va stabili tariful?

- Cine stabilește în ce condiții tariful dinamic și restul, că văd că nu spuneți nimic.

- Noi nu reprezentăm interesele niciunei companii - din contră! Noi dorim și suntem interesați să promovăm tehnologia... Noi considerăm că dacă reușim să introducem tehnologie în toate procesele vieții noastre vom reuși să eliminăm subiectivismul și alte lucruri care vă dau dvs de cap acum! Deci noi o să încercăm să facem acest lucru! Tot ceea ce este legat de anumite condiții, reprezintă procesele de business, pe care dvs din activitatea de transport o stabiliți, nu noi care suntem doar avizatorii unei platforme.

- Dar cine stabilește tarifele?

- Dl ministru, la Otopeni când vine clientul...

- Nu înțelegeți că nu pot să răspund cum se stabilește tariful că nu este domeniul meu de activitate! Eu pun la dispoziție o platformă în care tariful să fie calculat conform...

- ... Pe care le avem și astăzi!

- În viziunea noastră dorim să avizăm altceva decât niște aplicații de genul acesta. Deci nu pot să vă răspund la ideea de tarife. Nu e misiunea mea! S-ar putea ca ceea ce ne dorim noi la nivelul MCSI-ului să fie poate un pic mai greu de înțeles. Am avut discuții și cu oamenii de aici să știți, vizavi că și dâșii văd o legătură mai mare cu platformele actuale care există pe piață. Intenția noastră nu este să folosim integral... Deci noi suntem interesați ca toată lumea să fie pe poziții egale. Noi doar creem algoritmi cu care să lucrăm, nu introducem datele noastre în acea platformă, acele date le vor introduce legiutorii sau cei care sunt în procesul acesta de business. Noi vom verifica că acea platformă respectă ceea ce au stabilit oamenii care sunt pe businessul respectiv.

Cred că cel mai important lucru pentru dvs este ca o platformă să fie onestă, cinstită, egală în poziție față de toată lumea implicată. Iar noi intenționăm prin acest aviz să urmărim aceste obiective.

- Dați-mi posibilitatea să pornesc de la ce ați spus dvs și să pun 3 întrebări. Sunt perfect de acord cu ceea ce ați spus dvs în sensul că dvs căutați ca platformă să aibă un rol neutru. În contextul acesta vă întreb de ce nu există o prevedere clară în ordonanță care să stabilească caracterul neutru al platformei? În proiectul de

act normativ ceea ce spuneți dvs nu există. Dacă ne bazăm pe ideea că normele vor clarifica acest aspect, sunt suficienți de mulți avocați în sală ca unii ar interpreta ca și dvs adăugați la lege! De ce nu există o prevedere expresă care să spună că platformele trebuie să...

- Dar de ce credeți că printr-o normă de reglementare se adaugă la lege?
- Pentru că este legislație secundară...
- Și de ce credeți că o să treacă dacă dvs considerați că se adaugă la lege? Pur și simplu se reglementează ca de aia sunt norme de reglementare!
- Ar trebui, din punct de vedere riguros, pentru claritate, pentru că tehnica de reglementare a actelor normative...
- Aveți perfectă dreptate. Faptul că sunteți aici pe mine mă bucură. Sunt prima dată aici și încep să cunosc activitatea dvs, însă aș dori să înțelegeți că mai există platforme care vă spun. De exemplu platforme din sistemul bancar, care sunt neutre vizavi de toți operatorii de plăți din piață! Nimeni nu ne condamnă din piață că favorizăm o bancă sau alta. Deci am reușit să creem platforme care se comportă echidistant față de toți operatorii. Același lucru dorim să facem și pentru dvs. chiar dacă un pic mai târziu și sunteți un pic supărați, dar trebuie să realizăm și pentru această activitate o platformă și dvs va trebui să ne ajutați fiindcă aveți cunoașterea business-ului respectiv!
- A doua întrebare dle ministru este dacă dvs dați un aviz tehnic în ce condiții veți executa și veți conduce la stabilirea unei neutralități în ceea ce privește stabilirea prețului în serviciile de transport, de vreme ce avizul este strict tehnic și nu aveți atribuții pe zona de transport? Și a trei întrebare că să vină în cascadă și într-o logică firească. Dacă platforma are un rol neutru pe care dvs doriți să-l legitimați, cum se face că în acest context toți transportatorii alternativi arondați la platformă vor opera același cost de transport alternativ, în condițiile în care au o structură de costuri diferită... Deci cum se ajunge, strict concurențial, cum se ajunge la același preț.
- Vă referiți la o realizare tehnică?
- Eu vă întreb așa: dacă platforma este neutră cum se face că prețul pentru serviciile de transport alternativ este același pentru toți transportatorii, deși au o structură de costuri diferită și au obligația să nu funcționeze sub...
- Vă rog să fiți atenți la termenii folosiți ca să mă puteți înțelege. Haideti să lămurim un pic termenul de neutru că văd că este o mică problemă. Deci când spun neutru din pct de vedere informat înseamnă că nu intervin în procesul de business. Atenție, pe această platformă pot să fie 100 de firme cu 1000 de prețuri diferite. Ideea este că platforma trebuie să permită acest lucru - asta înseamnă neutralitatea platformei, da? Sper că sunt înțeles aici. Bineînțeles că acum sunt mai multe platforme care se cheamă în diverse moduri, nu mă interesează cum se cheamă. Este de ales în a face o platformă universală pentru toți sau a face interconectarea între aceste platforme, dar aceasta este o problemă pur tehnică. Scopul nostru pentru care suntem la minister este să asigurăm neutralitatea proceselor de business și egalitatea participanților.

- Prin legea 38/2003 am înțeles faptul că Ministerul Comunicațiilor urmărește ca și taximetriștii să poată beneficia de serviciile tehnice și să poată opera prin intermediul acestor platforme. Legea taximetriei obligă operatorii de transport să fie arondați unui dispecerat. Întrebare: aveți în vedere că dacă li se va permite accesul transporturilor autorizate pe aceste platforme digitale, aveți în vedere abrogarea articolului din legea taximetriei care obligă transportatorii să aibă dispecerat?

- Nu are legătură...

- Nu pot să răspund, eu sunt dator să permit orice oamenii de business doresc și este decent.

Deci platforma va permite ceea ce se va dori, inclusiv acces de la distanță sau dacă nu restricționarea accesului, da? Înțelegeți poziția mea aici.

- Dumneavoastră veți da posibilitatea transportatorilor să opereze pe aceste platforme, dar s-ar putea să intre în contradicție cu...

- Ca să revenim, digitalizarea unei societăți informaționale nu presupune informatizarea ei. Digitalizarea presupune și se referă mai ales la procesele din cadrul societății. Trebuie ca noi să gândim procesele de business pe care dumneavoastră le știți, să le transpune într-o formă tehnologică, astfel încât să facem tehnologia să răspundă la cerințele business, da? Este foarte greu ca noi să implementăm în această platformă cerințele dumneavoastră, dar trebuie să ni le spuneți, ca să le știm, da?

- Pe această platformă pot să opereze oricine sau doar transportatorii autorizați conform legii? Eu, pot să fiu medic, să-mi fac o policlinică, ca doctorul acela italian...

- Să nu ne ducem până acolo. Deocamdată, noi vorbim despre o platformă a oamenilor care participă la această activitate.

- Dacă nu aveți încă toate informațiile pentru conturarea platformei, de ce se merge în continuare pe varianta de OUG? E clar că discutăm despre grăbirea lucrurilor.

- Aș putea să vă vorbesc foarte mult despre această platformă, dar cred că trebuie să începem, ca să înțelegem termenii de referință și ce urmărim cu ea. Ați văzut că avem probleme deja cu anumiți termeni din acest proiect de ordonanță, ideea de transport alternativ pe care o contestați și așa mai departe. Există foarte mulți termeni care trebuie lămuriiți.

- Aici am mers pe tehnologie.

- Am pus întrebarea, dacă vrem să mergem în modernizarea societății, digitalizare. Am rămas surprins că asta e dorința, dar mașinile cu care se face transportul din punctul A în punctul B să fie mașini vechi.

(...)

Nicușor Dan: Pun o întrebare. Am asistat cu mare atenție la aproape toată dezbateră. Ce am remarcat, îngrijorarea mea este cu privire la concurența loială. Vreau să răspundeți la următoarele 3 elemente, care în opinia mea nu duc către o concurență loială. Unul este prețul fix versus dinamic, al doilea este calitatea de

proprietar al mașinii sau posibilitatea de a o avea în comodat și a treia este vechimea mașinii. Dacă toate aceste 3 elemente merg către transportul alternativ, atunci activitatea de bază, taximetria, o închidem și facem totul transport alternativ.

- Mulțumesc. O să rămână în analiză aceste subiecte.”

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;
- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;
- Ultima variantă a proiectului de act normativ va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.