Textul propunerii:

Buna ziua

Am citit atat acest Proiect de Ordonanta, cat si Legea 38/2003, care reglementeaza activitatea de taximetrie si de inchiriere cu sofer. Am ajuns la urmatoarea concluzie: atat serviciul de taxi, cat si cel de transport alternativ, au acelasi mod de tarifare, si anume: tarif de pornire, tarif/km si tarif de stationare. Avand in vedere faptul ca practic furnizeaza un serviciu identic, este anormal ca una dintre parti, si anume taximetria, sa fie supra-reglementata, iar celalalta sa fie vadit favorizata, practic avand parte de extrem de multe concesii.

Va aduc la cunostinta discrepantele sesizate in urma lecturarii acestui Proiect de Ordonanta:

- Taximetrele sunt limitate la un numar de 4/ 1000 locuitori, transportul alternativ nu are nici un fel de limitare in acest raport

- Autoturismele autorizate taxi sunt obligate sa fie inmatriculate pe Societatea Comerciala autorizata, la transportul alternativ se poate presta activitatea cu un simplu contract de comodat. Rezulta o diferenta de costuri (RCA, impozite, etc), vizibil favorabila celor din urma.

- Taximetrele sunt obligate sa utilizeze aparate de marcat avizate metrologic, transportul alternativ nu are nevoie nici macar de casa de marcat normala, cu exceptia platii cash. La art 20 se specifica faptul ca operatorul de transport alternativ este obligat sa foloseasca o casa de marcat fiscala doar in cazul in care incaseaza DIRECT de la pasager prin intermediul cardurilor de debit/credit contravaloarea serviciului prestat. Insa este de notorietate faptul ca aceste sume nu sunt incasate DIRECT, ci sunt incasate de firme din afara tarii care trimit ulterior un procent transportatorului alternativ autorizat din Romania. Obligativitatea caselor de marcat ar duce la impozitarea tutror sumelor platite de client, nu numai pe comisionul incasat din afara tarii de catre prestatorul autorizat.

- Taximetrele au un tarif maximal impus de Primariile la care sunt arondate, tarif care nu poate fi modificat indiferent de imprejurari ( Sarbatori legale, trafic intens, alte evenimente). Transportul alternativ nu are nici o reglementare in acest sens, aceasta situatie putand duce la abuzuri severe asupra consumatorului.

- Societatile Comerciale autorizate taxi au obligatia legala sa intocmeasca contracte de munca angajatilor. In cazul transportului alternativ, aceasta obligatie nu exista. Aceasta situatie ar putea duce la migrarea taximetristilor angajati spre transportul alternativ, pentru a-si insusi in folosul personal impozitele platite pe forta de munca de catre angajator. La nivel national, inseamna pierderea de catre Statul Roman a impozitelor platite de aproximativ 60.000 de taximetristi angajati.

- La autorizare taximetrele pot avea vechimea maxima 5 ani, la transportul alternativ 12 ani. Este o situatie hilara, observand faptul ca toate tarile Europene militeaza pentru reducerea noxelor, iar majoritatea autoturismelor cu vechime mai mare de 8 ani au normele de poluare euro 3 si euro 4.

Avand in vedere faptul ca ambele tipuri de autorizari, taximetria si transportul alternativ, presteaza acelasi tip de transport de persoane, faptul ca un unul este incadrat ca serviciu de utilitate publica iar celalalt ca serviciu comercial, duce la aparitia unei concurente vizibil neloiale si profund discriminatorii. Asa cum se precizeaza la finalul Proiectului de Ordonanta: ,,- asigurarea unui regim nediscriminatoriu in piata transportului de persoane”, sper ca veti lua in considerare cele semnalate si veti lua masurile corecte pentru a exista o concurenta loiala si nediscriminatorie intre cele doua servicii.

Cu stima,

Nicu Botogel