

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ**

#### **LEGE**

pentru aprobarea Ordonanței de urgență privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto

### **Secțiunea a 2-a Motivul emiterii proiectului de act normativ**

1. Descrierea situației actuale

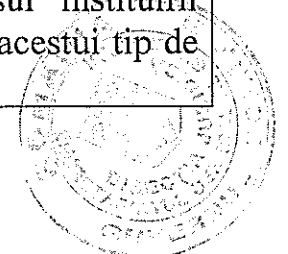
În prezent, în România transportul public cu autoturisme, destinat deplasării urbane, este reglementat doar pentru activitatea de taximetrie, prin Legea nr.38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, elaborată anterior aderării la UE.

Având în vedere, noile tendințe și practici din piața transportului în regim de taxi și în regim de închiriere cu șofer, respectiv dezvoltarea tehnologică, în special a aplicațiilor care funcționează prin intermediul telefoanelor mobile inteligente, a dus la apariția unor servicii de transport noi, care permit utilizarea mai eficientă a autoturismelor deja existente și care, deși sunt folosite de aproximativ 1 milion de oameni în România, nu beneficiază de un cadru strict reglementat, spre deosebire de alte țări din Uniunea Europeană.

În acest sens, Curtea Europeană de Justiție în cauza C-434/15, prin Hotărârea din data de 20 decembrie 2017, a stabilit faptul că serviciile de intermediere furnizate de platformele digitale sunt “servicii în domeniul transporturilor de tip urban” și nu “servicii ale societății informaționale”.

De asemenea, Curtea Europeană de Justiție a precizat faptul că pentru acest serviciu din domeniul transporturilor nu se aplică Directiva privind comerțul electronic fiind exclus și din domeniul de aplicare al Directivei privind serviciile în cadrul pieței interne. Pentru același motiv acest serviciu nu ține de libera prestare a serviciilor în general, ci de politica comună a transporturilor.

Totodată Curtea Europeană de Justiție a statuat faptul că reglementarea condițiilor prestării unui asemenea serviciu revine statelor membre cu respectarea normelor generale ale Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, în sensul instituirii obligației de autorizare administrativă prealabilă a acestui tip de transport.

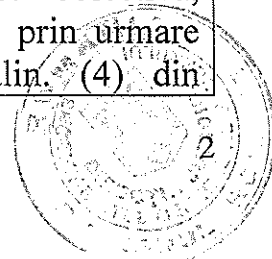


Asimilarea acestor platforme digitale unor servicii de transport în regim de taxi/închiriere, conform cadrului actual ar schimba complet modelul de business al acestora și ar limita considerabil sau chiar ar împiedica funcționarea acestora pe piața din România, prin urmare este nevoie de o reglementare specifică, în interesul cetățeanului și al economiei românești.

Deși reglementarea la nivelul statelor membre Uniunii Europene a “ platformelor digitale”, utilizate în scopul intermediarii unor servicii de transport, se află la început, din datele existente astăzi rezultă că nu există un model consacrat prin care s-au asigurat soluții legislative pentru reglementarea acestui tip de transport și fiecare stat a stabilit propriile reguli raportat la situația existentă pe piață, tipurile de servicii practicate în transportul de tip urban, nevoia de deplasare a persoanelor și satisfacerea interesului general prin oferirea unor servicii la standarde de calitate. Astfel spre exemplificare, menționăm că Estonia, Franța, Italia, Portugalia au acordat un regim juridic distinct pentru transportul urban contractat exclusiv prin intermediul al platformelor/aplicațiilor digitale, în timp ce Belgia, Spania, Danemarca, Ungaria au reglementat acest tip de transport prin supunerea platformelor digitale legislației națională privind serviciile de taxi, iar Marea Britanie, dimpotrivă, prin alinierea platformelor cu serviciile în regim de închiriere cu șofer.

Pe de altă parte, instituirea unor reguli suficiente și lipsite de echivoc pentru reglementarea tuturor tipurilor de servicii de transport urban, este necesară având în vedere publicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 21/2019 prin care s-a eliminat expresia „în mod repetat” de la art. 55, pct. 3, lit. h) din Legea nr. 38/2003, astfel încât orice activitate de transport de persoane de tip urban care nu se înscrie în sfera reglementată de Legea nr.38/2003 este susceptibilă de sancțiune. Pentru a asigura punerea în aplicare în mod corect a modificărilor și totodată în scopul instituirii unui cadru legal cuprinzător care să reglementeze toate categoriile de transport care se pot dezvolta în zona urbană – transport în regim de taxi, transport în regim de închiriere, transport alternativ, este necesară reglementarea transportului urban care utilizează platforme și aplicații digitale, deoarece acesta prezintă caracteristici particulare față de celelalte tipuri de transport urban.

Situația creată reprezintă o stare de fapt obiectivă, cuantificabilă, care afectează un interes public, și prin urmare întrunește exigențele prevăzute de art. 115 alin. (4) din

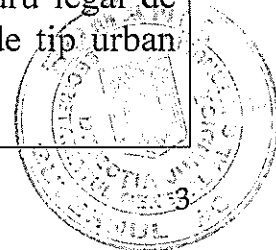


Constituție, deoarece amânarea reglementării ar conduce la apariția și evoluția mediului neconcurențial de efectuarea a acestor tipuri de transport impuse pieței de noile tendințe și practici care au în vedere utilizare pe scară largă a tehnologiei de ultimă generație.

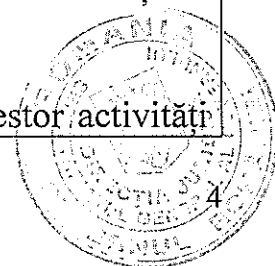
Referitor la posibilitatea de adoptare unui proiect de act normativ de către Guvern, prin intermediul unei ordonanțe de urgență, Curtea Constituțională a României, în jurisprudența sa, a stabilit că "se poate deduce că interdicția adoptării de ordonanțe de urgență este totală și necondiționată atunci când menționează că **«nu pot fi adoptate în domeniul legilor constituționale» și că «nu pot viza măsuri de trecere silită a unor bunuri în proprietate publică»**. În celelalte domenii prevăzute de text, ordonanțele de urgență nu pot fi adoptate dacă «afectează», dacă au consecințe negative, dar, în schimb, pot fi adoptate dacă, prin reglementările pe care le conțin, au consecințe pozitive în domeniile în care intervin". În continuare, Curtea a arătat că "verbul «a afecta» este susceptibil de interpretări diferite, așa cum rezultă din unele dicționare. Din punctul de vedere al Curții, aceasta urmează să rețină numai sensul juridic al noțiunii, sub diferite nuanțe, cum ar fi: «a suprima», «a aduce atingere», «a prejudicia», «a vătăma», «a leza», «a antrena consecințe negative»" (relevantă, în acest sens, este Decizia nr. 1.189 din 6 noiembrie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 787 din 25 noiembrie 2008).

Astfel, așa cum reiese și din jurisprudența constantă a Curții Constituționale, ordonanțele de urgență nu pot fi adoptate dacă afectează, dacă au consecințe negative, dar, în schimb pot fi adoptate dacă prin reglementările pe care le conțin, au consecințe pozitive în domeniile în care intervin.

În acest sens, prin adoptarea acestui act normativ nu se „prejudiciază”, nu se „suprimă”, nu se „lezează”, nu se „aduce atingere”, nu se „antrenează consecințe negative”, din contră, se încearcă înlăturarea consecințelor generate de modificarea regimului contravențiilor aplicabile activității de taximetrie prin publicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.21/2019 (în condițiile în care Curtea Europeană de Justiție a apreciat că activitățile de transport de tip urban desfășurate prin intermediul platformelor digitale sunt asimilate serviciilor de transport și nu serviciilor de comerț on line) și asigurarea unui cadru legal-de efectuare a operațiunilor de transport de personae de tip urban pentru care se utilizează platforme digitale.



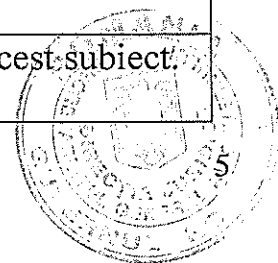
2. Schimbări preconizate	<p>Proiectul de ordonanță de urgență are în vedere crearea unui sistem unitar de reglementare a activităților de transport alternativ, care funcționează prin intermediul unor platforme digitale, prin autorizarea administrativă a acestora pe o perioadă de trei ani, atât în ceea ce privește platformele digitale cât și operatorii de transport alternativ. Prin urmare, proiectul devine un instrument care întregește cadrul juridic aplicabil transportului de tip urban și își propune asigurarea unor măsuri de supraveghere a pieței pe perioada de autorizare, astfel încât după această perioadă să fie posibilă o evaluare a eficienței actului normativ.</p> <p>Astfel, prin acest proiect de act normativ se urmărește:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. definirea activităților de transport alternativ, a modului de efectuare a acestora și a actorilor implicați;</li><li>2. modalitatea de autorizare a platformelor digitale și a operatorilor de transport alternativ;</li><li>3. modalitatea de fiscalizare a veniturilor obținute în urma efectuării activității de transport alternativ, atât de către conducătorii auto, cât și de operatori și operatorii de transport alternativ. Astfel, în proiect se precizează în mod distinct faptul că toate veniturile obținute în România în urma efectuării activității de transport alternativ sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală în vigoare în România, legislație care este reprezentată de Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, precum și de Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare. În proiect se precizează obligativitatea pentru un operator nerezident de platformă digitală, de a-și deschide în România o sucursală, care să îl reprezinte în fața autorităților statului român;</li><li>4. stabilirea obligațiilor care trebuie îndeplinite de către platformele digitale, operatorii de transport alternativ, precum și de către conducătorii auto;</li><li>5. stabilirea drepturilor și obligațiilor beneficiarilor acestor servicii;</li><li>6. uniformizarea condițiilor de acces, efectuare și control cu cele din domeniului transporturilor în regim de taxi și în regim de închiriere.</li></ol> <p>Având în vedere faptul că reglementarea acestor activități</p>



	<p>de transport va conduce la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea veniturilor atât la bugetul de stat cât și la bugetele locale, prin taxele și contribuțiile plătite de operatori, pe de-o parte, cât și de șoferii parteneri, pe de altă parte;</li> <li>- asigurarea unui regim nediscriminatoriu în piața transportului cu autoturisme;</li> <li>- creșterea gradului de concurență în piață și facilitarea interacțiunii dintre cerere și ofertă cu efect benefic pentru ambele părți;</li> <li>- accesul pasagerilor la o gama mai mare de opțiuni de transport, în condițiile asigurării unui grad mai mare de confort și siguranța pentru consumatori;</li> <li>- diminuarea activităților de transport de persoane cu încălcarea prevederilor legale, cu caracter de fenomen permanent;</li> <li>- crearea posibilității sancționării faptelor de piraterie în transportul de persoane;</li> </ul> <p>Întrucât elementele mai sus prezentate vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, se impune aprobarea unui act normativ care să soluționeze problemele în regim de urgență în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

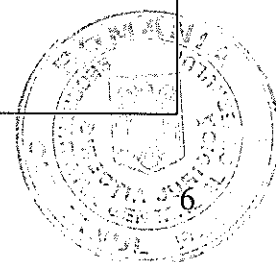
1. Impactul macroeconomic	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență au impact pozitiv asupra calității transportului public în regim de închiriere.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ are impact pozitiv asupra mediului concurențial. Proiectul nu cuprinde măsuri de natura ajutorului de stat.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Măsurile prevăzute de proiectul de ordonanță de urgență are beneficii directe asupra mediului de afaceri, prin stimularea activității transportului de închiriere, în condițiile legii.
2 <sup>1</sup> Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



2 <sup>2</sup> Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ cuprinde măsuri cu impact pozitiv asupra calității vieții tuturor cetățenilor, indiferent de categoria socială.
4. Impactul asupra mediului	
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 4-a**  
**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**  
- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2					7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. impozit pe profit ii. impozit pe venit b) bugete locale: i. impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. contribuții de asigurări	Nu este cazul.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale : i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii	Nu este cazul.					

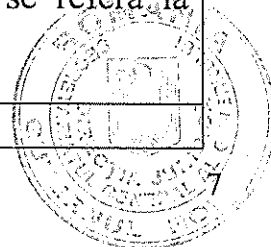


3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
7. Alte informații	Nu este cazul					

### Secțiunea a 5-a

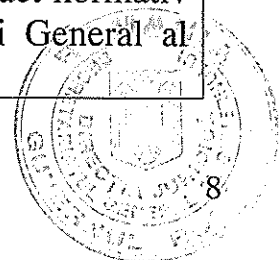
#### Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ a. Acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ  b. Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 <sup>1</sup> . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.



**Secțiunea a 6-a**  
**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ se supune consultării structurilor asociative ale autorităților publice locale
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul prezentului act normativ prin avizul nr. 527 /2019. Consiliul Economic și Social a avizat favorabil proiectul prezentului act normativ prin avizul nr. 3248 /2019. Consiliul Concurenței a avizat favorabil proiectul prezentului act normativ prin avizul nr. 7969 /2019.
6. Alte informații	După îndeplinirea procedurii de avizare interministerială proiectul de act normativ va fi transmis Secretariatului General al Guvernului.



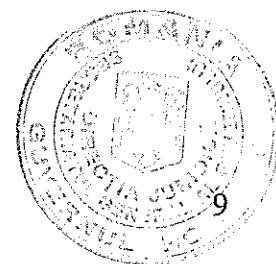


**Secțiunea a 7- a**  
**Activități de informare publică privind elaborarea**  
**și implementarea proiectului de act normativ**

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 8-a**  
**Măsurile de implementare**

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU

  
VIORICA DĂNCILĂ

