



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



romania2019.eu  
Președinția României la Consiliul Uniunii Europene

SECRETAR GENERAL

Către: CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

DOMNULUI Iacob BACIU - SECRETAR GENERAL

V  
24.06.2019  
Director  
Către  
Președintele  
Data: 24.06.2019

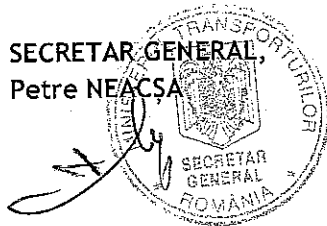
CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
Inregistrat nr.	3222
Data	24.06.2019

În completarea adresei noastre nr.18.06.2019, înregistrată la dumneavoastră cu nr.3077/18.06.2019, vă transmitem alăturat, în copie, avizul cu observații acordat de către Ministerul Justiției prin adresa nr.2/53304/19.06.2019, precum și forma finală a proiectului de Ordonanță de urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, revizuită împreună cu Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale și refăcută conform observațiilor M.J.

Totodată, atașăm în copie la prezenta adresa nr.19737/21.06.2019 transmisă Ministerului Justiției privind justificarea observațiilor nepreluate.

Cu deosebită stimă,

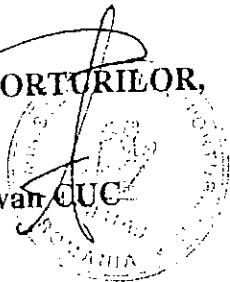
SECRETAR GENERAL,  
Petre NEACȘA



Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta *Ordonanță de urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism cu conducător auto*, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate.

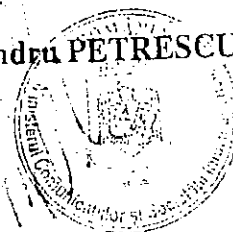
MINISTRUL TRANSPORTURILOR,

Alexandru-Răzvan CUC



MINISTERUL COMUNICAȚIILOR ȘI  
SOCIETĂȚII INFORMAȚIONALE

Alexandru PETRESCU



AVIZĂM FAVORABIL

VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE,

Vasile-Daniel SUCIU

SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI  
SECRETAR GENERAL  
Toni GREBLĂ

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

Carmen-Daniela DAN

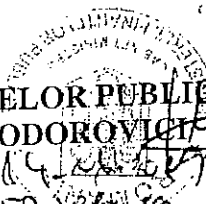
MINISTERUL MUNCII ȘI JUSTIȚIEI  
SOCIALE

Marius - Constantin BUDĂI

MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE

Eugen-Orlando TEODOROVICI

cf. ad. 8052-72/2019



MINISTERUL ECONOMIEI  
Niculae BĂDĂLĂU

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

Teodor - Viorel MELEȘCANU

MINISTRUL DELEGAT PENTRU AFACERI  
EUROPENE

George CIAMBA

MINISTERUL JUSTIȚIEI  
Ana BIRCHALL

Handwritten signature: Birchall



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



SECRETAR GENERAL

Ministerul Justiției  
Secretariatul General  
Nr. 3/53304/2019  
Data: 21.06.2019  
ste 14<sup>15</sup>

Nr. 19737

Data: 21.06.2019

Către: MINISTERUL JUSTIȚIEI

DOMNULUI ION CLAUDIU TEODORESCU - SECRETAR GENERAL

Vă transmitem alăturat, în copie, forma finală a proiectului de Ordonanță de Urgență a Guvernului privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, revizuită împreună cu Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale și refăcută conform observațiilor dumneavoastră din adresa nr.2/53304/19.06.2019, cu următoarele precizări:

1. La punctul I, privind justificarea urgenței, reiterăm cele precizate în cuprinsul proiectului de act normativ, referitoare la premisele care au stat la baza elaborării proiectului în cauză.

Precizăm că necesitatea și urgența acestui proiect a fost stabilită nu la nivelul Ministerului Transporturilor ci la nivelul Guvernului României, astfel încât primele ședințe ale grupului de lucru desfășurate în scopul elaborării proiectului au avut loc sub coordonarea Secretariatului General al Guvernului. Reglementarea acestui tip de transport care este unul de tip urban, nu se regăsea în sfera de competență a Ministerului Transporturilor, acesta devenind instituție competentă în urma repartizării sarcinii de elaborare de către Guvern, după adoptarea OUG nr.21/2019 care prin modificările aduse Legii nr.38/2003 delimitează fără echivoc cadrul normativ aplicabil activității de taximetrie de alte tipuri de transport urban de persoane existente în piață, ale căror condiții de desfășurare necesită suport de reglementare .

În ceea ce privește motivarea urgenței prezentam următoarele argumente: Referitor la posibilitatea de adoptare a 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 și publicarea OUG 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 pentru care se utilizează platforme digitale.

Față de cele mai sus amintite, am procedat la completarea notei de fundamentare a proiectului și reformularea preambului proiectului cu elemente privind motivarea urgenței.

2. Observația de la II.2, pct. 1.5 nu a fost preluată, textul fiind stabilit de comun acord cu Ministerul Finanțelor Publice.

3. Observația de la II.2, pct. 1.6 trebuie corelată cu prevederile legale privind obligativitatea constituirii unui operator economic într-una dintre formele prevăzute de lege, în scopul desfășurării unei activități economice.

4. Observația de la II.2, pct. 3.2 - Nu considerăm necesară consultarea ANSPDCP, având în vedere că în cuprinsul proiectului se face doar trimitere la obligativitatea respectării legislației în domeniu și nu sunt instituite reguli speciale sau derogări.

5. Referitor la observația de la II.2 pct. 7.1, precizăm că la primele lucrări ale grupului de lucru constituit sub coordonarea SGG pentru elaborarea prezentului proiect de act normativ ANAF a participat prin reprezentanți. De asemenea, proiectul a fost avizat de MFP.

6. Referitor la observația de la II.2, pct. 8.1, prima teza privind, suspendarea/retragerea autorizației, nu am procedat la modificarea textului deoarece condițiile la care se face referire sunt diferite: unele dintre ele privesc acordarea autorizației operatorului de transport alternativ, iar celelalte sunt legate de efectuarea transportului alternativ (deci pot interveni într-o etapă ulterioară avizării - de exemplu: expirarea ITP). Totodată la observația de la lit. b) a aceluiași punct și cea de la pct. 13.2, nu considerăm necesare clarificări ale textului, deoarece din economia textului de la art. 21 alin. (2), (actualmente art.22, alin.2) rezultă fără echivoc că eliberarea ecusonului se face după ce a fost obținută în prealabil copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ și după prezentarea de către operatorul de transport alternativ a contractului încheiat cu operatorul platformei digitale.

## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

În ceea ce privește pronunțarea asupra proiectului a Biroului Român de Metrologie Legală și a Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor, vă comunicăm faptul că proiectul de act normativ a fost transmis spre avizare Ministerului Economiei care și-a declinat competența.

7. Observația de la II.2, pct. 9 - nu considerăm necesară introducerea unei noi definiții având în vedere că la art. 17 (actualmente art.18) sunt stabilite atât caracteristicile contractului care se încheie între operatorul de transport alternativ și operatorul platformei digitale, cât și scopul în care urmează a fi încheiat acest contract. De reținut este faptul că acest contract este diferit față de cel prevăzut la art. 2 lit. f) din proiect.

8. Observația de la II.2, pct. 10 nu a fost preluată nefiind justificată trimiterea către OG nr.81/200 și OUG nr.195/2002, luând în considerare faptul că activitatea de transport alternativ a fost până în prezent una nereglementată.

9. Cu privire la observația de la II.2, pct. 11.3, anexăm în copie avizul structurilor asociative.

10. Referitor la observația de la II.2, pct. 12 - reiterăm faptul că proiectul a fost avizat de MFP și MMJS.

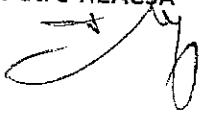
11. Pentru observația de la II.2, pct. 17.2 nu a fost identificată în text sintagma "dreptul de înregistrare".

12. Referitor la observația de la II.2, pct. 20.2 - precizăm că soluția legislativă a fost utilizată și în cuprinsul OUG nr.21/2019 pentru modificarea și completarea Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, unde la art. IV alin. (2) se regăsesc prevederi similare.

Cu caracter general, referitor la necesitatea clarificării textului proiectului împreună cu toate autoritățile publice implicate, precizăm faptul că la momentul actual, proiectul de act normativ a fost avizat de ministerele interesate.

Cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,  
Petre NEACȘA



Direcția Avizare  
DIRECTOR  
Daniela DEUȘAN





Nr. 2/53304 din 19.06 06.2019

Către: Domnul Alexandru-Răzvan CUC

Ministrul Transporturilor

Ref: proiectul *Ordonanței de urgență a Guvernului* privind activitățile de *transport alternativ cu autoturism și conducător auto*.

Stimate Domnule Ministru,

Urmare adresei Dumneavoastră nr.19737/18.06.2019, vă restituim, alăturat, **originalul** proiectului menționat mai sus **avizat favorabil cu observațiile următoare:**

I. 1. Menționăm că potrivit art.115 alin.(4) din Constituție pentru emiterea unei ordonanțe de urgență este necesară **îndeplinirea cumulativă a trei condiții**: adoptarea acesteia doar în situații extraordinare; existența urgenței reglementării; motivarea urgenței reglementării în cuprinsul ordonanței, în final fiind importantă și **descrierea consecințelor negative** ale neadoptării soluțiilor normative propuse în regim de urgență<sup>1</sup>. Cât privește caracteristicile situației extraordinare, Curtea a precizat că acestea se remarcă printr-un grad mare de abatere de la obișnuit sau comun, aspect întărit și prin adăugarea sintagmei "a căror reglementare nu poate fi amânată", consacându-se astfel în terminis imperativul urgenței reglementării. Prin aceeași decizie, Curtea a mai statuat că invocarea unui element de oportunitate nu satisface exigențele art. 115 alin. (4) din Constituție, întrucât acesta este, prin definiție, de natură subiectivă și nu are, în mod necesar și univoc, caracter obiectiv, ci poate da expresie și unor factori subiectivi, de oportunitate. Mai mult, prin Decizia nr. 83 din 19 mai 1998<sup>2</sup>, Curtea a statuat că situațiile extraordinare au un caracter obiectiv, în sensul că existența lor nu depinde de voința Guvernului, care, în asemenea împrejurări, este constrâns să reacționeze prompt pentru apărarea unui interes public pe calea ordonanței de urgență.

Cu privire la motivarea urgenței și a situației extraordinare în Nota de fundamentare și în preambulul proiectului, constatăm următoarele:

Se afirmă faptul că situația extraordinară este determinată de necesitatea de instituire a unui cadru legal cuprinzător care să reglementeze toate categoriile de transport de tip urban, transport în regim de taxi, în regim de închiriere sau transport alternativ, ținând

<sup>1</sup> Decizia nr. 255 din 11 mai 2005, Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 511 din 16 iunie 2005.

<sup>2</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 211 din 8 iunie 1998.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

cont în egală măsură de particularitățile fiecăruia. Mai mult, se susține că reglementarea acestor activități de transport (s.n. transport alternativ) va conduce la o creștere a veniturilor, asigurarea unui regim nediscriminatoriu în piața transportului cu autoturisme, creșterea gradului de concurență pe piață, și altele (a se vedea Nota de fundamentare Sect.2, pct.2 partea finală).

Cu privire la urgența reglementării, Curtea Constituțională a reținut<sup>3</sup> că „reglementarea operativă a unor disfuncționalități sau perfecționarea cadrului legislativ se poate realiza și pe calea procedurii obișnuite de legiferare, Guvernul neaducând argumente pertinente în sensul caracterului urgent al măsurii. În aceste condiții, motivarea urgenței adoptării ordonanței de urgență este una formală, lipsind practic de substanță textul constituțional al art. 115 alin. (4)”.

Observăm că descrierea consecințelor negative ale neadoptării măsurilor preconizate în prezentul proiect de ordonanță de urgență lipsesc atât din cuprinsul Notei de fundamentare cât și din cuprinsul preambulului proiectului. Prin urmare, este necesară completarea în mod corespunzător.

Pentru argumentele mai sus învederate, considerăm că este discutabilă **îndeplinirea cerințelor de constituționalitate extrinsecă, instituite de art. 115 alin. (4) din Legea fundamentală**, astfel cum acestea au fost conturate în mod constant și unitar în jurisprudența Curții Constituționale.

2. Semnalăm faptul că la Camera Deputaților, în calitate de Cameră decizională, se află în dezbaterile comisiilor permanente *proiectul de Lege privind activitățile de transport alternativ cu un vehicul cu șofer "VTS" (Bp. 621/2018, Plx. 145/2019)* precum și *propunerea legislativă privind activitățile prestabilite de tip ridesharing (Bp. 204/2018, Plx. 659/2018)*, proiecte ce conțin măsuri similare.

Prin urmare, s-ar ajunge astfel la o reglementare similară în două acte normative distincte, ceea ce ar crea o situație de paralelism de reglementare, interzis de prevederile art. 16 alin.(1) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată.

Mai mult, instanța de contencios constituțional a sancționat situații similare de dublare a conținutului normativ, calificându-le ca neconstituționale, deoarece respectivele reglementări au încălcat art. 16 alin.(1) din Legea nr. 24/2000, republicată și, implicit, pe cele ale art. 1 alin.(5) din Constituția României<sup>4</sup>.

**II. Prin proiectul OUG se propune reglementarea organizării, autorizării și controlul activităților de transport alternativ cu autoturism și conducător auto (art.1), inclusiv unele definiții ale activităților vizate, avizarea tehnică a platformei digitale, autorizarea transportului alternativ, efectuarea acestuia, precum și obligațiile operatorului platformei digitale (OPD), operatorului de transport alternativ (OTA) și ale conducătorilor auto, precum și faptele care constituie contravenții cu sancțiunile aferente.**

<sup>3</sup> A se vedea Decizia nr.859/2015, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 103 din 10 februarie 2016.

<sup>4</sup> A se vedea, spre exemplu, Decizia Curții Constituționale nr. 1 din 10 ianuarie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 123 din 19 februarie 2014, paragrafele 143, 144 și 235.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

II.1. În susținerea măsurilor preconizate, în *preambulul* proiectului OUG și în *Nota de fundamentare (NF)* se fac unele mențiuni - generice - referitoare la *evoluția pieței transportului de persoane în regim de taxi, apariția pe piață a unor soluții inovative de transport, generate de progresul tehnologic, care facilitează interacțiunea dintre cerere și ofertă, asigurarea creșterii concurenței pe piața serviciilor de taximetrie și stabilirea unui regim nediscriminatoriu, care impun în regim de urgență reglementarea transportului e persoane prin intermediul platformelor tehnologice, în concordanță cu jurisprudența comunitară.*

Astfel, referitor la conținutul Notei de fundamentare (NF), semnalăm, de ex. următoarele:

1.1. În susținerea măsurilor preconizate, în NF se face referire inclusiv la Hotărârea CJUE din 20 decembrie 2017 în Cauza C-434/15, prin care Curtea a stabilit faptul că *serviciile de intermediere furnizate de platformele digitale sunt "servicii în domeniul transporturilor de tip urban"*.

Cu toate acestea, în conținutul proiectului OUG nu se face referire la *"serviciile"* respective, ci la *activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto*, iar din *definiția activității de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, denumită în continuare "transport alternativ"* ori din alte prevederi ale proiectului nu rezultă nici care ar fi celelalte *servicii/activități de transport* în raport de care este reglementat acest transport *"alternativ"*.

1.2. Tot în NF se învederează că *"instituirea unor reguli suficiente și lipsite de echivoc pentru reglementarea tipurilor de servicii de transport urban, este necesară având în vedere că publicarea" OUG nr.21/2019 - inițiată de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) împreună cu Ministerul Transporturilor (MT) - prin care s-a eliminat expresia "în mod repetat" de la art.55 pct.3 lit.h) din Legea nr.38/2003, astfel încât sancțiunea (contravențională) să fie aplicabilă persoanelor fizice sau juridice pentru efectuarea de transport public, contra cost, de persoane cu un autoturism sau de mărfuri cu un autovehicul, fără respectarea prevederilor art.7 alin.(2) sau (3) din aceeași lege, referitoare la interzicerea transportului public, contra cost, "de persoane cu un autoturism, ori "de mărfuri sau de bunuri cu un autovehicul cu masa maximă autorizată de cel mult 3,5 tone", fără a deține pentru acestea "autorizație taxi valabilă", copie conformă valabilă ori altă autorizație valabilă.*

Or, de vreme ce - astfel după cum rezultă din titlul/conținutul *Legii nr.38/2003 privind transportul de taxi și în regim de închiriere*, aceasta se aplică doar transportului în regim de taxi ori de închiriere, nici din NF, nici din proiectul OUG nu rezultă dacă există elemente de legătură și care ar putea fi acestea, între conținutul Legii nr.38/2003 - inclusiv al prevederilor privind contravențiile și sancțiunile aferente aplicabile transportatorilor vizați în Legea nr.38/2003, în regim de taxi (organizat la nivelul UAT, de către autoritățile administrației publice locale, ori de închiriere (organizat, potrivit noilor prevederi introduse prin OUG nr.21/2019, de către MT prin A.R.R.) și prevederile proiectului OUG, fiind necesare clarificările/precizările aferente.

1.3. În NF se face referire la diferitele soluții adoptate de diverse state privind reglementarea regimului juridic pentru transportul urban *contractat exclusiv prin intermediul platformelor/aplicațiilor digitale* ori prin *supunerea platformelor digitale legislației naționale privind serviciile de taxi* sau prin *alinierea platformelor cu serviciile în regim de închiriere cu șofer*.

În acest sens, în NF se precizează soluția propusă de inițiator privește *"crearea unui sistem unitar de reglementare a activităților de transport alternativ, care funcționează prin*



## MINISTERUL JUSTIȚIEI

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**.”

Or, referitor la **platformele digitale**, din conținutul proiectului nu rezultă și **"autorizarea"** acestora **"pe o perioadă de trei ani"**, ci **avizarea platformei digitale** de către **Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale (MCSI)**, **"avizul tehnic"** respectiv având **"o valabilitate de 12 luni"** (art.4 și 9 alin.2).

1.4. În NF se mai precizează și alte măsuri referitoare, de ex, la faptul că **reglementarea activităților preconizate va conduce la "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"** - în condițiile în care, din proiect nu rezultă prevederi vizând eventuale taxe plătibile către **"bugetele locale"**.

2. Astfel fiind, întrucât prin **"Nota de fundamentare"** (NF) se fundamentează **soluțiile legislative preconizate** în proiectul OUG, este necesară **reanalizarea/definitivarea conținutului acestuia și actualizarea NF** în acord cu prevederile proiectului, corespunzător intenției de reglementare, potrivit art.6, 7, 31 și 32 din **Legea nr.24/2000**<sup>5</sup>.

3. Mai mult, din conținutul NF nu rezultă **motivarea temeinică** a tuturor **soluțiilor legislative preconizate** prin proiectul OUG, potrivit prevederilor Legii nr.24/2000 mai sus-menționate.

În acest sens, amintim că, astfel cum s-a reținut în **Decizia CCR nr.139/2019**<sup>6</sup> **"Caracterul sumar al instrumentului de prezentare și motivare, precum și lipsa de fundamentare temeinică a actelor normative au fost sancționate de Curtea Constituțională în jurisprudența sa, în raport cu aceleași exigențe de claritate, predictibilitate a legii și securitate a raporturilor juridice impuse de art.1 alin.(5) din Constituție, cu invocarea deopotrivă a normelor de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative"**; de asemenea, Curtea a reținut că **"Fundamentarea temeinică a inițiativelor legislative reprezintă o exigență impusă de dispozițiile constituționale"** ale art.1 alin.(3) din **Constituție - care consacră Statul de drept și, între valorile sale principiul dreptății - întrucât această fundamentare temeinică "previne arbitrariul în activitatea de legiferare, asigurând că legile propuse și adoptate răspund unor nevoi sociale reale și dreptății sociale"** (în special, paragrafele 77-81).

II.2. Având în vedere cele semnalate mai sus, referitor la conținutul proiectului OUG, învederăm următoarele:

1.1. La art.2 (Definiții) la lit.d) din proiect, privind definiția **autorizației pentru transportul alternativ**, sintagma **"să efectueze în anumite condiții (...)"** este necesar a fi completată în sensul **"să efectueze în condițiile prevăzute în prezenta ordonanță de urgență a Guvernului (...)"**, iar la finalul definiției, sintagma **"pe perioada sa de valabilitate, urmează a fi reformulată în sensul "pe perioada de valabilitate a acestei autorizații"**, în raport cu intenția de reglementare.

<sup>5</sup> ...privind **normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative**, rep., cu modificările/completările ulterioare.

<sup>6</sup> ...publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.336 din 3 mai 2019.

1.2. La lit.e) privind definiția *conducătorului auto*, nu rezultă - cu claritate - calitatea acestuia de "angajat/*titular*, după caz *al* unui operator de transport alternativ".

1.3. La lit.f) privind referirea la "contractul de transport alternativ", definit tot ca fiind "*contractul* de transport încheiat prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ (...)" este necesară reformularea prezentei definiții, un termen neputând fi definit prin același termen.

1.4. La lit.i) în definiția *managerului de transport alternativ* se face referire inclusiv la obligația deținerii de către acesta a unui "*certificat de competență profesională pentru transportul rutier în regim de închiriere*", fără ca în art.2 să se regăsească și definiția acestui *certificat*, fiind necesare *clarificările/completările* aferente, inclusiv prin utilizarea *normelor de trimitere* la legislația în vigoare avută în vedere (normele primare, cu indicarea articolelor vizate, după cum va fi cazul).

1.5. La lit.j) din definiția "operatorului platformei digitale" - ca "*persoană juridică*" ce "operează platforma digitală prin intermediul căreia este efectuat transport alternativ" - nu rezultă și referiri la "*sucursala<sup>7</sup> operatorului nerezident al platformei digitale*" - vizată, de ex., la art. 6 și art.25 din proiect.

1.6. La lit.k) privind definiția *operatorului de transport alternativ* se regăsesc "persoana fizică *autorizată*", precum și "*întreprinderea individuală, întreprinderea familială sau persoana juridică deținătoare a autoturismului cu care se efectuează transport alternativ*", fără a rezulta - cu claritate - dacă și aceste entități vor fi *autorizate*, în condițiile în care, de ex., la lit.c) privind definiția *autorității de autorizare* se face referire la "*autorizarea operatorilor de transport alternativ*", iar în Secțiunea 2 (art.11 și urm.) se face referire la "*autorizarea operatorilor de transport alternativ*"/"operatorii alternativ *autorizați*".

1.7. La lit.m) privind definiția *platformei digitale* se face referire la *aplicația digitală pentru intermedierea și decontarea transportului alternativ prin care membrii înregistrați solicită sau oferă transport și servicii digitale prin intermediul unui dispozitiv mobil de comunicații electronice, având totodată posibilitatea de a încheia un contract de transport alternativ.*", în condițiile în care, la art.2 (Definiții) nu se regăsesc definite noțiunile "*decontarea transportului alternativ*", "*membrii înregistrați*", "*servicii digitale (...)*".

În ceea ce privește *modalitatea de decontare* a transportului alternativ, vizată în definiția *platformei digitale*, învederăm că, din conținutul proiectului rezultă și *alte modalități de plată*, care impun și modalitățile specifice/dispozitivele aferente, dar care nu se regăsesc definite/precizate la art.2, fiind necesare *clarificările/completările* aferente.

În același context, învederăm că - tocmai pentru *asigurarea "unor reguli suficiente și lipsite de echivoc pentru reglementarea tuturor tipurilor de servicii de transport urban"*, la care se face referire în NF - este necesară reanalizarea ansamblului proiectului, asigurându-se toate *clarificările* aferente în raport de intenția de reglementare, utilizarea

<sup>7</sup> Sucursala nu are personalitate juridică.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

unei terminologii unitare, precum și **completarea** corespunzătoare a acestuia începând cu definirea tuturor noțiunilor utilizate în cuprins - inclusiv prin utilizarea normelor de trimitere la legislația în vigoare avută în vedere, după cum va fi cazul (de ex., cu referire la articolele vizate din Legea nr.38/2003) - cu evitarea **paralelismului legislativ** și/sau a **afectării principiului stabilității și eficienței legislative** (art.6 și 16 din Legea nr.24/2000<sup>8</sup>).

2.1. La Cap.II "Autorizarea transportului alternativ", prima Secțiune se referă la "**Avizarea platformei digitale prin care se intermediază efectuarea transportului alternativ**, avizare care se asigură - în raport cu domeniul vizat - de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale (MCSI), în vreme ce, doar la Secțiunea a 2-a se face referire la Autorizarea operatorilor de transport alternativ, care se asigură - în raport cu domeniul specific al acestuia - de către **Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.**

Așadar, este necesar a se avea în vedere asigurarea unei **sistematizări riguroase a capitolelor vizate**, prevederile privind "**Avizarea platformei digitale (...)**" cu cerințele și competențele specifice aferente urmând a se regăsi într-un capitol **distinct**, de cel al **Autorizării transportului alternativ**.

2.2. De asemenea, pentru claritatea noii reglementări - în vederea evitării oricăror confuzii în interpretarea și aplicarea corespunzătoare de către autoritățile publice și toții destinatarii - este necesar a se avea în vedere reanalizarea și **sistematizarea riguroasă a ansamblului prevederilor proiectului**, cu "**asigurarea unei succesiuni logice**" a **tuturor soluțiilor legislative preconizate**, cu respectarea art.35 (**Sistematizarea ideilor în text**) din Legea nr.24/2000.

3.1. La art.7, între **condițiile cumulative** pe care trebuie să le îndeplinească "**Platforma digitală**", la lit.c) și i) se regăsesc și **furnizarea datelor "despre tariful pentru efectuarea unei curse pe traseul stabilit (...)"**, precum și "**asigurarea decontării prețului cursei pe bază de instrument de plată electronică cu acces la distanță**" în condițiile în care în definițiile prevăzute la art.2 **nu** se regăsesc referiri și la stabilirea/decontarea **tarifului** ori a **prețului** cursei ori (de ex., în definiția cursei la lit.h).

3.2. La lit.j) referitor la **condiția (cumulativă) privind prelucrarea de către "Platforma digitală" a datelor cu caracter personal cu respectarea Legii nr.190/2018<sup>9</sup>**, precum și cu privire la ansamblul prevederilor proiectului cu incidență asupra **activității de prelucrare a acestor date**, apreciem că este necesară și **consultarea Autorității Naționale de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal (ANSPDCP)**.

4. La art.8 se prevede că MCSI "**va stabili, prin Ordin de ministru, norme și proceduri privind obținerea avizului tehnic pentru platformele digitale (...)**". Însă, având în vedere faptul că prevederile unor astfel de **ordine** ale miniștrilor sunt **norme terțiare<sup>10</sup>**, este necesar a se avea în vedere ca prin proiectul OUG (**norme primare**) să se prevadă **cerințele**

<sup>8</sup> ...privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, rep.

<sup>9</sup> ... privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).

<sup>10</sup> ... în raport cu **normele primare** ale actelor normative cu putere de lege și **normele secundare** ale HG de organizare a punerii în executare a legilor (potrivit art.108 din Constituție).

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

*minime* aferente, inclusiv pentru *emiterea, prelungirea, suspendarea și retragerea avizului tehnic*, în aplicarea cărora se va emite *Ordinul vizat, cerințe* care includ și *obligația legală a "achitării taxei anuale stabilită la art.24"*, la care se face referire la *art.9* din proiect.

5. La *art.11* se prevede că *"Transportul alternativ se efectuează numai de către operatorii de transport alternativ autorizați, care dețin pentru fiecare autoturism utilizat la efectuarea transportului, copii conforme valabile, eliberate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență"*, în vreme ce, tocmai la *art.21* se regăsesc prevederi referitoare și la *emiterea ecusonului de transport alternativ "pentru fiecare autoturism pentru care a fost emisă în prealabil copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ"*, ecuson care *"dă dreptul operatorului de transport alternativ să utilizeze autoturismul și să efectueze transport alternativ"*. Astfel fiind, este necesară cel puțin *definirea tuturor documentelor/elementelor vizate* care - doar împreună - asigură *dreptul operatorului de transport alternativ să efectueze activitățile pentru care a fost autorizat*.

6.1. La *art.12 alin.(1)* din proiect, în referirea la *agenția teritorială a Autorității Rutiere Române - A.R.R.* - care ar urma să emită *autorizația pentru transportul alternativ* - este necesară introducerea precizării *"instituție publică ce funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor"*; această precizare este necesară în raport cu *statutul juridic al instituției respective (ARR)*, având în vedere și calitatea *ministerului de autoritate ierarhic superioară în sensul Legii contenciosului administrativ nr.554/2004<sup>11</sup>* [inclusiv *art.7 (Procedura prealabilă)*], în contextul în care, de ex., potrivit *art.15 alin.(6)* din proiect, *"decizia" ARR de "retragere a autorizației de transport alternativ sau de retragere/suspendare a copiei conforme a acesteia poate fi contestată la instanțele judecătorești competente (...)"*.

6.2. La *art.12 alin.(1)* din proiect, sunt enumerate unele documente necesare - care se depun la *ARR* de către *operatorul de transport alternativ* - în vederea *obținerii autorizației pentru transportul alternativ*, inclusiv *certificatul de atestare a pregătirii profesionale a conducătorilor auto, certificatul de competență profesională pentru managerul de transport alternativ*, în cazul *întreprinderii familiale sau persoanei juridice*, ori copie de pe *certificatul de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de închiriere*, în cazul *persoanei fizice autorizate sau întreprinderii individuale* etc., fără a rezulta, însă, potrivit căror reglementări, în ce condiții și de unde anume se pot obține toate aceste documente.

Astfel fiind, este necesar a se avea în vedere completarea *art.2* privind *definițiile* aferente *documentelor vizate și/sau completarea celorlalte prevederi ale proiectului* cu normele necesare privind regimul juridic al documentelor respective, eventual, prin utilizarea *normelor de emisie la legislația în vigoare* prin care este asigurată reglementarea acestora (inclusiv la unele articole privind *definițiile și alte prevederi* incidente ale *Legii nr.38/2003* ori ale *OG nr.27/2011<sup>12</sup>*), după cum este cazul.

<sup>11</sup> ...cu modificările/completările ulterioare (lege organică)

<sup>12</sup> ... privind transporturile rutiere, cu modificările/completările ulterioare.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

Cele semnalate mai sus își păstrează valabilitatea - în mod corespunzător - și la art.13 din proiect.

În același context, atragem atenția asupra unei necorelări a lit. e) teza finală și lit. f) a art.12 alin.(1) cu lit. d) a aceluiași text, precum și cu lit. i) a art.2 din proiect, conform căruia „manager de transport alternativ- persoana fizică angajată a unui operator de transport alternativ care este persoană juridică (...)”.

6.3. La art.12 alin.(2) se prevede *eliberarea autorizației de transport alternativ fără a rezulta - cu exactitate - de când începe să curgă acest termen, fiind necesare clarificările/precizările aferente.*

Pentru orientare în acest sens, amintim, de ex. că, prin ”*nesoluționarea în termenul legal al unei cereri*” în sensul Legii nr.554/2004 se înțelege ”*faptul de a nu răspunde solicitantului în termen de 30 de zile de la înregistrarea cererii, dacă prin lege nu se prevede alt termen;*” (art.2 alin.1 lit.h).

Cele semnalate mai sus își păstrează - în mod corespunzător - valabilitatea și la art.13 alin.(1) în partea introductivă.

6.4. La art.12 alin.(4) din proiect se prevede că ”*Orice modificare a uneia sau mai multor condiții de acordare, prevăzute la alin.(1), se comunică prin declarație pe propria răspundere (...)*”, în vreme ce, la alin.(1) nu se face vorbire de ”*condiții de acordare*”, ci de *documentele* care se depun în vederea obținerii autorizației de transport alternativ, fiind necesare *clarificările/corelările* aferente.

6.5. La art.12 alin.(5) se prevede - fără legătură cu alineatele anterioare - că ”*În cazul în care operatorului de transport alternativ i s-a retras autorizația de transport alternativ, acesta poate solicita o nouă autorizare după o perioadă de 6 luni.*”.

Or, prevederile referitoare la *retragerea autorizației și posibilitatea solicitării unei noi autorizări* trebuie să se regăsească după dispozițiile referitoare la *emiterea acestei prelungirea și suspendarea autorizației*, iar nu înaintea acestora (la art.15 alin.1 și 2 regăsindu-se astfel de prevederi). De asemenea, învederăm că posibilitatea solicitării unei noi autorizări este *condiționată* de motivele care au condus la *retragerea autorizației* respective. Or, de ex., în cazul săvârșirii unor *infracțiuni* de natura celor indicate la art.12 alin.(1) lit. e), nu s-ar mai putea face vorbire de o nouă solicitare în termenul preconizat la art.12 alin.(5).

Astfel fiind, sunt necesare *clarificările/formulările* corespunzătoare, precum și *sistematizarea riguroasă a tuturor articolelor și alineatelor* preconizate, asigurându-se ca - în raport cu intenția de reglementare - pentru *ipotezele distincte* să se asigure reglementarea unor articole distincte, cu *alineatele aferente* în legătură cu acestea, cu respectarea *sucesiunii logice a tuturor soluțiilor legislative* preconizate.

7.1. La art.13 alin.(1) în care se regăsesc enumerate unele documente, se face referire și la ”*contractul de închiriere înregistrat la Agenția Națională de Administrare Fiscală sau contractul de comodat în formă autentică*” (alin.1 lit.d) fără a rezulta care este obiectul *contractului de închiriere/comodat*, fiind necesare *precizările* aferente (cu referire la autoturism, după cum este cazul).

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

Totodată, la definitivarea proiectului apreciem ca fiind necesară și consultarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală - ANAF<sup>13</sup>, în raport cu atribuțiile/competențele legale specifice ale acesteia, avându-se în vedere și intenția de reglementare a "**modalității de fiscalizare a veniturilor obținute în urma efectuării activității de transport alternativ**" de către toți factorii implicați (*operatorul platformei digitale, operatorul de transport alternativ și conducătorul auto*), astfel cum se precizează în NF (pag.2).

7.2. Întrucât din alin.(1) lit.d al art.13, cât și din alineatele următoare (2) și (3) se fac referiri - disparate - la unele condiții vizând *autoturismele deținute în proprietate, închiriere sau comodat* și respectiv, în temeiul unui *contract de leasing*, este necesar ca - în prealabil prevederilor preconizate - să se aibă în vedere reglementarea **normei generale privind posibilitatea emiterii copiei conforme a autorizației de transport alternativ pentru autoturismele deținute proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing, etc.**, în raport cu intenția de reglementare.

8.1. La art.15 alin.(1) și (2) se prevăd unele dispoziții privind **retragerea autorizației de transport alternativ**, iar la alin.(3)-(5) ale aceluiași articol se face referire la **suspendarea și retragerea copiei conforme a acestei autorizații**. Astfel, pe lângă faptul că reglementarea condițiilor de *retragere* și respectiv, *retragere/suspendare* a documentelor respective ar trebui să se regăsească sistematizate în articole distincte, abia din conținutul textelor privind **suspendarea copiei conforme autorizației** rezultă că inclusiv pentru dobândirea/utilizarea documentelor respective sunt necesare și alte **condiții/cerințe necesare/obligatorii**, care nu au fost nici măcar enunțate în prealabil, ca fiind necesare pentru dobândirea/utilizarea documentelor respective și exercitarea activității.

a) În acest sens, menționăm, de ex., printre cerințele a căror neîndeplinire atrage **suspendarea copiei conforme a autorizației de transport alternativ**, inclusiv **expirarea valabilității inspecției tehnice periodice și nedeținerea asigurării pentru persoane și bunurile acestora**, precum și **neemiterea bonului fiscal pasagerului, în situația achitării contravalorii transportului alternativ în numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar** (fără referire la dispozitivele necesare emiterii bonului fiscal și/sau dispozitivele de control aferente, la unele dintre acestea făcându-se referire tocmai la art.20 din proiect).

Or, astfel de condiții trebuiau prevăzute ori cel puțin enunțate în prealabil etapelor privind **suspendarea/retragerea** documentelor respective (cu utilizarea normelor de trimitere aferente la normele primare în vigoare avute în vedere, acolo unde este cazul).

De ex., în sensul celor de mai sus, nici măcar din definițiile prevăzute la art.2 (inclusiv la lit.m privind **definiția platformei digitale**, în care se face referire la "**decontarea transportului alternativ**", fără a rezulta cum se asigură această decontare) nu rezultă și **modalitatea de achitare a contravalorii transportului alternativ în numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar**,

<sup>13</sup> ...a cărei activitate este reglementată în special prin OUG privind unele măsuri pentru îmbunătățirea și reorganizarea activității Agenției Naționale de Administrare Fiscală, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative (lege organică), aprobată cu modificări/completări prin Legea nr.144/2014, cu modificările/completările ulterioare.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

Astfel fiind, sunt necesare *clarificările, completările și corelările* aferente, urmând ca la definitivarea ansamblului prevederilor proiectului să se pronunțe toate autoritățile publice implicate, inclusiv *Ministerul Administrației și Internelor (MAI)*, împreună cu *Ministerul Finanțelor Publice (MFP)*, precum și *Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF)*-în calitate de *autoritate administrativă autonomă de specialitate* inclusiv în domeniul *asigurărilor* potrivit OUG nr.93/2012<sup>14</sup>) și *Biroul Român de Metrologie Legală (BRML)* și *Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor (ANPC)*, acestea din urmă asigurând și *controlul activității taxiurilor* potrivit Legii nr.38/2003 (inclusiv art.37), făcând parte și din instituțiile care asigură *controlul respectării prevederilor proiectului* (art.28).

b) De asemenea, în sensul celor de mai sus, printre cerințele a căror neîndeplinire atrage *retragerea copiei conforme a autorizației de transport alternativ*, se regăsesc inclusiv *încredințarea sau utilizarea "de alt autoturism" a copiei conforme și/sau a "ecusonului"*, în condițiile în care, nici în *definițiile* de la art.2, nici în celelalte *prevederi anterioare prevederilor art.15 nu* se regăsesc referiri inclusiv la momentul *eliberării ecusonului/ecusoanelor* vizat/e (odată cu copia conformă, sau la un moment ulterior, cu precizarea termenului vizat), precum și la *condițiile păstrării/netransmiterii* acestora. Așadar, sunt necesare *clarificările/completările - prealabile - aferente* (eventual cu utilizarea *normelor de trimitere la alte norme ale proiectului*, care se regăsesc spre finalul acestuia și/sau la legislația în vigoare avută în vedere).

**8.2.** La alin.(5) al art. 15 una din situațiile în care se *retrage copia conformă a autorizației de transport alternativ (ATA)* îl constituie *cazul în care "transmite copia conformă a autorizației de transport alternativ către alt operator de transport alternativ sau oricărei alte persoane, pentru a fi utilizate în vederea efectuării transportului alternativ"*. Or aceasta este (doar) o variantă (agravantă, în raport cu scopul transmiterii) a *nerespectării condițiilor prealabile*, de vreme ce, potrivit art.13 alin.8 din proiect "*Copia conformă a autorizației pentru transportul alternativă este netransmisibilă de la un operator de transport alternativ la alt operator de transport alternativ, precum și de la un autoturism la altul*" (indiferent de scopul transmiterii).

Această semnalare își păstrează valabilitatea - în mod corespunzător - și la art.26 lit.d) din proiect.

**8.3.** La alin.(5) lit.i) al art. 15 unul din cazurile în care se *retrage copia conformă a ATA* îl constituie *lipsa dotării "cu aparat de marcat electronic" de către deținătorul legal al ATA*, astfel că se mențin - în mod corespunzător - observațiile semnalate la pct.9.1. lit.a) de mai sus.

**8.4.** La alin.(6) al art.15 privind *posibilitatea contestării - de către operatorul de transport alternativ - a deciziei A.R.R.* în termen de 30 de zile de la data comunicării acesteia, după sintagma "la instanțele judecătorești competente" este necesară *completarea aferentă "potrivit Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare"*, în raport cu intenția de reglementare și cadrul legislativ existent.

<sup>14</sup> ... privind înființarea, organizarea și funcționarea Autorității de Supraveghere Financiară (care a preluat inclusiv atribuțiile fostei Comisii de Supraveghere a Asigurărilor-CSA), aprobată cu modificări/completări prin Legea nr.113/2013, cu modificările/completările ulterioare.

8.5. La alin.(7) al art.15 se prevede că *"În cazul în care operatorului de transport alternativ i s-a retras copia conformă a autorizației de transport alternativ, conform alin.(5) lit.a)-d, lit.e și g), acesta poate solicita eliberarea unei noi copii conforme pentru autoturismul respectiv după o perioadă de 6 luni"*.

Or, de ex., potrivit alin.(5) lit.a) copia conformă se retrage în cazul în care aceasta *"a fost obținută pe baza unor documente false"*, faptă gravă ce poate atrage inclusiv răspunderea penală a celui care ar fi obținut în astfel de condiții copia conformă a autorizației, astfel că nu s-ar putea face vorbire de o nouă solicitare în termenul preconizat la alin.(7) al art.15.

Astfel fiind, apreciem ca fiind necesară reanalizarea cazurilor în care solicitantul ar mai putea solicita eliberarea unei noi copii conforme în termenul preconizat, în raport de gravitatea situațiilor care au condus la retragerea acesteia.

9. La art.17 se prevede că *"În scopul probării drepturilor și obligațiilor fiecăreia dintre părți, operatorul de transport alternativ și operatorul platformei digitale încheie contracte ce vor conține termenii și condițiile colaborării", contract care se încheie de către părțile implicate "prin intermediul platformei digitale (...)", conținutul termenilor și condițiilor din contract, precum și dovada acceptării acestora de către operatorul de transport alternativ fiind "tipărite de către acesta prin intermediul platformei digitale în scopul probării în fața autorităților de control competente a relațiilor sale contractuale cu operatorul platformei digitale"*.

Astfel fiind, apreciem ca fiind necesară definirea (la art.2) **contractului** respectiv ("de colaborare", după cum este cazul) care se încheie între părțile implicate, contract care, potrivit art.23 din proiect se va păstra *"în copie tipărită" la bordul autoturismului, pentru prezentarea organului de control rutier.*

Totodată, referitor la necesitatea **încheierii contractului** respectiv în raport cu scopul *probării drepturilor și obligațiilor* dintre părți, precum și *al probării* acestora în fața *autorităților de control competente*, apreciem ca fiind necesar a se avea în vedere de către autoritățile publice implicate a posibilității stabilirii unei **anexe** la proiect, privind un **"model"** al acestui contract, cuprinzând **principalele drepturi și obligații** avute în vedere, în raport cu intenția de reglementare.

10. La art.18 privind cerințele pe care trebuie să le îndeplinească *autoturismele cu care se efectuează transportul alternativ*, se face referire la *"inspecția tehnică periodică (ITP) realizată la fiecare 6 luni"*, fiind necesară completarea aferentă *"potrivit legislației în vigoare"* (prin aceasta avându-se în vedere inclusiv art.2 alin.3 lit.d din OG nr.81/2000<sup>15</sup> și art.9 alin.5 din OUG nr.195/2002<sup>16</sup>).

11.1. La art.19 alin.(1) și (3) se prevede că *autoturismele care efectuează transport alternativ se vor conforma normelor prevăzute de OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, iar pasagerii sunt preluați și coboară în locurile unde este permisă oprirea autovehiculelor conform"* aceluiași act normativ.

<sup>15</sup> ...privind *inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România*, aprobată cu modificări/completări prin Legea nr.167/2003, cu modificările/completările ulterioare.

<sup>16</sup> ...rep., cu modificările/completările ulterioare



Cu toate acestea, la alin.(2) al art.19 se prevede că **"Autoturismele care efectuează transport alternativ nu beneficiază de facilitățile de trafic aferente serviciilor publice de transport local"**. A ceasta, în condițiile în care, nici în acest proiect, nici în alte acte normative - precum: OG nr.19/1997<sup>17</sup>, OG nr.42/1997<sup>18</sup>, OUG nr.195/2002, Legea nr.38/2003, Legea nr.92/2007<sup>19</sup> - nu sunt definite **"facilitățile de trafic aferente serviciilor publice de transport local"**, fiind necesare *clarificările/formulările* aferente, având în vedere și *principiul constituțional al autonomiei locale* (art.120-122), care este **"numai administrativă și financiară, fiind exercitată pe baza și în limitele prevăzute de lege"** și **"privește organizarea, funcționarea, competențele și atribuțiile, precum și gestionarea resurselor care, potrivit legii, aparțin comunei, orașului, municipiului sau județului, după caz."** (art.4 din Legea nr.215/2001<sup>20</sup>).

11.2. Pe de altă parte, în măsura în care **"facilitățile de trafic"** respective ar viza, de ex., eventuale **obligații legale** ale *unităților administrativ/teritoriale (UAT)* de administrare a *drumurilor publice de județean/local* aflate în *domeniul public județean/local*, ori a *sectoarelor de drumuri naționale*, aflate în *administrarea acestora* - inclusiv de *asigurare a semnalizării stațiilor pentru oprirea vehiculelor care efectuează transport de persoane* ori a *locurilor de parcare/spațiilor* pentru diverse servicii cu *utilitățile* aferente etc. [potrivit OG nr.42/1997 (inclusiv art.6-8, art.21 alin.2 și urm.)], învederăm că astfel de prevederi ar putea pune în pericol siguranța circulației, cu afectarea tuturor participanților la trafic (pasageri, transportatori, pietoni, cu bunurile acestora) și *infrastructura de transport* aferentă.

Or, astfel de prevederi ar putea fi vulnerabile prin raportare în special la *principiile constituționale ale legalității* (art.1 alin.5), *nediscriminării* (art.16), dar și prin raportare la art.22 (*Dreptul la viață și la integritate fizică și psihică*), la art.135 (*Economia*) alin.(1) și (2) lit.a), precum și la art.44 (*Dreptul de proprietate privată*) și art.136 (*Proprietatea*) din Constituție.

Astfel fiind, sunt necesare *clarificările/formulările* aferente - împreună cu toate autoritățile publice implicate, inclusiv MT, MDRAP<sup>21</sup>, MAI, MCSI MFP și MMJS - pentru asigurarea unei reglementări unitare, clare, precise și fără echivoc, în corelare cu ansamblul legislației în vigoare și în acord cu actualul cadru constituțional.

În acest sens, amintim, că potrivit art.6 și art.7 din OG nr.19/1997 **"Statul sprijină dezvoltarea și funcționarea transportului public (...), garantează libera inițiativă și autonomia transportatorilor și asigură condițiile unei concurențe loiale între modurile de transport și între diferitele categorii de transportatori"**, iar **"Utilizatorii de transporturi au acces egal și nediscriminatoriu la infrastructurile de transport de interes public, pot alege liber modul de transport prin care își exercită dreptul de a se deplasa, au**

<sup>17</sup> ...privind transporturile, republicată, cu modificările/completările ulterioare.

<sup>18</sup> ...privind regimul drumurilor, rep., cu modificările/completările ulterioare.

<sup>19</sup> ... Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr.92/2007, cu modificările/completările ulterioare.

<sup>20</sup> ...Legea administrației publice locale nr.215/2001 (lege organică), rep., cu modificările/completările ulterioare.

<sup>21</sup> ...având în vedere și atribuțiile specifice ale MT și MDRAP, care **"în limitele competențelor lor, coordonează din punct de vedere tehnic și metodologic întreaga rețea de drumuri deschise circulației publice"** (art.57 lit.a-1) și 58 din OG nr.43/1997.

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

*posibilitatea de a efectua ei înșiși transportul ori de a apela la serviciile unui transportator liber ales.”.*

11.3. În contextul celor de mai sus, este necesar a se avea în vedere - împreună cu *Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice Locale*<sup>22</sup> (MDRAP) - și consultarea structurilor asociative ale administrației publice locale, potrivit art.8 alin.(1) din Legea nr.215/2001.

12. La art.20 alin.(1) se prevede că *”Toate veniturile obținute în urma efectuării de transport alternativ sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală în vigoare în România”.*

Așadar, este necesară definitivarea prevederilor respective împreună cu toate autoritățile implicate, asigurându-se respectarea legislației în vigoare în domeniul fiscal, dar și a prevederilor privind legislația muncii și protecției sociale pentru factorii implicați, care asigură efectuarea transportului alternativ, astfel contractat prin platforma digitală, respectiv, pentru toți operatorii de platformă digitală (avizați tehnic de MCSI) operatorii de transport alternativ (autorizați de MT) (cu angajații acestora) și conducătorii auto (atestați profesional), în condițiile legii.

13.1. La art.21 alin.(1) și (2) se prevede că, în trafic, autoturismele acceptate pe platforma digitală pentru efectuarea transportului alternativ vor avea afișat la vedere, în partea din față și din spate a autoturismului, un ecuson cu dimensiune de 10 cm X 10 cm cu elementele aferente, pentru fiecare platformă digitală, care se *emite de către agenția teritorială a A.R.R. ”pentru fiecare autoturism pentru care a fost emisă în prealabil copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ”*, nerezultând, însă, în ce termen de la emiterea *”în prealabil”* a copiei conforme se eliberează ecusonul respectiv și potrivit cărei proceduri.

13.2. În partea introductivă a art.21 alin.(1) se face vorbire de *”autoturismele acceptate”* pe platforma digitală”, iar la art.24 lit. e) se face referire la *conducătorul auto care ”s-a retras sau a fost eliminat de pe platformă de către operator”*, fiind necesare clarificările aferente cu privire la modalitățile de *acceptare* pe platformă, *retragere sau eliminare* de pe această platformă, în raport cu intenția de reglementare, asigurându-se utilizarea unei terminologii unitare pentru ansamblul prevederilor proiectului.

14. La art.22 , în care sunt enumerate condițiile ce trebuie îndeplinite - în mod cumulativ - de *conducătorul auto care efectuează transportul alternativ*, condiția de *deținere a certificatului de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de închiriere* eliberat de ARR trebuie să se regăsească - în mod distinct - la litera următoare literei a) referitoare la condiția privind vârsta necesară.

Totodată, în măsura în care *certificatul* respectiv este același care se eliberează pentru *transportul de persoane în regim de închiriere* la îndeplinirea condițiilor prevăzute la art.26 din Legea nr.38/2003, în proiect sunt necesare completările/corelările aferente -

<sup>22</sup> ...autoritate competentă inclusiv în domeniul *fiscalității și finanțelor publice locale, dezvoltarea serviciilor comunitare de utilități publice și care reprezintă interesele autorităților administrației publice locale în Guvern* potrivit HG nr.51/2019 privind organizarea și funcționarea MDRAP, cu modificările/completările ulterioare (art.1 alin.2, art.5 pct.45)

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

inclusiv prin utilizarea *normelor de trimitere* (pentru evitarea *paralelismului legislativ*) - la prevederile vizate, precum și la celelalte prevederi incidente (pentru evitarea unor lacune). În acest sens, de ex., la art.26 alin.(2) și (3) din Legea nr.38/2003 sunt prevăzute și condițiile în care se poate elibera *certificatul* respectiv (în urma *promovării testului grilă*, în urma *absolvirii unui curs până la 3 luni etc.*), care nu se regăsesc și în proiect.

15.1. La art.24 din proiect, printre *obligațiile operatorului platformei digitale* se regăsesc și *operarea unui "sistem de asistență pentru utilizatori, disponibil pasagerilor (...)"* (lit.b), *implementarea unui "sistem de verificare a calității pentru activitatea de transport alternativ (...)"* (lit.c), fiind necesare *clarificările/precizările* aferente privind *stabilirea și operarea/implementarea sistemelor* vizate.

15.2. Tot la art.24, în care se face referire la "*dreptul de acces* la platforma digitală" (lit.f), la *admiterea* pe platforma digitală (lit.j), se mențin, în mod corespunzător, observațiile semnalate la pct.13.2. de mai sus (utilizarea unei *terminologii unitare*, pentru claritatea prevederilor preconizate).

15.3. La lit.p) (finală) a art.24 se prevede *obligația operatorului platformei digitale de a achita "la bugetul de stat o taxă anuală în valoare de 50.000 lei"*.

Întrucât cea mai mare parte a *soluțiilor legislative* preconizate în proiect nu se regăsesc nici măcar menționate în NF, este necesară *completarea NF* cu *motivarea temeinică* a tuturor măsurilor preconizate, inclusiv cu privire la necesitatea și modul de stabilire a *taxei* astfel propuse.

16. Raportat la alin. (1) al art.28 din proiect, este necesară reformularea sa, astfel încât să reiasă în mod clar faptul că autoritățile prevăzute la lit. a)-f) ale alin.(1) vor realiza *controlul* respectării prevederilor prezentului proiect de ordonanță de urgență în *limita/cu respectarea competențelor legale*.

17.1. În Cap.V (Sanctiuni) la art.29-31 și 33 în care se prevăd (în mod generic) unele fapte ce constituie *Contravenții*, cu *sanctiunile contravenționale* aferente (principale cu *amendă* și respectiv, cu *sanctiunea complementară* prevăzută la art.32), este necesar a se avea în vedere *reanalizarea* fiecărei *contravenții* în parte, în *corelare* cu *obligațiile* prevăzute în proiect și *completarea* aferentă cu *identificarea/precizarea* articolelor din conținutul proiectului, a căror *nerespectare/încălcare* atrage *sanctiunea* aferentă, în raport cu intenția de reglementare, asigurându-se, totodată, utilizarea unei *terminologii unitare*.

În sensul celor de mai sus, menționăm de ex., că în art.31 alin.(2) se face referire la platforma digitală "*neautorizată*" (în loc de *neavizată*), în condițiile în care *MCSI avizează tehnic* aceste platforme, iar *MT autorizează operatorii de transport alternativ*.

17.2. În Cap.II din proiect în Secț.1 (*Avizarea platformei digitale*) și în Cap.IV (*Obligațiile operatorului platformei digitale, operatorului de transport alternativ, precum și a conducătorilor auto*) nu se regăsesc prevederi privind "*dreptul de înregistrare*" a cărui *suspendare* se propune - ca *sanctiune complementară* - la art.32, fiind necesare, de asemenea, *clarificările/formulările* aferente.

Totodată, în măsura în care unele prevederi - a căror încălcare ar urma să constituie **Contravenții** - ar urma să se regăsească în normele (terțiare) ale Ordinului MCSI ce ar urma să fie stabilit ulterior publicării proiectului OUG (norme primare), își păstrează valabilitatea - în mod corespunzător - cele semnalate la pct.5 de mai sus.

17.3. Avându-se în vedere cele de mai sus, pentru evitarea unor situații potențial litigioase în aplicare, la definitivarea prevederilor **Cap.V (Sanțiuni)**, este necesar a se avea în vedere și dispozițiile art.3 din OG nr.2/2001<sup>23</sup>, asigurându-se "*descrierea faptelor ce constituie contravenții (...)*", inclusiv prin indicarea articolelor a căror încălcare/nerespectare constituie **contravenții** (iar nu formulări generice).

17.4. Este necesară completarea art. 34 alin.(3) din proiect, conform căruia „Contravențiilor prevăzute la art. 29 - 31 și 33 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor (...)” și cu menționarea art.32 din proiect, având în vedere faptul că la art.32 este prevăzută o sancțiune contravențională complementară<sup>24</sup>.

18. La definitivarea **Cap.V. Sanțiuni**, în **completarea** proiectului cu privire la **termenele** necesare intrării în vigoare a prevederilor respective, este necesar a se avea în vedere și dispozițiile art.4 alin.(1) și (2) din OUG nr.2/2001, potrivit cărora: "*Dispozițiile din actele normative prin care se stabilesc și se sancționează contravențiile intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării (...)*" și respectiv, "*În cazuri urgente se poate prevedea intrarea în vigoare într-un termen mai scurt, dar nu mai puțin de 10 zile*".

19. Capitolul final "**Dispoziții finale**" este numerotat ca fiind tot Capitolul V, în loc de Capitolul VI, fiind necesară **rectificarea** aferentă.

20.1. La art.35 alin.(1) se prevede că în termen de 35 zile lucrătoare de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, MCSI "**emite Ordin de ministru cu norme și proceduri privind obținerea avizului tehnic pentru platformele digitale prin intermediul cărora se desfășoară transportul alternativ**" (fără referire la publicarea în Monitorul Oficial al României).

Așadar, pe lângă cele semnalate la pct.5 de mai sus, mai învederăm că - în lipsa unei eventuale **corelări** a **termenului** de intrare în vigoare a Ordinului MCSI (în 35 zile lucrătoare de la intrarea în vigoare a OUG) cu cel al OUG (la data publicării, în lipsa altor prevederi și în raport cu **urgența** susținută de inițiatori) - ar rezulta că dispozițiile OUG privind **activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto nu ar putea fi aplicabile înaintea Ordinului privind normele/procedurile privind obținerea avizului tehnic pentru "platformele digitale prin intermediul cărora se desfășoară transportul alternativ"**.

20.2. În mod corespunzător, în raport cu prevederile art.35 alin.(2) din proiect, potrivit cărora "**În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de**

<sup>23</sup> ...privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări/completări prin Legea nr.180/2002, cu modificările/completările ulterioare.

<sup>24</sup> A se vedea art. 5 alin. (1) din O.G nr.2/2001 „Sanțiunile contravenționale sunt principale și complementare.”

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

**urgentă**", **ARR** "va publica pe site-ul propriu *modelele documentelor* necesare îndeplinirii atribuțiilor ce îi revin potrivit prezentei ordonanțe", fără de care nu rezultă cum s-ar putea demara etapele necesare autorizării și desfășurării transportului alternativ, vizate în proiect.

De altfel, nu rezultă ce efect juridic ar putea avea publicarea pe site-ul **ARR** a modelelor documentelor respective, în lipsa aprobării/publicării "**Ordinelor cu caracter normativ**" în acest sens de către **MT** - în calitate de minister de resort, în subordinea căruia funcționează **ARR** - potrivit art.77-79 din Legea nr.24/2000.

21. Potrivit art.36 din proiect "Persoanele fizice și juridice care derulează operațiuni ce intră sub incidența prezentei ordonanțe de urgență beneficiază de o perioadă de tranziție de 60 de zile de la data la care autoritățile prevăzute la art.35 și-au îndeplinit obligațiile." (obligații de emiteră a Ordinului MCSI și de publicare pe site-ul **ARR** a modelelor documentelor necesare îndeplinirii atribuțiilor **ARR**).

Însă, în lipsa oricăror mențiuni/motivări în **NF** și a oricăror prevederi în conținutul proiectului **OUG** (inclusiv de referire la/în corelare cu unele prevederi ale Legii nr.38/2003 ori ale altor acte normative existente la data intrării în vigoare a prezentei **OUG** și/sau de abrogare a unor prevederi ale acestora, în măsura în care au fost/sunt aplicabile activității persoanelor respective), nu s-ar putea determina care ar putea fi "*persoanele fizice și juridice care derulează operațiuni sub incidența prezentei ordonanțe*". Așadar, sunt necesare *clarificările/formulările* aferente, împreună cu toate autoritățile publice implicate, inclusiv **MDRAP** (în cazul incidenței Legii nr.38/2003), cu consultarea structurilor asociative ale autorităților publice locale<sup>25</sup>, după cum va fi cazul.

22. Potrivit art.37, *avizul tehnic pentru platformele electronice* (care se emite de **MCSI**, cu valabilitate de 12 luni, potrivit art.9), *autorizația pentru transportul alternativ*, precum și *copia conformă* a acesteia (care se emite de **ARR** din subordinea **MT**, pentru 3 ani și respectiv, pentru 1, 2 sau 3 ani, potrivit art.12 alin.2 și art.13 alin.5) "*se eliberează pentru perioadele corespunzătoare prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, fără a depăși data de 30.09.2022*", nerezultând în ce scop s-a precizat data respectivă, fiind necesare *clarificările/completările* aferente în **NF**.

23. La definitivarea proiectului împreună cu autoritățile publice implicate, este necesar a se avea în vedere și actualizarea *Notei de fundamentare (NF)*, cu *motivarea temeinică* a tuturor soluțiilor legislative preconizate în proiect potrivit art.6, 7, 16, 31 și 32 din Legea nr.24/2000, cu respectarea **Deciziei CCR nr.139/2019**, menționate mai sus, *deciziile CCR* fiind "*general obligatorii*" potrivit art.147 alin.(4) din Constituție.

24. Referitor la necesitatea asigurării *clarificărilor* aferente, în raport cu intenția de reglementare și cadrul legislativ/constituțional existent, mai amintim că, prin *lacunele, lipsa de claritate și previzibilitate* a normelor preconizate - care ar genera confuzii în *interpretarea/aplicarea* acestora - se pot crea inclusiv premisele unor vicii de *neconstituționalitate* prin raportare la principiul constituțional al *legalității*<sup>26</sup> (art.1

<sup>25</sup> ...potrivit art.8 alin.(1) din Legea administrației publice locale nr.215/2001 (lege organică), rep., cu modificările/completările ulterioare.

<sup>26</sup> ...în acest sens, menționăm, de ex., deciziile Curții Constituționale nr.26/2012 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.116 din 15 februarie 2012), nr.319/2013 (publicată în Monitorul Oficial al României, Pagina 16 din 17

## MINISTERUL JUSTIȚIEI

alin.5). În acest sens, mai învedereăm că *principiul constituțional al legalității* presupune existența unor *norme de drept intern suficient de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor*, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a C.E.D.O.<sup>27</sup>.

25. Distinct de observațiile mai sus formulate, semnalăm că este necesar ca pe ultima pagină a Notei de fundamentare (pagina cu semnături) să se menționeze titulatura actuală, respectiv ministrul justiției, conform Decretului Președintelui României nr.506/2019<sup>28</sup>, precum și viceprim-ministru pentru implementarea parteneriatelor strategice ale României, interimar, conform Decretului Președintelui României nr.509/2019<sup>29</sup>.

Precizăm faptul că răspunderea pentru elaborarea proiectului de act normativ, inclusiv, pentru necesitatea și oportunitatea promovării acestuia, precum și pentru realitatea și corectitudinea datelor prezentate revine inițiatorului/co-inițiatorului, în calitate de autoritate publică de reglementare în domeniu, Ministerul Justiției avizând proiectul *exclusiv din punct de vedere al constituționalității și legalității*, precum și potrivit cerințelor *normelor de tehnică legislativă*, în condițiile legii.

Cu deosebită considerație,

Ana BIRCHALL,

Ministru Justiției

Viceprim-Ministru pentru implementarea parteneriatelor strategice ale României,  
interimar,



Partea I, nr.404 din 4 iulie 2013), nr. 1/2014 ( publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.123 din 19 februarie 2014), nr.732/2014 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 69 din 27 ianuarie 2015), nr.363/2015 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 495 din 6 iulie 2015 nr.637/2015 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.906 din 8 decembrie 2015), nr.22/2016 (publicată în Monitorul Oficial al României nr.160 din 2 martie 2016), nr.61/2017 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.219 din 30 martie 2017).

<sup>27</sup>...de ex. Hotărârea din 5 ianuarie 2000 în Cauza Beyeler contra Italiei, Hotărârea din 23 noiembrie 2000 în Cauza Ex-Regele Greciei și alții contra Greciei, Hotărârea din 8 iulie 2008 în Cauza Fener Rum Patrikligi contra Turciei.

<sup>28</sup> publicat în Monitorul Oficial al României nr. 462 din 7 iunie 2019.

<sup>29</sup> publicat în Monitorul Oficial al României nr. 476 din 11 iunie 2019.

## ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

### privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto

Având în vedere evoluția pieței transportului de persoane în regim de taxi și modificările aduse Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare,

Luând în considerare apariția pe piață a unor soluții inovative de intermediere a transportului de persoane în regim taxi, generate de progresul tehnologic al societății informaționale,

Având în vedere că intermedierea serviciilor de transport persoane în regim taxi prin soluții inovative, contribuie la creșterea gradului de concurență pe piață și facilitează interacțiunea dintre cerere și ofertă,

Pentru asigurarea unui mediu concurențial echilibrat al pieței serviciilor de taximetrie și stabilirea unui regim nediscriminatoriu a modurilor de transport utilizate,

Se impune în regim de urgență, reglementarea transportului alternativ de persoane, intermediat prin platforme digitale,

În considerarea faptului ca toate aceste elemente vizeaza interesul public si constituie situatii extraordinare a caror reglementare nu poate fi amânata, in temeiul art. 115 alin. (4) din Constitutia Romaniei, republicata, Guvernul Romaniei adopta prezenta ordonanta de urgenta

### Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

#### Capitolul I Dispoziții generale

**Art. 1** - Prezenta ordonanță de urgență reglementează organizarea, autorizarea și controlul activităților de transport alternativ cu autoturism și conducător auto intermediat prin platforme digitale.

**Art. 2** - În sensul prezentei ordonanțe de urgență, expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- a) activitate de transport alternativ cu autoturism și conducător auto intermediată printr-o platformă digitală, **denumită în continuare transport alternativ** - deplasarea persoanelor, cu ajutorul unui autoturism, în baza unui contract de transport alternativ încheiat între pasager și operatorul de transport alternativ deținător al autoturismului, care este intermediat de un operator al platformei digitale conform prezentei ordonanțe de urgență printr-o platformă digitală.
- b) aviz tehnic – document eliberat de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale pentru platformele digitale puse la dispoziție de către operatori, prin care se asigură intermedierea transportului alternativ;
- c) autoritatea de autorizare – Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., instituție publică ce funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor, pentru autorizarea operatorilor de transport alternativ;
- d) autorizație pentru transportul alternativ cu autoturism și conducător auto denumită în continuare autorizație pentru transportul alternativ - document, eliberat deținătorului autoturismului, care dă dreptul unui operator de transport alternativ să efectueze în condițiile

prevăzute de prezenta ordonanță de urgență , transport alternativ pe perioada de valabilitate a acestei autorizații;

- e) conducător auto - angajat/ titular, după caz al unui operator de transport alternativ;
- f) contractul de transport alternativ - contractul încheiat prin intermediul platformei digitale între un pasager și un operator de transport alternativ de fiecare dată când este contractată o cursă de către un pasager, contract ce prevede termenii și condițiile în care va fi efectuată cursa la solicitarea pasagerului;
- g) copie conformă a autorizației pentru transportul alternativ cu autoturism și conducător auto denumită în continuare copie conformă a autorizației pentru transportul alternativ - document eliberat deținătorului autoturismului, care dă dreptul acestuia, să utilizeze autoturismul respectiv la efectuarea transportului alternativ pe perioada sa de valabilitate;
- h) cursa - deplasarea intermediată printr-o platformă digitală, executată cu autoturism și conducător auto pe un traseu comandat și acceptat de pasager, de la locul de îmbarcare până la locul de destinație;
- i) manager de transport alternativ - persoana fizică angajată a unui operator de transport alternativ care este persoană juridică și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport alternativ ale acestuia, și deține certificatul de competență profesională prevăzută în Hotărârea Guvernului nr. 879/2016 pentru aprobarea Normelor privind pregătirea și atestarea profesională a managerilor de transport în regim de taxi și închiriere;
- j) operator al platformei digitale - persoana juridică pe numele căreia se emite avizul tehnic pentru platforma digitală prin care se intermediază transportul alternativ;
- k) operator de transport alternativ - persoană fizică autorizată, întreprinderea individuală, întreprinderea familială sau persoana juridică deținătoare a autoturismului cu care se efectuează transport alternativ;
- l) pasager – persoană fizică care contractează transportul alternativ prin intermediul unei platforme digitale;
- m) platformă digitală - aplicație informatică pentru intermedierea transportului alternativ care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 7 din prezenta ordonanță de urgență, prin care utilizatorii înregistrați, prin intermediul unui dispozitiv mobil de comunicații electronice, încheie în acest scop un contract de transport alternativ sau un contract de afiliere;
- n) contract de afiliere -- contract încheiat prin intermediul platformei digitale, între operatorul de transport alternativ/conducătorul auto și operatorul platformei digitale, prin care se confirmă îndeplinirea tuturor cerințelor și acceptarea termenilor și condițiilor contractuale afișate pe platforma digitală;
- o) tarif – contravaloarea unei curse;
- p) sistem de asistență pentru utilizatori – set de funcționalități informatice, prin care utilizatorul poate comunica operatorului platformei digitale sugestii/reclamații;
- r) sistem de verificare a calității transportului alternativ – funcționalitate informatică prin intermediul căreia utilizatorii pot aprecia calitatea serviciilor de transport alternativ;

**Art. 3** - Transportul alternativ este efectuat de un operator de transport alternativ autorizat, contra cost, pe bază de contract de transport alternativ încheiat între pasager și operatorul de transport alternativ deținător al autoturismelor, care este intermediat de un operator al platformei digitale, conform prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, printr-o platformă digitală.

**Capitolul II - Avizarea platformei digitale prin care se intermediază efectuarea transportului alternativ**



**Art. 4** - Transportul alternativ se poate efectua numai prin intermediul unei platforme digitale avizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale.

**Art. 5** – Avizul tehnic eliberat de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale este valabil pe întreg teritoriul României.

**Art. 6** - În situația în care operatorul platformei digitale este o persoană juridică nerezidentă, acesta este obligat să aibă pe toată perioada în care își desfășoară activitatea de intermediere a transportului alternativ pe teritoriul României o sucursală înregistrată care să-l reprezinte în fața autorităților statului român.

**Art. 7** - Platforma digitală pentru intermedierea transportului alternativ trebuie să îndeplinească următoarele condiții, cumulativ:

- a) ține evidența automată a datelor de expirare a permiselor de conducere și a altor documente necesare și notifică automat operatorul de transport alternativ în scopul actualizării documentelor încărcate pe platforma digitală;
- b) propune, afișează și înregistrează traseul parcurs utilizând tehnologii de localizare în conformitate cu legislația comunitară în vigoare;
- c) furnizează date despre tariful pentru efectuarea unei curse pe traseul stabilit în condițiile literei b) înaintea acceptării cursei de către pasager;
- d) furnizează date despre numărul de înmatriculare al autoturismului cu care se efectuează cursa;
- e) monitorizează toate cursele, continuu, printr-un sistem de localizare;
- f) asigură pasagerilor opțiunea de a comunica informații despre dizabilitate/mobilitate redusă și de a comunica cu conducătorul auto căruia i-a fost atribuită cursa și furnizează informații privind localizarea și timpul estimat al sosirii;
- g) asigură pasagerilor posibilitatea să raporteze operatorului platformei digitale orice incidente privind efectuarea cursei;
- h) asigură o interfață de comunicare disponibilă și accesibilă timp de 24 de ore pe zi, 7 zile pe săptămână pentru incidente privind efectuarea cursei;
- i) asigură pasagerului opțiunea decontării prețului cursei pe bază de instrument de plată electronică cu acces la distanță sau în numerar;
- j) asigură furnizarea de date către operatorul platformei pentru întocmirea situațiilor financiare;
- k) prelucrarea datelor cu caracter personal se va face cu respectarea prevederilor Legea nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).
- l) asigură emiterea și transmiterea către pasager a facturii electronice;
- m) asigură accesul la serviciile sale doar a operatorilor de transport, a conducătorilor auto și autoturismelor care îndeplinesc condițiile legale pentru efectuarea transportului alternativ;
- n) are implementate metode și proceduri complexe de asigurare a securității cibernetice și protecției datelor;
- o) asigură utilizarea limbii române pentru toate interfețele, informațiile afișate sau tipărite.

**Art. 8** - Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale emite cu norme și proceduri privind obținerea avizului tehnic pentru platformele digitale prin care se intermediază transportul alternativ, aprobate prin Ordin de ministru

**Art. 9 - (1)** Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale va emite avizul tehnic pentru platforma digitală în 30 zile lucrătoare de la depunerea documentației complete.

(2) Avizul tehnic pentru platformele digitale va avea o valabilitate de 12 luni.

(3) Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale eliberează avizul tehnic pentru platforma digitală după ce operatorul acesteia prezintă dovada achitării taxei anuale stabilită la art. 25.

(4) Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale publică, pe site-ul propriu, lista platformelor digitale avizate tehnic și operatorii acestora, pe care o actualizează ori de câte ori este necesar.

**Art. 10** – Retragera avizului tehnic pentru platforma digitală se va face de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale conform condițiilor specificate prin ordinul al ministrului.

### **Capitolul III - Autorizarea operatorilor de transport alternativ**

**Art. 11** - Transportul alternativ se efectuează numai de către operatori de transport alternativ autorizați, care dețin, pentru fiecare autoturism utilizat la efectuarea transportului alternativ, copie conformă valabilă și ecusonul pentru transport alternativ, eliberate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență.

**Art. 12 - (1)** În vederea obținerii autorizației pentru transportul alternativ operatorul de transport alternativ depune la agenția teritorială a Autorității Rutiere Române – A.R.R. din județul sau municipiul București unde își are sediul sau domiciliul după caz, următoarele documente:

a) cerere;

b) copie a certificatului de înregistrare ca transportator și a certificatului constatator, eliberate de registrul comerțului;

c) certificat de atestare a pregătirii profesionale ale conducătorilor auto;

d) copie a certificatului de competență profesională pentru managerul de transport alternativ, în cazul persoanei juridice, ori copie de pe certificatul de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de închiriere, în cazul persoanei fizice autorizate, întreprinderii individuale sau întreprinderii familiale, obținute conform reglementărilor specifice în vigoare;

e) certificatul de cazier judiciar ale conducătorilor auto și, după caz, ale managerului de transport alternativ, din care să rezulte că aceștia nu au fost condamnați pentru:

- infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice;
- infracțiuni privind traficul și consumul de droguri;
- infracțiuni contra vieții, sănătății și integrității corporale;
- infracțiuni privind traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile;
- infracțiuni contra libertății și integrității sexuale;
- infracțiuni contra patrimoniului;

Cazierul judiciar al managerului de transport alternativ se depune în cazul persoanei juridice;

f) avizul medical și psihologic al managerului de transport alternativ, în cazul persoanei juridice, sau al persoanei fizice titulare a persoanei fizice autorizate, întreprinderii individuale sau întreprinderii familiale, cu mențiunea apt.

(2) Autorizația de transport alternativ se eliberează, în termen de maxim 15 zile lucrătoare de la înregistrarea cererii, de către agenția teritorială a Autorității Rutiere Române – A.R.R. competentă pentru o perioadă de 3 ani după plata de către operatorul de transport alternativ a unui tarif de 300 lei, achitat în contul acesteia.

(3) Autorizația de transport alternativ eliberată operatorului de transport alternativ conform alin. (2) este netransmisibilă.

(4) Orice modificare a datelor și informațiilor cuprinse în documentele depuse în vederea acordării autorizației de transport alternativ, prevăzute la alin.(1), se comunică prin declarație pe propria răspundere a operatorului de transport alternativ autorizat, înaintată agenției teritoriale a Autorității Rutiere Române – A.R.R. emitente, în termen de maxim 15 de zile de la data modificărilor respective.

**Art. 13** - (1) Pentru fiecare autoturism deținut în proprietate, închiriere, comodat, contract de leasing și utilizat în vederea efectuării transportului alternativ, agenția teritorială a Autorității Rutiere Române – A.R.R., emitentă a autorizației de transport alternativ, eliberează operatorului de transport alternativ, în termen de 15 zile lucrătoare de la înregistrarea cererii, câte o copie conformă a acesteia, după depunerea următoarelor documente, în copie:

a) autorizația de transport alternativ;

b) certificatul de înmatriculare și cartea de identitate a autoturismului;

c) declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea de către autoturismul respectiv a condițiilor prevăzute la art.19.

d) contractul de închiriere a autoturismului înregistrat la Agenția Națională de Administrare Fiscală sau contractul de comodat în formă autentificată a autoturismului, după caz;

(2) Pentru autoturismele deținute în proprietate, închiriere sau comodat de către operatorul de transport alternativ autorizat, copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează numai pentru acelea care sunt înmatriculate în județul respectiv sau, după caz, în regiunea de dezvoltare București - Ilfov.

(3) Pentru autoturismele deținute în temeiul unui contract de leasing de către operatorul de transport alternativ autorizat, copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează indiferent unde sunt înmatriculate acestea.

(4) Operatorul de transport alternativ are dreptul să efectueze transport alternativ cu autoturismul pentru care s-a emis copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ:

a) permanent, în interiorul localității unde își are sediul sau domiciliul după caz;

b) ocazional, cu plecare din localitatea unde își are sediul sau domiciliul după caz, spre alte localități.

(5) 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 au la data expirării valabilității copiei conforme mai puțin de 15 ani vechime de la data fabricației.

(6) În ultimul an de valabilitate al autorizației pentru transportul alternativ, copia conformă se poate elibera pentru o perioadă mai mică de un an fără a depăși valabilitatea autorizației respective.

(7) Copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ se eliberează după achitarea de către operatorul de transport alternativ a unui tarif de 100 lei pentru fiecare an/fracție de an corespunzător perioadei de valabilitate a acesteia, achitat în contul agenției teritoriale a Autorității Rutiere Române - ARR.

(8) Copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ este netransmisibilă de la un operator de transport alternativ la alt operator de transport alternativ, precum și de la un autoturism la altul.

(9) Operatorul de transport alternativ autorizat poate să își înlocuiască, la cerere, autoturismul deținut în condițiile prezentei ordonanțe de urgență ), pentru care a obținut o copie conformă a autorizației, cu alt autoturism deținut în aceleași condiții, în următoarele cazuri:

a) autoturismul nu mai poate fi utilizat datorită uzurii fizice, morale, deteriorării sau furtului;

b) autoturismul a fost casat;

- c) autoturismul a fost înstrăinat;
- d) autoturismul înlocuitor are o vechime mai mică.

(10) Pe baza cererii de înlocuire prevăzute la alin. (9), autoritatea de autorizare va elibera o nouă copie conformă a autorizației de transport alternativ, cu respectarea prevederilor privind vechimea autoturismului.

**Art. 14** - Orice modificare a datelor înscrise pe autorizația pentru transportul alternativ privind schimbarea denumirii, a sediului sau a domiciliului operatorului de transport alternativ atrage și modificarea corespunzătoare a datelor respective înscrise pe copiile conforme ale autorizației pentru transportul alternativ deținute de acesta în momentul modificării.

**Art. 15** - (1) Retragerea autorizației de transport alternativ se realizează de către autoritatea de autorizare și are drept consecință pierderea calității de operator de transport alternativ autorizat, precum și retragerea tuturor copiilor conforme eliberate pe baza autorizației respective.

(2) Autorizația de transport alternativ poate fi retrasă în următoarele situații:

- a) operatorul de transport alternativ autorizat nu mai îndeplinește una dintre condițiile care au stat la baza eliberării acesteia;
- b) operatorul de transport alternativ autorizat a folosit documente false în derularea transportului alternativ;
- c) operatorul de transport alternativ autorizat și-a încetat activitatea ca urmare a unei hotărâri judecătorești definitive;
- d) la cerere.

**Art. 16** - (1) Copia conformă a autorizației de transport alternativ se suspendă sau se retrage de către autoritatea de autorizare emitentă.

(2) Copia conformă a autorizației de transport alternativ se suspendă, pentru 1-3 luni, în următoarele cazuri:

- a) nu mai este îndeplinită cel puțin una dintre condițiile care au stat la baza eliberării documentului;
- b) a expirat valabilitatea inspecției tehnice periodice;
- c) nu deține asigurare pentru persoane și bunurile acestora;
- d) când autoturismele utilizate la efectuarea transportului alternativ utilizează însemne sau dotări specifice ale autovehiculelor taxi;
- e) neîndeplinirea în termen a prevederilor art. 12 alin. (4).
- f) în situația achitării contravalorii transportului alternativ în numeral sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar, pentru care nu s-a emis și înmănat bon fiscal pasagerului;

(3) Copia conformă a autorizației de transport alternativ se retrage în următoarele cazuri:

- a) a fost obținută pe baza unor documente false;
- b) dacă a fost suspendată de două ori în 12 luni consecutive;
- c) copia conformă și/sau ecusonul pentru transport alternativ, după caz, au fost încredințate sau utilizate pentru un alt autoturism decât cel pentru care au fost atribuite;
- d) dacă autoturismul execută activitate de transport pe perioada în care copia conformă este suspendată;
- e) în cazul în care conducătorul auto nu deține certificat de atestare a pregătirii profesionale valabil;
- f) în cazul în care transmite copia conformă a autorizației de transport alternativ către alt operator de transport alternativ sau oricărei alte persoane, pentru a fi utilizate în vederea efectuării transportului alternativ;

g) nu deține asigurare de răspundere civilă auto;

h) la cerere

i) dacă autoturismul nu este dotat cu aparat de marcat electronic de către deținătorul legal al autorizației de transport alternativ, în cazul în care se încasează direct de la pasager, integral sau parțial, cu numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar, contravaloarea serviciului prestat.

(4) Decizia Autorității Rutiere Române – A.R.R. de retragere a autorizației de transport alternativ sau de retragere/suspendare a copiei conforme a acesteia poate fi contestată la instanțele judecătorești competente, potrivit Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare, de către operatorul de transport alternativ, în termen de 30 de zile de la data comunicării acesteia.

(5) În cazul în care operatorului de transport alternativ i s-a retras autorizația de transport alternativ, acesta poate solicita o nouă autorizare după o perioadă de 6 luni.

(6) În cazul în care operatorului de transport alternativ i s-a retras copia conformă a autorizației de transport alternativ, conform alin. (3) lit. a) - d), lit. e) și g), acesta poate solicita eliberarea unei noi copii conforme pentru autoturismul respectiv după o perioadă de 6 luni.

## Capitolul IV

### Efectuarea transportului alternativ

**Art. 17-** Transportul alternativ poate fi accesat de pasageri doar prin intermediul platformelor digitale avizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale.

**Art. 18 –** (1) În scopul probării drepturilor și obligațiilor fiecăreia dintre părți, operatorul de transport alternativ și operatorul platformei digitale încheie un **contract de afiliere** ce va conține termenii și condițiile colaborării lor.

(2) Contractul de afiliere dintre operatorul de transport alternativ și operatorul platformei digitale se încheie prin intermediul platformei digitale, prin confirmarea de către operatorul de transport alternativ a acceptării termenilor și condițiilor contractuale afișate pe platforma digitală.

(3) Conținutul termenilor și condițiilor din contract precum și dovada acceptării acestora de către operatorul de transport alternativ, sunt tipărite de către acesta prin intermediul platformei digitale în scopul probării în fața agenției teritoriale a Autorității Rutiere Române – A.R.R. a relațiilor sale contractuale cu operatorul platformei digitale, în vederea eliberării ecusoanelor pentru transport alternativ.

**Art. 19 -** Autoturismele cu care se efectuează transport alternativ trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) au maxim 5 locuri, inclusiv locul conducătorului auto;
- b) au inspecția tehnică periodică (ITP) realizată la fiecare 6 luni;
- c) la momentul cursei trebuie să corespundă normelor tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și utilizarea conform destinației;
- d) dețin copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ.

**Art. 20 –** (1) Autoturismele care efectuează transport alternativ se vor conforma normelor prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Autoturismele care efectuează transport alternativ nu beneficiază de facilitățile de trafic aferente serviciilor publice de transport local.

(3) Pasagerii sunt preluați și coboară în locurile unde este permisă oprirea autovehiculelor conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. 21** – „(1) Toate veniturile obținute în urma efectuării de transport alternativ sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală în vigoare în România.

(2) În cazul în care se încasează direct de la pasager, integral sau parțial, cu numerar sau prin utilizarea cardurilor de credit/debit sau a substitutelor de numerar, contravaloarea serviciului prestat, operatorul de transport alternativ are obligația de a utiliza aparat de marcat electronic fiscal, în conformitate cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de a emite și înmâna bon fiscal pasagerului, precum și de a emite factură la solicitarea acestuia.

(3) În cazul serviciilor de transport alternativ pentru care plata se realizează exclusiv on line prin intermediul platformei digitale prin debitarea contului pasagerului cu suma reprezentând contravaloarea cursei respective, este obligatorie emiterea unei facturi electronice către pasager, conform art. 319 din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, prin intermediul platformei digitale.

**Art. 22** - (1) În trafic, pe durata efectuării curselor de transport alternativ, autoturismele înregistrate pe platforma digitală, vor avea afișat la vedere, în partea din față și din spate a autoturismului, un ecuson pentru transport alternativ cu dimensiunea de 10 cm x 10 cm, ce va conține următoarele elemente:

- a) numărul de înmatriculare al autoturismului;
- b) denumirea platformei digitale pe care este înregistrat autoturismul;
- c) elemente de siguranță care să ateste autenticitatea ecusonului;

(2) Ecusonul pentru transport alternativ prevăzut la alin. (1) se eliberează de către agenția teritorială a Autorității Rutiere Române – A.R.R., cu plata tarifului aferent achitat în contul acesteia, pentru fiecare autoturism pentru care a fost emisă în prealabil copia conformă a autorizației pentru transportul alternativ, după prezentarea de către operatorul de transport alternativ a unui contract de afiliere încheiat cu cel puțin un operator al unei platforme digitale.

(3) Ecusonul pentru transport alternativ dă dreptul operatorului de transport alternativ să utilizeze autoturismul astfel identificat și să efectueze transport alternativ în condițiile prevăzute la art. 13 alin. (4);

(4) Tariful pentru eliberarea ecusonului pentru transport alternativ este de 8 lei /2 bucăți.

(5) Operatorul platformei digitale ține un registru al tuturor ecusoanelor pentru transport alternativ emise pentru efectuarea transportului alternativ pe platforma sa digitală cu identificarea, pentru fiecare ecuson, a conducătorului auto și a autoturismului pentru care a fost emis.

**Art. 23** - Conducătorul auto care efectuează transport alternativ trebuie să îndeplinească în mod cumulativ următoarele condiții:

- a) să aibă vârsta de cel puțin 21 de ani
- b) să dețină un certificat de atestare a pregătirii profesionale pentru transportul de persoane în regim de închiriere eliberat de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.;
- c) să dețină permis de conducere categoria B cu o vechime de cel puțin 2 ani;
- d) din certificatul de cazier judiciar al persoanei trebuie să rezulte că aceasta nu a fost condamnată pentru infracțiuni contra siguranței pe drumurile publice, infracțiuni privind traficul și consumul de droguri, infracțiuni contra vieții, sănătății și integrității corporale,

traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile, infracțiuni contra libertății și integrității sexuale sau infracțiuni contra patrimoniului.

e) să fie apt din punct de vedere medical și psihologic pentru desfășurarea activității de transport persoane;

f) să nu aibă suspendată exercitarea dreptului de a conduce în ultimul an pentru conducerea sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihoactive sau să nu fi fost implicată în accidente rutiere soldate, din culpa sa, cu decesul sau vătămarea gravă a uneia sau mai multor persoane.

**Art. 24** - Atunci când își desfășoară activitatea, conducătorul auto trebuie să dețină la bordul autoturismului și să prezinte organului de control rutier, pe lângă documentele prevăzute prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, următoarele documente:

a) asigurarea de răspundere civilă auto;

b) asigurarea pentru persoane și bunurile acestora;

c) ecusonul de transport alternativ;

d) copia conformă a autorizației pentru transport alternativ.

## **Capitolul V - Obligațiile operatorului platformei digitale, operatorului de transport alternativ, precum și a conducătorilor auto**

**Art. 25** - Operatorul platformei digitale are următoarele obligații specifice:

a) să informeze complet și cuprinzător toți utilizatorii, la înregistrarea acestora pe platforma digitală, cu privire la termenii și condițiile de funcționare a platformei digitale, la drepturile și obligațiile lor în cursul și după utilizarea platformei digitale, precum și cu privire la prelucrarea datelor lor cu caracter personal; termenii și condițiile privind funcționarea platformei digitale trebuie să poată fi accesați cu ușurință de utilizatori prin intermediul acesteia, iar operatorul trebuie să permită doar celor care au fost de acord în mod expres cu acești termeni și condiții să devină utilizatori ai platformei digitale;

b) să opereze un sistem funcțional de asistență pentru utilizatori, disponibil pasagerilor în legătură cu orice aspecte referitoare la cursa lor;

c) să implementeze un sistem de verificare a calității pentru activitatea de transport alternativ oferit de operatorii de transport alternativ/conducătorii auto acceptați pe platformă digitală;

d) să păstreze datele fiecărei curse efectuate prin intermediul platformei digitale pentru o perioadă de cel puțin 5 ani. Aceste date se comunică și sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale și se păstrează de aceasta din urmă pe aceeași perioadă de timp;

e) să păstreze datele cu caracter personal ale conducătorilor auto pentru cel puțin doi ani de la data de la care aceștia nu mai sunt înregistrați pe platforma digitală. Aceste date se comunică sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale din România și se păstrează de aceasta din urmă pe aceeași perioadă de timp;

f) să admită pe platforma digitală doar pasagerii care și-au înregistrat în mod corespunzător datele cu caracter personal solicitate prin platforma digitală și doar operatorii de transport alternativ și conducătorii auto care respectă dispozițiile prezentei ordonanțe de urgență. Operatorii de transport alternativ/conducătorii auto care nu pot fi identificați în mod corespunzător în baza informațiilor furnizate la înregistrare nu vor primi drept de acces la platforma digitală și, implicit, nu vor putea presta activități de transport alternativ;

g) să asigure securitatea cibernetică a platformei digitale și a tuturor datelor încărcate de utilizatori;

- h) să notifice, în termen de 15 zile, Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale orice modificare care afectează condițiile prevăzute la art. 7.
- i) să prelucrez toate datele cu caracter personal colectate prin intermediul platformei digitale în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare și să informeze în mod corespunzător, înainte de înregistrare, toți utilizatorii, prin intermediul platformei digitale, cu privire la colectarea și prelucrarea datelor cu caracter personal ale acestora.
- j) să înregistreze pe platforma digitală doar solicitanții care sunt de acord în mod expres cu termenii și condițiile prelucrării datelor cu caracter personal.
- k) să solicite operatorului de transport alternativ, la fiecare 12 luni de la data acceptării pe platformă, documente privind modul de îndeplinire în continuare a condițiilor legale pentru efectuarea activității de transport alternativ de către conducătorii auto și autoturismele utilizate.
- l) să elimine de pe platforma digitală operatorii de transport alternativ, conducătorii auto și autoturismele care nu mai îndeplinesc condițiile legale pentru efectuarea transportului alternativ.
- m) toate informațiile publicate pe platforma digitală să fie obligatoriu și în limba română;
- n) să publice pe platforma digitală avizul tehnic eliberat de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale;
- o) să publice pe platforma digitală datele de înregistrare fiscală și datele de contact ale operatorului platformei digitale
- p) să achite la bugetul de stat o taxă anuală în valoare de 50.000 lei.
- r) să nu modifice termenii și condițiile de utilizare a platformei digitale fără notificarea prealabilă a utilizatorilor.

**Art. 26-** La solicitarea autorităților cu atribuții în domeniu, operatorul platformei digitale sau a sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale, după caz, va pune la dispoziția acestora toate informațiile cerute pe care le deține în legătură cu desfășurarea activității de către operatorii de transport alternativ prin intermediul platformei digitale. Punerea la dispoziție a acestor informații se realizează în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare.

**Art. 27 -** Operatorul de transport alternativ are următoarele obligații:

- a) să utilizeze la efectuarea transportului alternativ autoturisme pentru care au fost emise în prealabil copii conforme ale autorizației de transport alternativ;
- b) să utilizeze la efectuarea transportului alternativ numai autoturisme înscrise pe platforma digitală;
- c) să utilizeze la efectuarea transportului alternativ doar autoturisme care respectă prevederile art. 22 alin. (1);
- d) să utilizeze la efectuarea transportului alternativ conducători auto care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 23;
- e) să nu transmită copia conformă a autorizației de transport alternativ către alt operator de transport alternativ sau oricărei alte persoane, pentru a fi utilizată în scopul efectuării transportului alternativ;
- f) să pună la dispoziția conducătorului auto documentele prevăzute la art.24;
- g) să raporteze operatorului platformei digitale orice modificare a informațiilor și datelor furnizate acestuia în maximum 48 ore de la apariția oricărei astfel de modificări;
- h) să efectueze transportul alternativ numai prin intermediul unei platforme digitale cu avizul tehnic valabil, eliberat de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale. Datele referitoare la valabilitatea avizelor eliberate vor fi publicate pe site-ul Ministerului Comunicațiilor și Societății Informaționale.



**Art. 28** - Conducătorii auto au următoarele obligații:

- a) să aibă ținută corespunzătoare, un comportament civilizată și preventiv în relația cu clientul;
- b) să nu refuze efectuarea cursei în condițiile inițial agreate;
- c) să nu solicite plata de către pasager a unei alte sume de bani în schimbul activității de transport efectuate;
- d) să transporte bagajele clienților, în cazul transportului de persoane, în limitele spațiului destinat pentru acestea, fără perceperea de tarife suplimentare;
- e) să se supună controlului autorităților cu atribuții în domeniu și să prezinte la control, în timpul activității, documentele prevăzute de prezenta ordonanță de urgență și de legislația în vigoare;
- f) să nu utilizeze mijloacele audio/video fără acordul clientului.
- g) să informeze în termen de 24 de ore, operatorul de transport alternativ, cu privire la modificarea oricăror informații referitoare la persoana sa, comunicate acestuia în scopul admiterii sale pe platforma digitală.
- h) să efectueze cursa doar cu un autoturism înscris pe platforma digitală;

**ART. 29** - (1) Controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe de urgență este asigurat de către:

- a) Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale;
- b) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R.;
- c) Agenția Națională de Administrare Fiscală;
- d) agenții și ofițerii de poliție desemnați ca polițiști rutieri din cadrul Poliției Române;
- e) Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor;
- f) inspectoratele teritoriale de muncă, potrivit actelor normative care reglementează domeniul de competență al acestor instituții.

(2) În traficul rutier, controlul transportului alternativ se efectuează de către reprezentanții autorităților menționate la alin. (1) lit. b), c) și d).

(3) La sediul operatorului platformei digitale ori al sucursalei operatorului nerezident al platformei digitale din România și/sau al operatorului de transport alternativ, controlul transportului alternativ se efectuează de către reprezentanții autorităților menționate la alin. (1) lit. a), b), c), e) și f).

## **Capitolul VI Sancțiuni**

**Art. 30** – (1) Constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune și se sancționează cu amenda de la 5.000 LEI la 15.000 LEI, faptele operatorului platformei digitale pentru nerespectarea cel puțin uneia din obligațiile prevăzute la art.25, lit. f), k), l) sau r);

(2) Constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune, și se sancționează cu amenda de la 10.000 LEI la 30.000 LEI, intermedierea transportului alternativ de către operatorul platformei digitale prin acceptarea și acordarea accesului la platforma digitală, a unui autoturism pentru care nu s-a eliberat copie conformă a autorizației de transport alternativ sau aceasta are valabilitatea depășită.

**Art. 31** - Intermedierea transportului alternativ de către o persoană fizică sau juridică printr-o platformă digitală neavizată tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune, se sancționează cu amendă de la 50.000 LEI la 100.000 LEI, precum și cu interzicerea

desfășurării de activități economice de orice fel pe teritoriul României, prin intermediul unor programe software de sine stătătoare, pentru o perioadă de 2 ani de la data aplicării sancțiunii.

**Art. 32** – (1) Constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune, și se sancționează cu amenda de la 3.000 LEI la 9.000 LEI, faptele operatorului de transport alternativ pentru nerespectarea cel puțin uneia din obligațiile prevăzute la art.27 lit. a) - e) sau g);

(2) Constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune, și se sancționează cu amenda de la 10.000 la 30.000 LEI, efectuarea transportului alternativ prin intermediul unei platforme digitale neavizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale.

**ART. 33** – (1) În cazul utilizării unui autoturism, la efectuarea transportul alternativ prin intermediul unei platforme digitale neavizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale, odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale se suspendă dreptul de utilizare a autoturismului respectiv pentru o perioadă 6 luni.

(2) În cazul nerespectării prevederilor art. 13 alin. (4), odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale, prevăzută de prezentei ordonanțe de urgență, se suspendă dreptul de utilizare a autoturismului respectiv pentru o perioadă de 6 luni.

(3) Suspendarea dreptului de utilizare a autoturismului se realizează prin reținerea certificatului de înmatriculare și a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare de către ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri.

(4) Plăcuțele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare și o copie a proceselor-verbale de constatare a contravenției și de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se predau, în termen de maximum 3 zile, inspectoratului județean de poliție, respectiv Direcției Generale de Poliție a Municipiului București, care notifică deținătorului autoturismului faptul că suspendarea dreptului de utilizare a acestuia încetează la 6 luni de la data procesului-verbal de reținere a acestora.

(5) Suspendarea notificată a dreptului de utilizare a autoturismului încetează, iar plăcuțele cu numărul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare se restituie anticipat, la cerere, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) au trecut cel puțin 30 de zile de la data procesului-verbal de reținere;

b) se depune dovada achitării amenzii contravenționale prevăzută la art. 34 lit. f) sau g) după caz.

(6) După epuizarea unui termen notificat de suspendare a dreptului de utilizare a autoturismului, dacă nu se face dovada achitării amenzii contravenționale, se notifică deținătorului prelungirea suspendării pentru încă 6 luni.

(7) Dacă în decurs de cel mult 12 luni de la încetarea ultimei suspendări a dreptului de utilizare a autoturismului se aplică o nouă suspendare, nu se mai poate beneficia de reducerea termenului prevăzut la alin. (5) lit. a).

(8) Pe perioada suspendării dreptului de utilizare a autoturismului acesta nu poate fi reînmatriculat.

**Art. 34** - Constituie contravenție, dacă potrivit legii penale fapta nu constituie infracțiune, și se sancționează cu amenda de la 1.000 LEI la 5.000 LEI, următoarele fapte ale conducătorului auto:

- a) efectuarea unei curse fără deținerea unui certificat de atestare profesională prevăzut la art. 12, alin. (1), lit. c);
- b) efectuarea unei curse fără respectarea prevederilor art. 13 alin. (4)
- c) lipsa de la bordul autoturismului, în timpul efectuării transportului alternativ, a ecusoanelor pentru transportul alternativ prevăzute la art. 22 alin. 1);
- d) lipsa de la bordul autoturismului, în timpul efectuării transportului alternativ, a documentelor prevăzute la art. 24;
- e) nerespectarea obligației prevăzută la art.28, lit.c), g), h);
- f) efectuarea transportului alternativ prin intermediul unei platforme digitale nevizate tehnic de către Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale.

**Art. 35** - (1) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 30 - 32 se realizează de către agenții constatatori ai instituțiilor prevăzute la art.29 alin. (1) lit.a), b), c), e) și f).

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 34 se realizează de către agenții constatatori ai instituțiilor prevăzute la art.29 alin. (1) lit. b) și d) , după caz.

(3) Contravențiilor prevăzute la art. 30 - 34 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare. Autoritățile publice din care fac parte agenții constatatori au acces gratuit la platformele digitale autorizate pentru verificarea respectării prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

(4) Împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției se pot folosi căile de atac prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

## **Capitolul V Dispoziții finale**

**Art. 36** – (1) În termen de maxim 35 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale emite Ordin de ministru prevăzut la art. 8 al prezentei Ordonanțe de Urgență. Ordinul va fi publicat în Monitorul Oficial al României, partea I.

(2) În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. va publica pe site-ul propriu modelele documentelor necesare îndeplinirii atribuțiilor ce îi revin potrivit prezentei ordonanțe.

**Art. 37** – Persoanele fizice și juridice care derulează operațiuni ce intră sub incidența prezentei ordonanțe de urgență beneficiază de o perioadă de tranziție de 60 de zile de la data la care autoritățile prevăzute la art.36 și-au îndeplinit obligațiile.

**Art. 38** – Avizul tehnic pentru platformele digitale, autorizația pentru transportul alternativ precum și copia conformă a autorizației pentru transport alternativ se eliberează pentru perioadele corespunzătoare prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, fără a depăși data de 30.09.2022.

**Art. 39** – Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la 3 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția art. 30 – art. 34 care intră în vigoare la 30 de zile de la publicare.

---