Buna seara,

Lecturand textul ordonantei de urgenta avand ca obiect reglementarea legala a activitatii de transport alternativ, ce se afla in dezbatere publica la aceasta ora, am sesizat o serie de aspecte care, din punctul meu de vedere (ca administrator al unei societati prestatoare de servicii de transport taxi), creaza un dezechilibru semnificativ intre cele doua modalitati de prestare a acelorasi servicii, respectiv transport taxi si transport alternativ, dar si premisele pentru ca, cel putin marile orase ale tarii, sa ajunga sa fie sufocate din pricina **aglomeratiei in trafic** dar si**a** **noxelor**iar beneficiarii serviciului de transport alternativ sa fie intr-un real dezavantaj intrucat, pe de o parte, nu vor mai beneficia de acelasi confort iar, pe de alta parte, vor fi supusi unui risc mai mare la posibile accidente, intrucat:

1. vechimea autoturismelor cu care se realizeaza transportul este de: 5 ani (la prima atribuire a licentei) – cf.Legii nr.38/2003 vs.15 ani – cf.ordonantei in discutie;
2. numarul de licente ce pot fi atribuite: 4:1.000 – cf.Legii nr.38/2003 vs. nr.nelimitat – cf.ordonantei;
3. aria de prestare a serviciilor: locala/metropolitana – cf.Legii nr.38/2003 vs.nelimitata – cf.ordonantei;
4. utilizarea taximetrelor omologate OIML R21 (impusa recent de prevederile codului fiscal modificat – care prevad si obligativitatea emiterii bonului fiscal pentru orice serviciu remunerat efectuat in folosul unei persoane fizice): obligatorie – pt.serviciile prestate cf.Legii nr.38/2003 vs.lipsa unei astfel de reglementari – cf.ordonantei (clientul neputand sa deconteze suma achitata);
5. pretul curselor: stabilit per unitate de masura (km/m) – pt.serviciile prestate cf.Legii nr.38/2003 vs.stabilit in functie de conditiile de trafic (aglomeratie, meteo, etc.) – cf.modului nelegal in care functioneaza aplicatiile utilizate de prestatorii serviciilor de transport alternative.

Ordonanta in dezbatere constituie un act legislativ lipsit de utilitate si pentru urmatoarele considerente:

1. reglementeaza un tip de activitate care deja se desfasoara sub imperiul Legii nr.38/2003. In masura in care se apreciaza ca este necesar un numar mai mare de prestatori de servicii de transport, este suficienta modificarea Legii nr.38/2003 in sensul majorarii numarului de licente ce pot fi atribuite la numar de locuitori;
2. fiind vorba despre acelasi tip de servicii, apreciez ca este neconstitutionala existenta unor reglementari diferite pentru aceeasi activitate;
3. desi activitatea de transport alternativ a fost gandita, initial, ca o modalitate de fluidizare a traficului din marile orase, prin reducerea numarului de masini ce urmau a fi utilizate pentru deplasarea in aceeasi directie a mai multor persoane (ocazional), ordonanta in discutie nu reglementeaza un asemenea tip de transport ci incurajeaza prestarea unor servicii tip taxi permanente supuse unor conditii legale mult mai permisive si mult mai putin restrictive decat cele reglementate de Legea nr.38/2003.

Cu stima,

Bogdan Orfanu