

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Definirea conceptului de covoiajare (ridesharing)

- Covoiajarea este un mod de călătorie în care mai multe persoane împart același autovehicul.
- Conducătorii auto oferă locurile libere din mașina lor unor pasageri care călătoresc în aceeași direcție. Ei călătoresc împreună și împart costurile drumului.
- Covoiajarea este plănuită dinainte: conducătorii auto oferă locurile libere numai pentru drumuri pe care le vor parcurge oricum (deja planificate).
- Conducătorii auto și pasagerii se cunosc prin intermediul unei platforme online, astfel existând certitudinea că:
  - Conducătorii auto aderă la principiul împărțirii costurilor
  - Pasagerii și conducătorii auto sunt ajutați să se cunoască înainte de drum. Covoiajarea nu este anonimă: pasagerii aleg să contacteze un conducător auto cu care se simt confortabil să călătorească, pe baza profilului acestuia din urmă (nume, poză, tip autoturism, calificativ, preferințe, etc.)

### Descrierea situației actuale

Platformele online care facilitează covoiajarea operează legal de vreme îndelungată în multiple țări din lume. Cu toate acestea, ele sunt relativ noi în România. Nici un text de lege nu se referă în mod specific la aceste activități în România.

Covoiajarea este foarte diferită de serviciile convenționale de transport și are beneficii multiple atât pentru consumatori, cât și pentru întreaga societate, după cum vom descrie mai jos.

Covoiajarea nu este și nu ar trebui să fie considerată o formă a transportului în regim de taxi și de închiriere în sensul Legii 38/2003, prin urmare regimul de autorizare, organizare și gestiune a serviciilor de taxi și de transport în regim de închiriere nu ar trebui aplicate activităților de covoiajare.

Prin urmare, o excludere expresă de la Legea 38/2003 trebuie reglementată, precum și o definiție inclusă, cu privire la aceste activități.

### **Despre platformele de covoiajare**

Platformele digitale de covoiajare sunt administrate de către un furnizor terț de servicii. Platforma furnizează un spațiu online unde conducători auto independenți pot întâlni pasageri independenți. Platforma însăși nu furnizează servicii de transport. Conducătorilor auto și pasagerilor le este necesar să deschidă un cont pe web-site-ul platformei digitale și să accepte în mod explicit termenii și condițiile platformei în ceea ce privește conduita acestora pe parcursul desfășurării activităților de covoiajare efectuate printr-o asemenea platformă.

Operatorul platformei digitale nu acceptă ordine privind servicii de transport din partea pasagerilor, nu există o relație de subordonare între conducătorul auto și operatorul platformei digitale, iar acești conducători auto nu efectuează activități în numele sau pe seama operatorului platformei digitale (de ex: conducătorii auto nu sunt angajați sau agenți ai operatorului platformei digitale).

Pentru a se evita efectuarea unui alt tip de transport public remunerat prin simularea de "ridesharing" (covoiajare), platforma digitală va oferi informații cu privire la desfășurarea activității de "ridesharing", inclusiv informații privind conducătorul auto sau pasagerul/pasagerii, data deplasării și punctul de plecare și destinația finală, astfel cum au fost indicate de conducătorii auto și pasageri.

Aceste informații vor fi făcute disponibile conducătorilor auto și pasagerilor pentru fiecare deplasare planuită prin intermediul platformei digitale, într-un format ce poate fi prezentat oricărei autorități competente, la solicitarea unor astfel de informații. Conducătorii auto și pasagerii vor avea astfel obligația de a furniza aceste informații la solicitarea oricărei autorități competente.

## Diferențele între platformele de covoiajare și dispeceratele de taxi

Pentru a evita ca platformele pentru covoiajare să fie tratate drept dispecerate taxi, în sensul Legii 38/2003, o clarificare în acest sens ar trebui inclusă în definiția legală a dispeceratelor taxi, având în vedere faptul că operatorii de platforme digitale pentru "ridesharing" (covoiajare):

- furnizează doar un serviciu de tehnologie online către persoanele care doresc să împartă curse de lungă distanță, fără scop lucrativ.
- nu preiau comenzi din partea unor pasageri potențiali și nu le redirecționează către conducătorii auto disponibili.
- nu stabilesc tarife specifice per km universal aplicabile de către toți conducătorii auto, ci mai degrabă (i) recomandă un cost per kilometru și per pasager pe care conducătorul auto îl poate mări sau micșora, (ii) stabilesc un plafon maximal pentru a asigura că acești conducători auto nu operează în vederea obținerii de profit și (iii) costul cursei este același pentru toți pasagerii și poate fi ajustat în mod discreționar de către conducătorul auto în parametrii stabiliți de platformă digitală (ex: tipul mașinii, numărul de locuri, distanța cursei).

Conducătorii auto implicați în activități de covoiajare își planifică oricum în avans o călătorie ocazională în scopuri personale și se oferă să împartă costurile cu pasagerii care doresc să călătorească pe același traseu, fără profit, spre deosebire de șoferii de taxi, care desfășoară o activitate în scop profesional și acționează la comanda clientului (și care trebuie să respecte astfel instrucțiunile clientului privind destinația cursei).

Dispecerul de taxi tipic are relații contractuale cu șoferii de taxi (i.e. contract de dispecerat) în baza cărora dispecerul taxi este îndreptățit la o remunerație pentru serviciile prestate în beneficiul șoferilor.

Conducătorii auto implicați în activități de tip "ridesharing" (covoiajare) care pot recurge la utilizarea unei platforme online (i) nu se află într-o relație de subordonare față de operatorul platformei (i.e. nu sunt angajați sau agenți ai operatului platformei), (ii) nu sunt remunerați de operatorul platformei, (iii) nu plătesc nicio taxă de înrolare sau de prestări servicii operatorului platformei și (iv) nu obțin profit prin desfășurarea acestei activități.

Conducătorii auto și pasagerii sunt obligați să respecte și să accepte termenii și condițiile generale ale platformei odată cu înregistrarea pe o astfel de platformă.

## Exemple legislative și de bune practici din alte state membre ale Uniunii Europene

Covoiajarea este ferm susținută în alte țări din UE, precum Franța și Germania, unde beneficiile clare ale utilizării unei astfel de platforme tehnologice (așa cum se descrie mai jos) au fost recunoscute de reglementatori – definiții clare ale activității de covoiajare au fost incluse în legislația relevantă pentru a clarifica faptul că această activitate nu este un serviciu de transport.

Spre exemplu în **Franța**, Actul de Tranziție al Energiei, datat 22 iulie 2015, a modificat definiția legală a covoiajării și a stabilit următoarele principii cheie:

- Covoiajarea este împărțirea unui vehicul motorizat, de către un conducător auto, cu unul sau mai mulți pasageri, în contextul unei călătorii pe care conducătorul auto o planificase în scop și nume propriu.
- Conducătorul auto nu are voie să facă profit, dar poate împărți costurile.
- Intermedierea dintre conducătorii auto și pasageri poate fi efectuată contra-profit și nu este considerată activitate de intermediere de servicii de transport.

În **Germania**, covoiajarea este și ea definită prin lege. Legea de Transport Persoane (*Personenbeförderungsgesetz*), care reglementează transportul de pasageri în scop comercial, stipulează că ***“această lege nu se aplică persoanelor care sunt transportate în vehicule particulare, atâta timp cât călătoria este pe gratis, sau plata acoperă doar costurile operării vehiculului.”***

Mai mult, chiar și în jurisdicții unde la acest moment încă nu există legislații separate pentru covoiajare, sau acestea nu au intrat încă în vigoare, tribunalele competente au luat poziție pe subiect și au clarificat faptul că această activitate, de ridesharing (covoiajare), este distinctă oricărui alt tip de transport.

Spre exemplu, în **Belgia**, Tribunalul Poliției din Bruxelles a decis în 4 mai 2015 că ***“Acest concept [de covoiajare], care reiese dintr-un principiu colaborativ al auto-organizării, se referă la două criterii esențiale. Aceste două criterii sunt, pe de o parte călătoria împărțită, iar pe cealaltă parte absența oricărei remunerații. Conducătorul auto nu trebuie să obțină nici un profit, iar banii pe care îi primește trebuie să se raporteze strict la costurile asociate călătoriei.”***

În **Italia**, Tribunalul din Milano, prin două decizii din 25 mai și 2 iulie 2015 a decis că ***“Mijloacele de împărțire ale transportului sunt complet legitime. Ne referim aici la***

*covoiajare [...] prin care călătoria este făcută în principal în interesul conducătorului auto de a ajunge la o anumită destinație [...]”.* Pe 5 iunie 2015, Autoritatea Italiană de Transport a recomandat Guvernului Italian să modifice legea pentru a autoriza în mod clar *“formele de transport care nu sunt remunerate și care sunt efectuate pe baza împărțirii vehiculelor private între doua sau mai multe persoane care se îndreaptă complet sau parțial în aceeași direcție și care, cu acest scop, împart costurile și iau legătura prin intermediul serviciilor dedicate oferite de către intermediari, inclusiv prin folosirea uneltelor tehnologice.”*

În **Marea Britanie**, covoiajarea nu este definită în mod specific în lege. Cu toate acestea, practica ei este larg acceptată, așa cum arată Asociația Asiguratorilor Britanici (AAB) prin faptul că asigurările nu sunt afectate de covoiajare: *“Toți asiguratorii membri ai AAB s-au pus de acord că asigurările auto nu vor fi afectate dacă pasagerii contribuie către acoperirea costurilor drumului (incluzând combustibil, deprecierea vehiculului și costurile asociate operării vehiculului), atâta timp cat covoiajarea are loc în vehicule cu 8 sau mai puțini pasageri. Acest acord nu se aplică dacă conducătorii auto obțin profit din covoiajare sau dacă aceștia au transportul de pasageri ca domeniu de activitate profesională.”*

Mai mult, Comisia Europeană, în Comunicarea despre Economia Colaborativă, datată 2 iunie 2016, a oferit un ghid despre cum se aplica legislația UE asupra modelelor de afaceri colaborative. În acest document, UE menționează beneficiile pe care serviciile colaborative le pot aduce: *“Pentru consumatori, economia colaborativă poate oferi beneficii prin servicii noi, ofertă extinsă și prețuri mai mici.”* În același timp, Comisia a exprimat și importanța unei distincții clare între modelele de afaceri bazate pe împărțirea costurilor și cele bazate pe remunerare, clarificând faptul că utilizatorii de platforme de împărțire a costurilor nu sunt profesioniști și nu obțin profit.

## **Impactul social**

Covoiajarea ajută la reducerea aglomerației prin creșterea mediei ocupațiilor unui vehicul – acolo unde aceasta este folosită, media este de 2,8 oameni/mașină față de media europeană de 1,6 oameni/mașina. În același timp, covoiajarea reduce numărul de mașini de pe stradă: 60% dintre respondenții unui sondaj, care au folosit covoiajarea în calitate de conducători auto, au folosit-o și în calitate de pasageri. Covoiajarea schimbă

comportamentul de călătorie al oamenilor, aceștia lăsându-și mai des mașina acasă pentru a călători cu alți oameni.

De asemenea, având pasageri la bord, conducătorii auto ce practică covoiajarea sunt mai atenți și mai alerti.

### **Impactul asupra mediului**

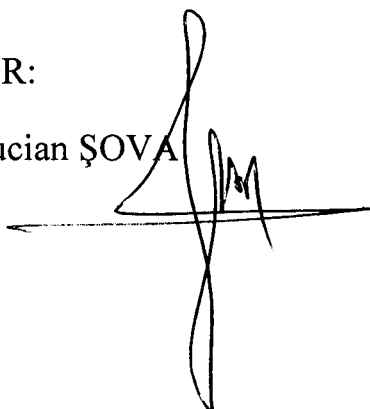
Covoiajarea contribuie la un mediu mai curat. Un studiu din Franța a relevat că, în ultimii doi ani, aproximativ un milion de tone de emisii de CO<sub>2</sub> au fost evitate, ca urmare a scăderii numărului de mașini de pe șosele. În același timp, echivalentul a 500 de mii de tone de petrol au fost economisite.

### **Impactul financiar asupra bugetului de stat**

Nu se aplică, întrucât modificarea legislativă nu are impact asupra veniturilor și cheltuielilor publice.

INIȚIATOR:

Deputat Lucian ȘOVA

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. ȘOVA', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract.