

## EXPUNERE DE MOTIVE

**Reglementarea “ platformelor de rezervare” de tip ride sharing la nivelul statelor membre Uniunii Europene, desi se afla la inceput, se poate distinge ca majoritatea tarilor au legiferat, fie printr-un regim distinct cum ar fi Estonia, Franta, Italia Portugalia etc. sau prin supunerea acestor platforme sub legislatia nationala privind serviciile de taxi, prin modificarea substantiala a acesteia, in tari precum Belgia, Spania, Danemarca, Ungaria etc, sau dimpotriva alinierea platformelor cu serviciile in regim de inchiriere cu sofer, precum Marea Britanie.**

In Romania transportul public este reglementat prin Legea nr.38/2003 privind transportul in regim de taxi si in regim de inchiriere si secundar de Legea nr.92/2007 a serviciilor de transport public local. Legea din 2003, privind transportul in regim de taxi si inchiriere , facuta inainte de aderarea la UE, trebuie reactualizata cu noile tendinte si practici din piata taximetriei si a inchirierii cu sofer, in schimb modificarea acesteia nu face obiectul prezentei legii.

Asimilarea acestor platforme de rezervare unor servicii de transport in regim de taxi conform cadrului actual ar schimba complet modelul de business al acestora si ar limita considerabil sau chiar ar impiedica functionarea acestora pe piata din Romania ,prin urmare este nevoie de o reglementare specifica,in interesul cetateanului si al economiei romanesti.

Dezvoltarea tehnologica,in special a aplicatiilor care functioneaza prin intermediul telefoanelor mobile inteligente,a dus la aparitia unor servicii de transport noi, care permit utilizarea mai eficienta a masinilor deja existente si care,desi sunt folosite de aproximativ 1 milion de oameni in Romania, nu sunt definite de legislatia in vigoare, spre deosebire de alte tari din Uniunea Europeana.

In ciuda faptului ca dezvoltarea economica rapida a dus la cresterea substantiala a numarului de autovehicule proprietate personala inmatriculate in Romania si, in consecinta ,a traficului in zona urbana, prevederile legale inca cer ca autoritatile administratiei publice locale **sa limiteze numarul de autorizatii acordate companiilor de taximetrie.** In acest context, optiunile de transport ale cetatenilor raman limitate, iar folosirea in exces a

autovehiculelor personale conduce la ambuteiaje frecvente si cresterea gradului de poluare a oraselor.

Acest proiect de lege urmareste reglementarea acestor servicii de transport ,care functioneaza prin intermediul unor platforme digitale pe modelul economiei colaborative, prin introducerea unor reglementari specifice, care sa permita atat autorizarea acestora cat si taxarea corespunzatoare a a operatiunilor acestor tip de servicii.

Prezentul proiect de lege tine cont si de decizia recenta a Curtii Europene de Justitie, care a decis, in cazul unui operator de astfel de servicii ,ca aceste servicii de intermediere sunt “servicii de transport urban necolectiv” si ca revine statelor membre responsabilitatea de a crea un cadru de reglementare.

Prezentul proiect de lege defineste serviciile prestabilite de tip ridesharing si propune prevederi clare cu privire la autorizarea, taxarea, obligatiile operatorilor si ale soferilor, precum si la protectia beneficiarilor de astfel de servicii .Reglementarea acestor servicii duce la cresterea veniturilor atat la bugetul de stat cat si la bugetele locale, prin taxele si contributiile platite de operatori, pe de-o parte, cat si de soferii parteneri, pe de alta parte .

Mai mult, acest tip de servicii poate oferi o alternativa de a obtine venituri pentru someri si pentru cei care nu isi gasesc un loc de munca, precum si pentru cei care doresc sa-si suplimenteze veniturile prin prestarea unei activitati economice atunci cand doresc si timpul le permite.

Tinand cont de necesitatea reglementarii specific a serviciilor efectuate de platforme de rezervare in scopul de a oferi o gama mai mare de optiuni de transport, in conditiile asigurarii unui grad mai mare de confort si siguranta pentru consumatori, precum si de necesitatea autorizarii si taxarii corespunzatoare a acestor tip de servicii, am initiat prezenta propunere legislativa.

**De asemenea in prezenta propunere legislative, se instituie obligativitatea licentierii operatorului care detine aceste paltforme de rezervare, a masinilor care efectueaza acest serviciu si a soferilor care presteaza, pentru a uniformiza acest tip de cerinte cu cele din industria taxiurilor.**

Prezentul proiect de lege tine cont de obligativitatea statelor de a reglementa si de decizia recenta a Curtii Europene de Justitie din 20 decembrie 2017 intre Uber si 8 state membre ale Uniunii Europene, care a decis, in cazul unui operator de astfel de servicii, ca aceste servicii de intermediere sunt “servicii de transport” si ca revine statelor membre responsabilitatea de a crea un cadru de reglementare dupa cum este stipulate mai jos: “

*Articolul 56 TFUE coroborat cu articolul 58 alineatul (1) TFUE, precum și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne, și articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul standardelor, reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998, la care trimitte articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2000 privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, în special ale comerțului electronic, pe piața internă (Directiva privind comerțul electronic), trebuie interpretate în sensul că un serviciu de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, care are ca obiect, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, să pună în legătură, în scopul obținerii unei remunerații, conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană, trebuie considerat ca fiind indisociabil legat de un serviciu de transport și ca intrând sub incidența calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor, în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE. Un astfel de serviciu trebuie exclus, prin urmare, din domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE, al Directivei 2006/123 și al Directivei 2000/31.”*

**Rezultă că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, revine statelor membre sarcina de a reglementa condițiile prestării serviciilor de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, cu respectarea normelor generale ale Tratatului FUE. “**

In numele initiatorilor :

Ionel-Daniel Butunoi  
Senator PSD

TOMA VASILE  
Senator PSD

LEGE

privind activitățile de transport alternativ cu un vehicul cu șofer "VTS"

Nr. Crt.	Nume și prenume	Grup Parlamentar	Semnătura
1.	BUTUNOI DANIEL	PSD	
2	ROMA VASILE	PSD	
3	Manu Gheorghe	PSD	
4	Imaracoloache Marian	PSD	
5	POPA CORNEL	PNL	
6	SAVIN EMANUEL	P.S.D	
7	BREAZ DANIEL	PSD	
8	SALAN MIHAIL	PSD	
9.	STOICHEI CRISTINA	PJD	
	BEVEA DILAGOS	PSJ	
	PREDARABU COSMIN	PSD	
	PAVEL MIHAIL	PSD	
	DEHES IOAN	PSD	
	POP LIVIU MARIAN	PSD	
	STAN. IOAN	A.S.D	
	PĂNESCU DOBRO-ADRIAN	PSD	
	Pop Gheorghe	PSD	
	MAHONIU DAN	PSD	
	MARIN NICOLAE	PSD	
	Seporanu Horco	PSD	

	IRIZA SCARLAT	PSD
	OPREȘTEA ȘTEFAN	PSD
	MIHAI ȘTEFAN	PSD
	LUCA VICTOR	PSA
	ȘBÎRNEA LILIANA	P.S.D.
	MARCIU EVIDIU	PSA
	DIACONESCU ROMICA	PSD
	DIACONU ADRIAN	PSD
	DOBARIU EUGEN	PSD
	CARLATEAN IULIU	PSD
	CITĂRMĂREȘTEA FLORIN	PSD
	BODOLĂȘTEA NICOLAE	PSD
	BODOG FLORIN	PSD
	ARCAȘ VIOREL	PSA
	ROTĂRĂ ION	PSD
	AVRAM NICOLAE	PSD
	POTURCĂ DOXOMO	PSD
	CRĂCIUN ȘTEFAN	PSD
	CHISĂLIȚĂ IOAN	PSD
	IORDACHE VIRSINEL	PSD
	RUSE MIHAIL	PSD

FEDEROVICI DOINA PSD  
 TRUȘIN LUCIAN PSD  
 ILEA VASILE PSD  
 ARCAN EMILIA PSD  
 MATEI BOGDAN PSD  
 DUMNEA HENRIETA PSD  
 CĂLĂBĂȘTEA FLORIN PSD  
 MĂRILEȘTEA LIVIU PSD  
 MIPEȘTEA SIMIONA PSD