Str George Enescu, nr. 27-29, Sector 1, Bucuresti

Tel: 0728.872.944;

E-mail: [office@cotar.ro](mailto:office@cotar.ro);

**Nr. 2773/03.06.2019**

**Catre,**

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

**Domnului Ministru Razvan CUC**

In atentia Comisiei de Dialog Social

**CONFEDERATIA OPERATORILOR si TRANSPORTATORILOR AUTORIZATI din ROMANIA (C.O.T.A.R.),** cu sediul in Bucuresti, str. George Enescu, nr. 27-29, sector 1, **reprezentativa la nivel national conform Legii nr. 62/2011 si a Sentintei Civile nr. 23 FED/16.11.2012, completata prin Sentinta Civila nr. 2 FED/18.01.2013, Sentinta Civila nr. 2 REP/16.01.2017, pronuntate de catre Tribunalul Bucuresti, a sectorului de activitate „transporturi rutiere”**, **respectiv pentru clasele CAEN Rev 2: - 4931 - transporturi urbane, suburbane si metropolitane de calatori, 4932 - transporturi cu taxiuri, 4939 - alte transporturi terestre de calatori n.c.a, 8553 - scoli de conducere (pilotaj),** avand ca membri, federatii si asociatii din randul transportatorilor de persoane, transportatorilor in regim de taxi si inchiriere, scolilor de conducatori auto, precum si a service-urilor auto din Romania, prin Presedinte Vasile STEFANESCU, va prezentam urmatoarele:

**Considerații și argumente pentru respingerea proiectului de OUG privind activitățile de transport alternative cu autoturism și conducător auto**

Proiectul de act normativ inițiat de Ministerul Transporturilor, aflat în consultare publică, ne face, odată în plus, să admirăm inepuizabila capacitate de imaginație și improvizație a guvernanților, atunci când sunt ”motivați” corespunzător. Din păcate și în acest caz energia administrativă a fost disipată, ca de atâtea ori, pe o miză ce nu are nimic de a face cu binele cetățenilor, ci cu cel al unor grupuri de interese transpartinice ce doresc cu orice preț, în disprețul legii, normarea dinstinctă a unei activități deja reglementate. Pentru că activităţile de ”transport alternativ cu autoturism și conducător auto” reprezintă un eufemism pentru serviciile de ridesharing, justificat, de această dată, prin dezideratul deschiderii pieței pentru noi alternative de mobilitate.

Ne îndorim că experții din Ministerul Transporturilor nu și-au avertizat șefii cu privire la faptul că, în decembrie 2017, Curtea Europeană de Justiție a decis că Uber este o companie de transport persoane, și nu un serviciu digital. Ori că în aprilie 2019 Curtea de Apel Cluj a dispus ”încetarea și interzicerea practicilor de concurență neloială desfășurate constând în furnizarea de servicii de suport referitoare la verificarea documentației prezentate de furnizori și a stării auteovehiculului, precum și în sesiuni de informare a furnizorilor care doresc să utilizeze aplicația Uber, toate în legătură cu furnizarea de servicii de transport pe raza Municipiului Cluj Napoca”.

**Voința politică se pare însă că primează supremației legii. P**roiectul de OUG se dorește a fi punctul terminus prin care se va legitima un furt de 4 ani, în beneficiul Uber, Taxify, CleverGo, BlaBla Car, Blackcab și ai altor aplicații digitale similare. Reglementarea aceluiași domeniu (transportul de persoane) prin două legi distincte, una a transportului în regim de taxi și de închiriere, și alta a așa-zisului transport alternativ, ne va face din nou ”celebri” nu doar în Uniunea Europeană, ci în întreaga lume. În loc să impună condiții egale tuturor operatorilor care desfășoară activități de transport persoane, în acord cu legislația în vigoare, Executivul optează să aplice unități de măsură diferite: stricte pentru taximetriști și relaxate pentru „operatorii de transport alternativ”.

În preambulul proiectului se recurge la argumentul “*Luând în considerare apariţia pe piaţă a unor soluţii inovative de transport, generate de progresul tehnologic*”, ignorându-se premeditat că societăţi de transport autorizate au recurs la astfel de soluții încă din 2010. Justificarea reglementării în regim de urgenţă a transportului de persoane prin intermediul platformelor tehnologice, ”*în concordanță cu jurisprudența comunitară*”, este o ”gogoașă” destinată exclusiv celor ce nu cunosc realitățile domeniului, fără a fi invocat un singur text de lege în susținere.

Articolul 7 stipulează că platfoma ”*afișează tariful pentru efectuarea unei curse pe traseul stabilit în condițiile literei b* (traseul optim până la destinație, utilizând tehnologie GPS) *înaintea acceptării cursei de către pasager*”, respectiv ”*permite decontarea preţului cursei*”.

Nu se precizează cine și în ce bază stabilește tariful aferent pe kilometru ori care este modalitatea de calcul. În fapt, în condiții de trafic ridicat tariful este unul dinamic, astfel încât clientul poate plăti un tarif considerabil mai mare decât cel estimat la momentul plecării în cursă.

Pe de altă parte. proiectul ignoră întru totul prevederile Codului Fiscal, care reglementează în detaliu cine, cum și în ce condiții poate încasa banii, precum și ce document fiscal se eliberază la sfârşitul fiecărei curse. Asta în timp ce șoferii de taxi au obligația utilizării de aparate de marcat electronice fiscale, de a elibera bonuri fiscale și, la solicitarea clienților, facturi, potrivit OUG nr. 28, republicată și actualizată din 25 martie 1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat fiscale.

În egală măsură, sunt ignorate prevederile OUG nr. 20 din 21 august 1992 privind activitatea de metrologie, nefiind incluse prevederi referitoare la obligația operatorilor platformei economice digitale care intermediază efectuarea transportului alternativ de a se supune controlului metrologic legal.

Articolul 8 prevede, printre documentele pe care operatorul platformei digitale le va depune în vederea obținerii autorizației,*“certificatul de înregistrare la registrul comerţului din Romania sau din ţara de rezidență, precum și dovada înregistrării în România a sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale”.* Textul nu face nicio referire însă la dovada înregistrării fiscale a platformei, astfel încât ca și până acum, dar de această dată cu fundamentare legală, platforma va putea transfera integral veniturile încasate în străinătate, oprindu-și taxa aferentă (25% din total încasări).

Articolul 13, alineatul 5 prevede: ”*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 depăşesc la data expirării valabilității copiei conforme vechimea de 15 ani de la data fabricaţiei*”.

Curată egalitate de tratament, în condițiile în care transportatorii autorizați sunt obligați să își schimbe autovehiculele la 10 ani. Și o nouă dovadă a gradului în care îi preocupă pe guvernanți poluarea, siguranţa traficului ori a cetăţenilor.

Proiectul de lege conţine și alte prevederi discriminatorii. Spre exemplu, operatorii de transport alternativ autorizat pot folosi autoturismele deținute în proprietate, închiriere sau comodat. Asta în timp ce legislația incidentă în domeniul transporturilor nu prevedere decât proprietatea ori leasing-ul. Astfel încât, spre deosebire de cei care vor folosi mașini închiriate, operatorii de transport persoane autorizați vor plăti tarife RCA considerabil mai mari, ca persoane fizice sau juridice.

Apoteotic, dispozițiile tranzitorii și finale prevăd ”o perioadă de tranziție de 60 de zile” de la emiterea de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale a reglementărilor privind modalitățile de autorizare a operatorilor platformelor digitale, precum și a modalităților de stabilire și încasare a taxei de autorizare. Interval în care persoaele fizice și juridice care derulează activități ce intră sub incidența OUG vor continua să își desfășoare nestingherite, ”cu voie de la poliție”, activitatea în afara legislației în vigoare.

Nu contestăm dreptul executivului de a optimiza calitatea serviciilor în beneficiul cetățeanului, inclusiv prin identificarea de alternative, dar nu sacrificând siguranța acestuia, încurajând concurența neloială ori ignorând legile care reglementează transportul rutier, precum și Codul Fiscal, Codul Muncii și alte prevederi legale.

Într-o logică juridică și etică echitabilă, platformele digitale care intermediază servicii de transport persoane (fie și alternative) ar trebui să se conformeze acelorași prevederi legale de licențiere aplicabile firmelor autorizate și operatorilor autorizați.

Apreciem că este în beneficiul cetățeanului și în interesul autorităților publice ca toți șoferii care transportă persoane, fie ei transportatori autorizați ori utilizatori ai aplicațiilor de tip „platforme de servicii transport persoane”, să se supună acelorași reglementări, de la atestare la autorizarea autovehiculelor și de la regimul tarifelor, la asigurări și obligații fiscale.

În măsura în care **prezenta propunere** înaintată de COTAR pentru proiectul de act normativ nu dispune pentru toate situațiile care pot interveni în activitatea curentă, suntem pentru dezbatere și dialog competitiv, respectiv de promovare și susținere a unui proiect de act normativ care să ofere soluții concrete și durabile, necesare activității de transport persoane.

**Cu stima,**

**Presedinte**

**VASILE STEFANESCU**