



MUNICIPIUL SUCEAVA
B-dul 1 Mai nr. 5A, cod: 720224
www.primariasv.ro, primsv@primariasv.ro
Tel: 0230-212696, Fax: 0230-520593

Direcția de contencios administrativ juridic și administrativă
Serviciul autorizare activități comerciale

NR 25866 din 19.07.2019



RAPORT
al serviciului de specialitate

Prin plângerea prealabilă formulată de S.C. Clever Tech S.R.L. și înregistrată la Consiliul Local al Municipiului Suceava cu nr. 124/28.06.2019, se solicită revocarea H.C.L. nr. 53/2019 pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi.

După analizarea acestei plângeri prealabile, considerăm că se impune menținerea H.C.L. nr. 53/2019 pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi din următoarele considerente:

- Legea 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, reglementează printre altele, activitatea de dispecerizare a serviciilor de taximetrie. Considerăm că aplicația informatică dezvoltată de S.C. Clever Tech S.R.L. realizează de facto un serviciu de dispecerizare taxi ce nu respectă reglementările legale în vigoare referitoare la dispecerizarea serviciului de transport public în regim de taxi;

- potrivit prevederilor art. 1 punctul 10 lit. j) din Legea 38/2003, dispeceratul taxi este definit ca *"activitate conexă transportului în regim de taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist"*;

- în conformitate cu prevederile art. 15 alin. (1) din acest act normativ, *"activitatea de dispecerat taxi poate fi executată numai pe raza localității de autorizare de către orice persoană juridică, denumită în continuare dispecerat, autorizată de autoritatea de autorizare"*;

- în condițiile în care S.C. Clever Tech S.R.L. dorește să presteze legal activitatea de dispecerat taxi în municipiul Suceava, are posibilitatea de a se autoriza și de a presta această activitate respectând prevederile Legii 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, și pe cele ale Regulamentului de organizare și executare a transportului de persoane, mărfuri sau bunuri în regim de taxi, aprobat prin H.C.L. nr. 66/2008 cu modificările și completările ulterioare;

- menționăm că în municipiul Suceava nu au fost interzise aplicațiile de dispecerizare. Dimpotrivă, au fost luate măsuri pentru promovarea acestora. Mai exact, dispeceratelor taxi autorizate li s-a impus folosirea de astfel de aplicații;

- în conformitate cu prevederile art. 13 lit. a), e), g) și h) din Legea 38/2003, cu modificările și completările ulterioare, *"autoritățile administrației publice locale sau ale municipiului București, după caz, emit reglementări referitoare la:*

a) regulamentul de organizare și executare a transportului de persoane, mărfuri sau bunuri pe teritoriul localității respective, în conformitate cu reglementările generale în

vigoare; (...)

e)interdicțiile și restricțiile privind activitatea în regim de taxi;

[...] g)obligațiile transportatorilor autorizați, ale dispeceratelor taxi, ale taximetriștilor și ale clienților privind desfășurarea serviciului de transport;

h)controlul activității autovehiculelor pe traseu.”

- motivarea măsurilor adoptate prin H.C.L. nr. 53/2019 pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi este prezentată în expunerea de motive și în raportul serviciului de specialitate. Mai exact, măsurile adoptate au ca scop să stopeze situațiile în care anumiți taximetriști evită în mod nejustificat să preia curse prin dispecerat. Aplicațiile de dispecerizare permit identificarea acestor taximetriști, precum și obținerea de date care să permită optimizarea serviciilor de transport în regim de taxi. Considerăm că este esențial ca autoritatea publică locală ce autorizează activitatea de taximetrie și dispeceratele taxi să poată controla modul de prestare a serviciilor, așa cum prevede de altfel legislația în vigoare;

- pe de altă parte, nu putem vorbi de perturbarea pieței sau de concurență loială între servicii de dispecerizare prestate legal și servicii similare prestate în afara cadrului legal. Toate dispeceratele autorizate din municipiul Suceava beneficiază de aceleași condiții și reglementări.

În conformitate cu prevederile art. 2 alin. (1) lit. c), f) și g) Legea 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare:

„(1) Serviciile de transport în regim de taxi, ca servicii de utilitate publică, se organizează de către autoritățile administrației publice locale pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea îndeplinirii următoarelor cerințe

[...] b) garantarea respectării drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și a accesului lor, transparent și nediscriminatoriu, la piața transportului public local;

c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport în regim de taxi; [...]

f) controlul permanent al modului cum sunt respectate prevederile prezentei legi, ale contractelor de atribuire în gestiune a executării serviciilor de transport, precum și prevederile regulamentelor de organizare și de executare a serviciilor respective;

g) deplasarea persoanelor și a mărfurilor în condiții de siguranță [...]"

De asemenea, art. 3 alin. (1) din același act normativ prevede că „*serviciile de transport public local în regim de taxi fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică, se desfășoară sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale*”. În acest context, considerăm că serviciile furnizate de S.C. Clever Tech S.R.L. constituie o formă de dispecerizare care eludează prevederile legale în vigoare și care nu permite exercitarea controlului autorității de autorizare asupra acestei activități.

În condițiile în care aplicația dezvoltată de petentă nu se încadrează în condițiile impuse de Legea nr. 38/2003, în baza căreia a fost emisă hotărârea a cărei revocare se solicită, apreciem că pentru petentă există alternativa legală oferită de Ordonanța de Urgență nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto.

Având în vedere cele de mai sus, apreciem că se impune menținerea H.C.L. nr. 53/2019 pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi în forma adoptată.

Director executiv,

Paul Iftimie

Șef serviciu,

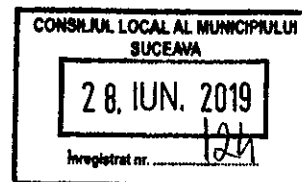
Ileana Amariei



Dr. Iacob & CALAT.
Dr. Paul Iftimi

Către

Consiliul Local al Municipiului Suceava



Copie către

Primăria Municipiului Suceava

În atenția **domnului Primar Ion Lungu**

Bulevardul 1 Mai nr. 5A

Suceava, județul Suceava

Cod poștal 720224

Subscrisa, **Clever Tech S.R.L.**, societate cu răspundere limitată, organizată și funcționând conform legilor din România, cu sediul social în București, Strada Buzești nr.50-52, Etaj 5, Sector 1, România, înregistrată la Registrul Comerțului cu nr. J40/10163 /2011, având cod unic de identificare RO 29018871, reprezentată legal de către dl. Andrei Frunză, în calitate de administrator, (denumită în cele ce urmează "**Clever**" sau "**Societatea**")

În temeiul art. 7 din Legea 554/2004 a contenciosului administrativ, formulăm prezenta

PLÂNGERE PREALABILĂ

Împotriva Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Suceava nr. 53/2019 pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi, adoptată în ședința din data de 28 februarie 2019 și publicată la data 5 martie 2019 (denumită în cele ce urmează „**HCL 53/2019**”),

Prin care vă solicităm, în mod respectuos, revocarea acesteia, pentru motivele cuprinse în prezenta plângere prealabilă.

1. Scurtă descriere a situației de fapt

1.1. Activitatea Societății

1. Clever este o societate înființată în anul 2011, având ca obiect principal de activitate activități de realizare a software-ului la comanda, respectiv cod CAEN 6201.
2. Încă de la înființare Societatea a dezvoltat aplicații de comandă taxi pentru societăți de transport de taxi din București precum Speed Taxi, Taxi As sau Grant Taxi, în vederea facilitării relației dintre clienții de servicii de taxi cu prestatorii de astfel de servicii, prin crearea unei interfețe digitale prietenoase și intuitive.

3. În paralel, în cursul anului 2012 Societatea a dezvoltat propria aplicație, denumită *Clever Taxi*, menită să asigure o comunicare directă între clienți și șoferii de taxi din proximitate. Astfel, clienții de taxi au posibilitatea de a filtra singuri șoferii de taxi în funcție de tarife, recenzii, poze de profil, model de mașină. În plus, se asigură posibilitatea de comunicare directă între client și șoferul de taxi respectiv prin intermediul unui serviciu de chat sau prin telefon, SMS sau butoane direct din aplicație. Ulterior, aplicația a fost redenumită, la momentul actual fiind cunoscută la nivel național sub denumirea *Clever*.
4. Aplicația *Clever* dezvoltată de Societate este printre principalele soluții IT de *e-hailing* din România, aceasta nefiind singura aplicație de acest gen disponibilă pe piață. Aplicația *Clever* este o soluție prin care consumatorii pot găsi, în mod gratuit, un taxi aflat în apropierea lor. Este utilă în special în zonele aglomerate sau la orele de vârf, atunci când cererea pentru taxiuri este foarte mare.
5. După cum se poate observa din descrierea serviciilor prestate, *Clever* operează în sectorul serviciilor de intermediere online, respectiv angajarea serviciilor unui taxi folosind aplicația *Clever*. Prin aplicația dezvoltată se pune la dispoziția furnizorilor de servicii (taximetriști) și utilizatorilor (consumatori) o platformă tehnologică prin intermediul căreia se întâlnește cererea cu oferta, fiind un model de business pe baza căruia consumatorii finali pot interacționa direct cu furnizorii.
6. În perioada imediat următoare lansării aplicației în București, majoritatea transportatorilor autorizați de taxi au intrat în platforma *Clever* prin folosirea aplicațiilor oferite de Societate, încheindu-se astfel contracte de colaborare.
7. Ulterior, Societatea și-a extins activitatea și în alte orașe ale țării, la acest moment aplicația fiind folosită de clienți și șoferi de taxi din orașele București, Iași, Cluj-Napoca, Brașov, Târgu-Mureș, Arad, Timișoara, Ploiești, Oradea, Constanța, Sibiu, Râmnicul Vâlcea, Craiova, Tulcea, Vaslui, Bacău, Galați, Suceava, Baia Mare și Botoșani.
8. Aplicația a devenit disponibilă șoferilor de taxi și consumatorilor din Municipiul Suceava în luna februarie 2017, numărul șoferilor care au folosit-o crescând de la 14 în luna martie 2017 până la un număr de 70 în decembrie 2018, în timp ce numărul curselor a crescut de la 48 în martie 2017 până la 2987 în decembrie 2018.

1.2. Adoptarea HCL 53/2019

9. La data de 5 martie 2019 a fost publicată pe pagina de internet a Consiliului Local al Municipiului Suceava HCL 53/2019 (**Anexa nr. 1**), care fusese adoptată în ședința din data 28 februarie 2018. Această hotărâre a avut la bază expunerea de motive a Primarului și Viceprimarului Municipiului Suceava nr. 41688/17.02.2019, raportul Serviciului autorizare activități administrative nr. 41689/17.02.2019 (depuse în **Anexa nr. 2**) și avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Suceava (avize care nu au putut fi consultate de către subscrisa).
10. Deși în expunerea de motive sau în raportul serviciului autorizare activități administrative nu este făcută absolut nicio referire la aplicații informatice de tipul celei dezvoltate de către subscrisa, HCL 53/2019 conține mai multe prevederi prin care folosirea de astfel de aplicații de către șoferii de taxi de pe raza Municipiului Suceava este interzisă, după cum urmează:
 - Art. I pct. 2 din HCL 53/2019, care completează art. 8 din Hotărârea Consiliului Local nr. 66/2008 *privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri*, în

regim de taxi, cu introducerea unui punct 6 care instituie o amendă cuprinsă între 1000 și 2500 lei pentru transportatorii care utilizează aplicații mobile oferite de alte entități decât dispeceratele taxi, precum și sancțiunea complementară a retragerii autorizației de taxi;

- Art. I pct. 3 din HCL 53/2019, care introduce un punct 31 în cuprinsul art. 2 din Regulamentul de organizare și executare a transportului de persoane în regim de taxi pe raza Municipiului Suceava, care statuează că o aplicație informatică – de tipul celei dezvoltate de societatea noastră – nu poate fi folosită decât de un dispecerat taxi;
- Art. I pct. 4 din HCL 53/2019, care modifică art. 24 din Regulamentul de organizare și executare a transportului de persoane în regim de taxi pe raza Municipiului Suceava, în sensul în care se interzice afișarea pe caroserie sau pe caseta specială taxi a unei aplicații mobile care nu este autorizată ca dispecerat taxi în Municipiul Suceava;
- Art. I pct. 6 din HCL 53/2019, care modifică art. 37 din Regulamentul de organizare și executare a transportului de persoane în regim de taxi pe raza Municipiului Suceava, care interzice șoferilor de taxi să utilizeze aplicații mobile de tipul Clever.

11. După cum se poate observa din prevederile citate, odată cu intrarea în vigoare a HCL 53/2019, aplicația Clever a fost practic interzisă pe raza Municipiului Suceava, societatea subscrisă nemaiputând exercita activitatea pentru care este autorizată și pe care o desfășoară în mod legal pe raza multor alte municipii din România. În aceste condiții, apreciem că HCL 53/2019 este nelegală, pentru motivele pe care le vom arăta în continuare.

2. Motive de nelegalitate a HCL 53/2019

2.1. Lipsa motivării

12. După cum se poate observa din expunerea de motive înregistrată cu nr. 41688 din 17.12.2018, care a stat la baza adoptării HCL 53/2019, nu există nicio motivare care să justifice introducerea în cuprinsul acestei hotărâri a anumitor prevederi (citate mai sus) cuprinse în cadrul art. I pct. 2, art. I pct. 3, art. I pct. 4 sau art. I pct. 6 din HCL 53/2019, toate aceste prevederi având drept obiect interzicerea de aplicații informatice mobile altele decât cele puse la dispoziție de dispeceratele taxi din Municipiul Suceava, precum și instituirea de sancțiuni aplicabile în cazul în care astfel de aplicații mobile sunt utilizate.
13. Nici în cuprinsul expunerii de motive a Primarului și Viceprimarului Municipiului Suceava nr. 41688/17.02.2019, nici în raportul Serviciului autorizare activități administrative nr. 41689/17.02.2019 (ambele fiind operațiuni administrative care au stat la baza emiterii HCL 53/2018) nu este făcută nicio mențiune cu privire la aplicații informatice mobile dezvoltate de terțe părți și nicio mențiune cu privire la justificarea măsurii de interzicere a folosirii acestora de către șoferii de taxi de pe raza Municipiului Suceava.
14. Mai mult decât atât, o parte din motivarea necesității adoptării HCL 53/2019 este chiar contrară prevederilor cuprinse în cadrul hotărârii adoptate. Astfel, conform expunerii de motive, „La Primăria Municipiului Suceava au fost înregistrate mai multe reclamații referitoare la refuzul curselor, neutilizarea aparatelor de taxat, **la lipsa autovehiculelor taxi disponibile prin dispeceratele taxi. În aceste condiții, este necesar să fie luate măsuri care să prevină aceste situații neconforme**” (subl. n.).

15. În condițiile în care unul dintre scopurile adoptării acestui act administrativ normativ este de a preveni lipsa autovehiculelor disponibile prin dispeceratele taxi, nu înțelegem motivul pentru care se dorește înlăturarea unor aplicații de tipul Clever de pe piața Municipiului Suceava, în condițiile în care aplicația Clever are tocmai rolul de a facilita legătura dintre șoferii de taxi și consumatori. Astfel după cum am arătat în descrierea situației de fapt, aplicația dezvoltată de societatea noastră are rolul de a pune în legătură consumatorul (clientul) cu șoferii de taxi aflați în apropiere, indiferent de transportatorul de taxi sau de dispeceratul cu care respectivii șoferi au o relație contractuală, clientul având astfel posibilitatea de a contacta mai mulți șoferi de taxi decât dacă ar apela la serviciile unui dispecerat de taxi.
16. Astfel, aplicația Clever nu face altceva decât să faciliteze găsirea unei mașini disponibile de către client, mai ales în situația în care – astfel după cum rezultă în mod neechivoc din expunerea de motive – la nivelul Primăriei Suceava există multiple reclamații care privesc *lipsa autovehiculelor disponibile prin dispeceratele taxi*. În aceste condiții, adoptarea unor măsuri care au ca efect eliminarea aplicației Clever nu face altceva decât să contravină unuia dintre scopurile declarate prin expunerea de motive pentru adoptarea acestei hotărâri.
17. În ce privește motivarea unui act administrativ, aceasta reprezintă o condiție esențială, mai ales în cazul actelor administrative prin care se modifică ori se suprimă drepturi sau situații juridice individuale și subiective, astfel cum este cazul în speța de față, în care dreptul Societății de a activa în Municipiul Suceava este practic suprimat.
18. În acest sens, în doctrină s-a arătat că „*motivarea trebuie să cuprindă elementele de fapt și de drept care, pe de o parte, să permită destinatarilor să cunoască și să evalueze temeiurile și efectele deciziei, iar, pe de altă parte, să facă posibilă exercitarea controlului de legalitate*”¹.
19. De asemenea, în jurisprudență s-a afirmat că „*absența motivării actului administrativ atacat constituie o încălcare a principiului statului de drept, a dreptului la o bună administrare și o încălcare a obligației constituționale a autorităților administrative de a asigura informarea corectă a cetățenilor asupra problemelor de interes personal ale acestora*”².
20. În consecință, motivarea reprezintă o obligație generală, aplicabilă oricărui act administrativ, ea reprezentând o condiție de legalitate externă a actului, care face obiectul unei aprecieri *in concreto*, după natura acestuia și contextul adoptării sale, iar obiectivul său este prezentarea într-un mod clar și neechivoc a raționamentului instituției emitente a actului.
21. În ce privește HCL 53/2019, lipsa oricărei justificări cu privire la motivele care au stat la baza interzicerii folosirii aplicațiilor cum este Clever pe raza municipiului Suceava pune Societatea în imposibilitatea de a cunoaște temeiurile care au stat la baza adoptării acestei hotărâri.
22. Precizăm că există o bogată jurisprudență a instanțelor de contencios administrativ care au constatat nulitatea actelor administrative (normative sau individuale) pe temeiul lipsei motivării acestora.

¹ O. Puie, *Tratat teoretic și practic de contencios administrativ*, Volumul I, Ed. Universul Juridic, 2015, p. 245.

² C.A. Timișoara, Dec. nr. 13113/2009, disponibilă pe www.rolii.ro. În același sens, ICCJ, Dec. nr. 2419/2007, consultată și disponibilă pe www.scj.ro

23. În consecință, având în vedere faptul că nu există niciun fel de motivare cu privire la necesitatea adoptării prevederilor menționate din cuprinsul HCL 53/2019, vă solicităm revocarea acestui act.

2.2. Nelegalitatea adoptării de sancțiuni contravenționale

2.2.1. HCL 53/2019 a fost adoptată cu depășirea competențelor legale de reglementare

24. Principiul autonomiei locale, astfel cum este definit de art. 3 alin. (1) din Legea nr. 215/2001 *a administrației publice locale („Legea 215/2001”)*, presupune dreptul și capacitatea efectivă a autorităților administrației publice locale de a soluționa și de a gestiona treburile publice, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, în condițiile legii.
25. Potrivit definiției legale, principiul autonomiei locale se conjugă cu principiul legalității care, din perspectiva atribuțiilor (competențelor) autorităților ce realizează autonomia locală, presupune stabilirea acestor domenii numai prin lege și doar în limitele legii, dreptul de inițiativă al acestor autorități și, implicit, de reglementare putând viza doar acele domenii care nu sunt date în mod expres în competența altor autorități publice.
26. Pe de altă parte, potrivit art. 36 alin. (1) din Legea nr. 215/2001, "Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale", iar art. 45 alin. (1) din același act normativ precizează că doar „**În exercitarea atribuțiilor ce îi revin** consiliul local adoptă hotărâri [...] (*subl.n.*)”.
27. În același sens sunt și dispozițiile art. 5 alin. (2) din Legea nr. 215/2001, potrivit cărora “Autonomia locală conferă autorităților administrației publice locale dreptul ca, în condițiile legii, să aibă inițiative în toate domeniile, cu excepția celor care sunt date în mod expres în competența altor autorități publice”.
28. Potrivit doctrinei, „Una dintre condițiile de valabilitate a actelor administrative, inclusiv a celor cu caracter normativ, este respectarea principiului legalității care guvernează competența autorităților publice, ceea ce presupune emiterea actului administrativ doar în limitele și cu respectarea competenței stabilite prin Constituție, lege sau alte acte normative de nivel superior³.”
29. Regulile în materie de competență, fiind de strictă interpretare și aplicare, impun ca un organ al administrației publice să nu poată adopta/emite acte în afara competenței sale prevăzute prin lege⁴ și nici nu își poate atribui competente proprii, de reglementare, în afara celor prevăzute de lege și actele administrative de autoritate de nivel superior, sancțiunea pentru încălcarea acestor norme de ordine publică referitoare la competență fiind nulitatea absolută a actului administrativ astfel adoptat.
30. Competența autorităților publice locale de a stabili contravenții este recunoscută de prevederile Ordonanței de Guvern 2/2001 *privind regimul juridic al contravențiilor*

³Oliviu Puie, *Competența autorităților publice în domeniul adoptării actelor administrative*, Dreptul nr. 8/2009, pag. 123; Valentin Prisăcaru, *Contenciosul administrativ român*, Editura ALL, București, 1994, pag. 83-88.

⁴Ion Imbrescu, Dana Ștefu, *Considerații teoretice cu referire la unele acte administrative nelegale*, Dreptul nr. 6/2011, pag. 179.

(„OG 2/2001”). Astfel, potrivit art. 2 alin (2) din acest act normativ, “Prin hotărâri ale autorităților administrației publice locale sau județene se stabilesc și se sancționează contravenții în toate domeniile de activitate pentru care acestora le sunt stabilite atribuții prin lege, în măsura în care în domeniile respective nu sunt stabilite contravenții prin legi, ordonanțe sau hotărâri ale Guvernului”.

31. După cum se poate observa, textul legal impune două limitări puterii de reglementare a autorităților publice locale sau județene în materie contravențională:

- în primul rând, autoritățile publice locale sau județene pot stabili și sancționa contravenții doar în domeniile în care dețin atribuții;
- în al doilea rând, autoritățile publice locale sau județene nu pot stabili și sancționa contravenții în domenii în care acestea sunt stabilite prin legi, ordonanțe sau hotărâri ale Guvernului.

32. În ce privește cea de-a doua limitare, în doctrină s-a apreciat că aceasta „pune o piedică mult mai importantă acestor autorități în opera lor de legiferare în materie contravențională: domeniul respectiv să nu fi fost deja reglementat printr-un act normativ al puterii legislative centrale sau al autorității executive centrale: lege, ordonanță sau hotărâre de Guvern.

Insistăm că domeniul respectiv poate fi reglementat de o lege, ordonanță sau hotărâre de Guvern, însă este necesar ca prin același act sau un alt act normativ al legiuitorului primar sau delegat să se fi stabilit contravenții în domeniul respectiv și astfel autoritățile locale sau județene să nu mai poată reglementa contravenții.

Deși, la prima vedere, această excludere pare a fi clară și de natură să permită autorităților publice locale sau județene să legifereze doar în domenii în care legiuitorul central sau cel secundar nu a edictat, această interdicție de suprapunere nu este atât de ușor de soluționat în practică, punându-se deseori probleme de legalitate a hotărârilor autorităților locale⁵”.

33. După cum se poate observa, Hotărârea a cărei revocare o solicităm a fost adoptată în aplicarea Legii 38/2003 *privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere* (“**Legea 38/2003**”). Subliniem faptul că acest din urmă act normativ conține un Capitol VII, intitulat *Contravenții și sancțiuni* (art. 55 – 58¹ din Legea 38/2003), legiuitorul primar înțelegând astfel să reglementeze contravențiile și sancțiunile aplicabile în domeniul transportului de taxi.

34. De asemenea, legiuitorul a anticipat adoptarea unor acte ale administrației publice locale care ar putea contraveni prevederilor OG 2/2001 și a stabilit și o sancțiune pentru astfel de situații. Astfel, potrivit art. 2 alin. (5) din OG 2/2001, „Hotărârile consiliilor locale sau județene ori, după caz, ale sectoarelor municipiului București, prin care s-au stabilit contravenții cu nesocotirea principiilor prevăzute la alin. (2)-(4), **sunt nule de drept**. Nulitatea se constată de instanța de contencios administrativ competentă, la cererea oricărei persoane interesate” (*subl.n.*).

35. Astfel după cum s-a reținut și în doctrină, “puterea organelor administrative de a stabili noi contravenții și sancțiuni trebuie redusă la domeniile de activitate nereglementate prin lege, în caz contrar exercitarea acestei competențe conducând la adoptarea unor acte nelegale. În măsura în care o lege sancționează anumite comportamente, toate celelalte trebuie să fie considerate, prin lege, ca fiind nesancționabile administrativ. (...) De aceea

⁵ DINESCU Adrian Gabriel, *Legislația contravențiilor. Comentarii, doctrina și jurisprudența*, Editura Hamangiu

considerăm că diverse acte normative ale unor organe administrative care sancționează acțiuni ori omisiuni în domenii în care există legi sau ordonanțe ori care stabilesc sancțiuni noi pentru contravențiile deja reglementate prin lege – circulație rutieră, construcții, mediu, drept fiscal etc. – sunt nelegale”⁶.

36. În concluzie, apreciem că HCL este lovită de nulitate, motiv pentru care vă solicităm revocarea acesteia.

2.3. HCL 53/2019 a fost adoptată cu încălcarea principiului ierarhiei actelor juridice

37. Potrivit art. 3 alin. (2) din Legea nr. 24/2000 *privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative*, republicată (“Legea 24/2000”) „Normele de tehnică legislativă se aplică, în mod corespunzător, și la elaborarea și adoptarea proiectelor de ordine, instrucțiuni și de alte acte normative emise de conducătorii organelor administrației publice centrale de specialitate, precum și la elaborarea și adoptarea actelor cu caracter normativ emise de autoritățile administrației publice locale”.

38. Art. 4 alin. (3) din același act normativ prevede că „Actele normative date în executarea legilor, ordonanțelor sau a hotărârilor Guvernului se emit în limitele și potrivit normelor care le ordonă”.

39. Mai departe, art. 13 stipulează că „Actul normativ trebuie să se integreze organic în sistemul legislației, scop în care:[...] b) proiectul de act normativ, întocmit pe baza unui act de nivel superior, nu poate depăși limitele competenței instituite prin acel act și nici nu poate contraveni principiilor și dispozițiilor acestuia”.

40. Conform art. art. 80 din același act normativ, „Actele normative ale autorităților administrației publice locale se adoptă ori se emit pentru reglementarea unor activități de interes local, în limitele stabilite prin Constituție și prin lege și numai în domeniile în care acestea au atribuții legale”, iar conform prevederilor art. 81 alin.(2), „Reglementările cuprinse în hotărârile consiliilor locale și ale consiliilor județene, precum și cele cuprinse în ordinele prefectilor sau în dispozițiile primarilor nu pot contraveni Constituției României și reglementărilor din actele normative de nivel superior”.

41. Prin Decizia nr. 9 din 25 mai 2015 *privind examinarea recursului în interesul legii formulat de Avocatul Poporului privind legalitatea hotărârilor adoptate de consiliile locale în vederea reglementării procedurii privind ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar, constatarea și aplicarea contravențiilor prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, Înalta Curte de Casație și Justiție – Completul competent să judece recursul în interesul legii a statuat că “Sanctiunea nulității intervine ca urmare a nerespectării competenței de reglementare a autorităților administrației publice locale în această materie și pentru încălcarea normelor de tehnică legislativă consacrate prin art. 4 alin. (3), art. 80 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora actele normative date în executarea legilor, ordonanțelor sau a hotărârilor Guvernului, inclusiv actele autorităților administrației publice locale, se emit în limitele și potrivit normelor care le ordonă, și prin art. 81 alin.

⁶ Ovidiu Podaru, Radu Chiriță, *Regimul juridic al contravențiilor. O.G. nr. 2/2001 comentata*, Editura Hamangiu, p. 62

(2) din același act normativ, potrivit cărora reglementările cuprinse în hotărârile consiliilor locale nu pot contraveni Constituției României și reglementărilor din actele normative de nivel superior”.

42. Precizăm că, potrivit prevederilor art. 517 alin. (4) din Noul Cod de Procedură Civilă, “Dezlegarea dată problemelor de drept judecate este obligatorie de la data publicării deciziei în Monitorul Oficial al României, Partea I”. În consecință, apreciem că motivul de nulitate reținut de instanța supremă prin Decizia nr. 9 din 25 mai 2015 ar trebui aplicat întocmai de către o instanță de judecată care ar fi investită cu o acțiune împotriva unei hotărâri de consiliu local precum HCL 53/2019.
43. După cum se poate observa, prevederile din HCL 53/2019 prin care Consiliul Local al Municipiului Suceava adoptă sancțiuni contravin prevederilor art. 2 din OG 2/2001, precum și prevederilor citate anterior din Legea 215/2001 sau Legea 24/2000, toate aceste acte normative având o valoare juridică superioară unei hotărâri de consiliu local. În consecință, apreciem că a fost încălcat principiul ierarhiei normelor juridice, consecința fiind nulitatea HCL 53/2019.

3. Încălcarea prevederilor cuprinse în Legea nr. 21/1996 a Concurenței

3.1. HCL 53/2019 nu putea fi adoptată în lipsa avizului Consiliului Concurenței

44. Potrivit prevederilor art. 25 alin. (3) din Legea nr. 21/1996 a Concurenței („Legea 21/1996”), „autoritățile și instituțiile administrației publice centrale și locale **au obligația să solicite avize sau puncte de vedere atunci când inițiază proiecte de acte normative, proiecte de documente de politici publice, care pot avea impact anticoncurențial** (*subl.n*). Observațiile și propunerile formulate în avizul sau punctul de vedere al Consiliului Concurenței vor fi avute în vedere la definitivarea proiectului de act normativ, respectiv a proiectului de documente de politici publice”.
45. Mai mult, necesitatea avizării proiectului de act normativ de către Consiliul Concurenței rezultă, cu titlu imperativ, și din prevederile art. 9. (1) din Legea nr. 24/2000, „în cazurile prevăzute de lege, în faza de elaborare a proiectelor de acte normative inițiatorul trebuie să solicite avizul autorităților interesate în aplicarea acestora, în funcție de obiectul reglementării.”
46. În situația reglementată prin HCL 53/2019, în care sunt eliminate de pe piață aplicații precum cea dezvoltată de Clever în timp ce sunt reglementate aplicații dezvoltate de dispeceratele taxi (i.e. aplicații concurente), impactul anticoncurențial este evident. De altfel, după cum vom arăta în cadrul secțiunii următoare, alte autorități locale au solicitat avizul autorității de concurență în situații asemănătoare. În aceste condiții, este evident că pentru inițierea acestei hotărâri era obligatorie obținerea unui aviz din partea Consiliului Concurenței. Lipsa acestui aviz antrenează, din punctul nostru de vedere, nulitatea hotărârii astfel adoptate.
47. După cum a reținut și Curtea de Apel București prin Decizia 5860/2018⁷, pronunțată în dosarul nr. 836/3/2018, prin care a admis recursul declarat de Star Taxi împotriva sentinței pronunțate de Tribunalul București și a dispus suspendarea Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 626/19.12.2017 (prin care era interzisă folosirea aplicațiilor precum cea dezvoltată de subscrisa pe raza Municipiului București), “s-a creat o stare îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ normativ cu aplicabilitate la nivel local, prin extinderea reglementărilor și în ceea ce privește

⁷ Depus în Anexa nr. 3

platformele informatice de genul celei operate de societatea reclamantă, [...] fără a solicita avizul Consiliului Concurenței prevăzut de lege [...]” (subl.n.).

3.2. HCL 53/2019 încalcă prevederile substanțiale cuprinse în Legea 21/1996

48. Aplicația Clever dezvoltată de subscrisa este printre principalele soluții IT de *e-hailing* din România. Aplicația Clever este o soluție care pune în legătură directă șoferii de taxi și consumatorii.

49. Ca efect al HCL 53/2019, subscrisa a fost scoasă practic de pe piața Municipiului Suceava, în timp ce prin același act dispeceratele de taxi sunt obligate să-și dezvolte propriile aplicații inteligente. Cu alte cuvinte, în opinia noastră, prin faptul că aplicația Clever este interzisă pentru a favoriza alte aplicații, hotărârea adoptată încalcă în mod flagrant prevederile art. 8 din Legea 21/1996, conform cărora:

(1)Sunt interzise orice acțiuni sau inacțiuni ale autorităților și instituțiilor administrației publice centrale ori locale și ale entităților către care acestea își delegă atribuțiile, care restrâng, împiedică sau denaturează concurența, precum:

a)limitarea libertății comerțului sau autonomiei întreprinderilor, exercitate cu respectarea reglementărilor legale;

b)stabilirea de condiții discriminatorii pentru activitatea întreprinderilor [...].

50. Astfel după cum vom arăta în continuare, în situații în care autoritățile locale au solicitat avizul autorității de concurență, Consiliul Concurenței a apreciat că în conformitate cu art. 8 din Legea 21/1996, autoritățile publice locale nu au dreptul de a interveni în activitatea întreprinderilor prin limitarea libertății comerțului sau impunerea de condiții discriminatorii pentru desfășurarea unei activități comerciale. În plus, orice măsură adoptată de autoritățile publice locale trebuie să respecte următorul principiu: trebuie să fie obiectivă, necesară în vederea atingerii unui obiectiv specificat și proporțională cu obiectivul avut în vedere. Astfel, atunci când analizează măsuri propuse de autoritățile publice locale care pot limita libertatea întreprinderilor, Consiliul Concurenței evaluează dacă este posibil să existe alte măsuri, mai puțin restrictive, care pot fi adoptate în vederea atingerii aceluiași obiectiv. Nu este ieșit din comun pentru Consiliul Concurenței să solicite autorităților publice să-și modifice proiectele pentru a respecta considerațiile Consiliului Concurenței.⁸

51. De asemenea, prin Avizul Consiliului Concurenței din 19.02.2018⁹, s-a precizat că „autoritatea de concurență consideră că Proiectul de regulament conține o serie de prevederi ce ridică îngrijorări legate, în primul rând, de eliminarea de pe piața serviciilor conexe transportului în regim de taxi, cum sunt cele de intermediere, a aplicațiilor integratoare care pun în legătură directă transportatorii taxi autorizați cu clienții. (...). Privite ca produse, procese sau modele de afaceri noi, aplicațiile integratoare redefinesc piața, cu efect direct asupra creșterii concurenței între acestea și aplicațiile individuale la care se adaugă serviciile de intermediere transport taxi tradiționale (care asigură transmiterea cererii din partea consumatorilor către oferta reprezentată de transportatorii de taxi, prin intermediul stațiilor de emisie-recepție)”.

⁸ Punct de vedere emis de Consiliul Concurenței la data de 21.10.2015 la solicitarea Consiliului Local Timișoara

⁹ Avizul cu privire la proiectul de hotărâre privind aprobarea Regulamentului-cadru pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi pe teritoriul Municipiului București, (Anexa nr. 4) și publicat pe http://www.consiliulconcurenței.ro/uploads/docs/items/bucket13/id13130/aviz_taxi_pmb.pdf

52. În continuare, autoritatea estimează că ”Prin urmare aplicațiile informatice, atât cele individuale (dezvoltate de dispecerate), cât și cele integratoare (dezvoltate de un terț de software aplicativ), ar putea rămâne funcționale, lăsând piața deschisă pentru potențiale noi produse/servicii inovative.”
53. În concluzie, Consiliul Concurenței apreciază că „în contextul celor de mai sus, considerăm că o modificare a Proiectului de regulament și a anexelor acestuia, în sensul permiterii funcționării aplicațiilor integratoare, alături de celelalte soluții tehnice existente, ar putea avea un efect benefic în piață, printr-o creștere a gradului de invocare al acesteia, implicit a concurenței.”
54. Având în vedere argumentele prezentate în prezenta secțiune, apreciem că încălcarea prevederilor cuprinse într-un act normativ cu forță superioară (i.e. Legea 21/1996) conduce la nulitatea HCL 53/2019, motiv pentru care vă solicităm revocarea acesteia.

4. Lipsa studiului de impact

55. Conform prevederilor art. 6 din Legea nr. 24/2000, “Proiectele de acte normative se supun spre adoptare însoțite de o expunere de motive, o notă de fundamentare sau un referat de aprobare, precum și de un studiu de impact, după caz.”
56. Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor de reglementare.
57. În acest sens, evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și luarea în considerare a efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le pot produce reglementările propuse.
58. Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează.
59. În cazul de față, un studiu de impact ar fi putut arăta, spre exemplu, beneficiile pe care le aduce deja o aplicație de tipul Clever pentru clienții de servicii de taxi, în sensul în care aceasta facilitează indubitabil accesul acestora către șoferii de taxi disponibili.
60. Având în vedere că nu exista un studiu de impact care să evalueze situația generată de intrarea în vigoare a actului administrativ, se poate observa ca singurul efect pe care îl produce este acela de a perturba piața pe care activează subscrisa și conduce la imposibilitatea subscrisiei de a-și mai desfășura activitatea pe raza Municipiului Suceava.

5. HCL 53/2019 adaugă nepermis la lege

61. După cum se poate observa din prevederile HCL 53/2019, Consiliul Local al Municipiului Suceava asimilează aplicația Clever cu un *serviciu de dispecerizare/ aplicație mobilă informatică de dispecerizare* (Art. I pct. 4 și art. I pct. 6 din HCL 53/2019).
62. Menționăm că aplicațiile de intermediere a comenzilor taxi **nu pot fi asimilate** activității de dispecerizare. Aceste aplicații funcționează în mod legal, fără a fi necesară obținerea vreunei autorizații.

63. Conform art. 11 lit. j) din Legea nr. 38/2003, dispeceratul este definit ca acea „*activitate conexă transportului în regim taxi, care preia telefonic sau prin alte mijloace și transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist*” (subl. n.). Activitatea de dispecerizare se desfășoară pe baze contractuale și este obligatorie pentru toate taxiurile transportatorilor autorizați, care își desfășoară activitatea în localitatea de autorizare. Subliniem faptul că, potrivit art. 21 alin. (3) din Legea 38/2003, angajarea serviciilor unui taxi se poate realiza (i) prin intermediul dispeceratelor sau (ii) în mod direct. În acest ultim caz, clientul poate apela la serviciile prestate de șoferii taxi prin intermediul unui semnal vizibil (categorie în care intră și *e-hailing*-ul – aplicațiile informatice).
64. Cu titlu de exemplu, menționăm că posibilitatea încadrării aplicațiilor informatice de tipul *Clever* în categoria activității de dispecerizare în baza Legii 38/2003 a fost analizată de către Direcția Generală de Poliție Locală și Control din cadrul Primăriei Municipiului București („DGPLC”), concluzia fiind aceea că **aceste aplicații informatice nu reprezintă activitate de dispecerizare**. Astfel, prin Adresa DGPLC nr. 5008/C/31.03.2013, DGPLC statuează următoarele: „*considerăm că utilizarea aplicației de către (...) pusă la dispoziția clienților nu constituie activitate de dispecerat taxi și nu necesită autorizare specială reglementată de Legea nr. 38/2003 (...)*”. De asemenea, prin alte răspunsuri similare ale DGPLC, a fost stabilit că „*aceste comenzi [i.e. prin intermediul aplicațiilor] sunt preluate de la emitenți de către un server și transmise la taximetriști prin intermediul aceluiași server, astfel încât dispecererele nu intervin asupra acestora în niciun fel, neexistând un mod preferențial de preluare. Dispozitivele și aplicațiile sunt opționale, neexistând constrângerea transportatorilor de către cei care pun la dispoziție aplicațiile Android și I-Phone de a le folosi și nefiind menționate în contractele de dispecerizare, acestea respectând prevederile legale în vigoare*”¹⁰.
65. Punerea la dispoziții a serviciilor de tip *e-hailing* nu poate fi asimilată unui serviciu de dispecerizare, întrucât serviciul de dispecerizare, conform definiției din Legea 38/2003, dispeceratul presupune transmiterea comenzii clientului *prin stația radio de emisie-recepție către taximetrist*. Or, astfel după cum am precizat în cadrul Secțiunii de mai sus, aplicația *Clever* presupune comunicarea directă între șoferul de taxi și client și nu presupune transmiterea comenzii prin stația radio de emisie recepție.
66. Mai mult decât atât, angajarea serviciilor unui taxi *prin aplicație de tip e-hailing* face parte din aceeași piață a produsului cu angajarea serviciilor unui taxi din stradă. În ambele cazuri contactul dintre pasagerul potențial și taximetrist este direct (practic, aplicațiile simulează la nivel digital procesul de selecție a șoferilor din stradă). Mai mult, conform art. 21 alin. (2) din Legea 38/2003, „*angajarea serviciilor unui taxi aflat în mișcare în poziția <<Liber>> se poate realiza de către client semnalizând vizibil*”. Conform practicii europene în domeniu, semnalul transmis prin intermediul unei aplicații de tip *e-hailing* este echivalent cu *semnalul vizibil*.
67. În aceste condiții, având în vedere că (i) angajarea serviciilor unui taxi prin intermediul unei aplicații echivalează cu angajarea în mod direct a acestuia, prin semnal vizibil, și că (ii) folosirea unei astfel de aplicații nu presupune transmiterea comenzii prin stație radio de emisie-recepție, este evident că definirea unei astfel de aplicații în cadrul HCL 53/2019

¹⁰ Atașăm toate adresele la care am făcut referire în **Anexa nr. 5** la prezenta

drept aplicație mobilă informatică de dispecerizare adaugă în mod nepermis la Legea 38/2019, act normativ ierarhic superior pe care hotărârea de Consiliu Local îl implementează la nivel local.

6. Nerespectarea procedurii de notificare potrivit Directivei (UE) 2015/1535

68. Procedura de notificare a fost stabilită în 1983 prin Directiva 83/189/CEE a Consiliului. Aceasta procedură a fost codificată pentru prima dată prin Directiva 98/34/CE din 22 iunie 1998 și modificată prin Directiva 98/48/CE din 20 iulie 1998, în principal pentru a extinde aplicarea acesteia la serviciile societății informaționale. Recent, procedura a fost codificată pentru a doua oară prin Directiva 2015/1535.
69. Procedura de notificare 2015/1535 permite Comisiei și Statelor Membre UE să examineze reglementările tehnice pe care Statele Membre intenționează să le introducă pentru produse (industriale, agricole și de pescuit) și pentru serviciile societății informaționale înainte de adoptarea lor. Scopul este de a se asigura că aceste texte sunt compatibile cu legislația UE și cu principiile pieței interne. Ea se aplică într-un mod simplificat statelor membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS) care sunt semnatare ale Acordului privind Spațiul Economic European (SEE), precum și Elveției și Turciei.
70. Conform Directivei (UE) 2015/1535, Statele Membre trebuie să informeze Comisia cu privire la orice proiect de reglementare tehnică anterior adoptării acesteia. Începând de la data notificării proiectului, o perioadă de așteptare de trei luni — timp în care Statul Membru care face notificarea nu poate adopta reglementarea tehnică respectivă — permite Comisiei și celorlalte State Membre să examineze textul notificat și să răspundă în mod adecvat.
71. Dacă reiese că proiectele notificate pot crea bariere în calea liberei circulații a mărfurilor sau a liberei furnizări de servicii ale societății informaționale sau a legislației UE secundare, Comisia și celelalte State Membre pot înainta un aviz detaliat Statului Membru care a notificat proiectul. În cazul înaintării unui aviz detaliat, Statul Membru vizat trebuie să explice acțiunea pe care intenționează să o întreprindă ca răspuns la avizul detaliat.
72. Comisia și Statele Membre pot de asemenea să aducă observații cu privire la un proiect notificat care pare să se conformează cu legislația Uniunii Europene, dar care necesită clarificări în legătură cu interpretarea sa. Statul Membru vizat trebuie să ia în considerare astfel de observații pe cât posibil.
73. La sfârșitul procedurii, Statele Membre sunt obligate să informeze Comisia cu privire la textele finale imediat ce aceste texte au fost adoptate și să indice cazurile în care proiectul notificat a fost abandonat, pentru a permite ca procedura să fie închisă. Acest lucru permite de asemenea Comisiei, precum și celorlalte State Membre, să verifice dacă Statul care a făcut notificarea a luat în considerare reacțiile primite în timpul procedurii.
74. Statele Membre sunt obligate să notifice din nou proiectul de măsură cu aplicarea unei noi perioade de așteptare dacă proiectul de reglementare notificat suferă modificări substanțiale, cum ar fi, de exemplu, o scurtare a programului prevăzut inițial pentru punerea în aplicare sau extinderea sferei de aplicare.
75. Conform directivei și sub rezerva anumitor excepții, trebuie notificată orice reglementare tehnică privind produsele și orice normă privind serviciile societății informaționale.

Directiva nu conține nicio normă „*de minimis*” cu privire la impactul proiectului de măsură asupra comerțului în interiorul Uniunii.

76. După cum am arătat deja, activitatea Clever nu poate fi catalogată ca fiind un serviciu de transport, și nici nu poate fi catalogată ca fiind un serviciu care să fie conex serviciului de transport, ci activitatea Clever se subsumează întru totul unui „serviciu al societății informaționale”, în sensul art. 1 pct. 2 din Directiva 98/34, care, prin intermediul unei aplicații IT care operează prin intermediul rețelei de internet, pune clienții în legătură directă cu șoferii de taxi (astfel cum sunt aceștia definiți de lege).
77. Aplicația Clever poate fi asemănată cu aplicații cum ar fi cea dezvoltată de AIRBNB, care are ca obiectiv punerea în legătură a proprietarilor de imobile de locuit disponibile cu turiștii care călătoresc și doresc să închirieze astfel de spații.
78. În ce privește aplicația AIRBNB, de dată recentă, au fost publicate Concluziile Avocatului General din data de 30 aprilie 2019¹¹, în Cauza C-390/18 având ca obiect următoarele întrebări preliminare:
- dacă serviciile prestate în Franța de societatea AIRBNB Ireland prin intermediul platformei electronice operate din Irlanda beneficiază de libertatea de prestare a serviciilor prevăzută de Directiva privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, și
 - dacă normele restrictive referitoare la exercitarea profesiei de agent imobiliar în Franța îi sunt opozabile.
79. După ce a analizat serviciul AIRBNB Ireland în lumina acestor criterii, Avocatul General propune Curții să răspundă la prima întrebare preliminară în sensul că un serviciu care constă în punerea în legătură, prin intermediul unei platforme electronice, a unor potențiali chiriași cu locatori care propun servicii de cazare de scurtă durată, într-o situație în care prestatorul serviciului menționat nu exercită un control asupra condițiilor de bază ale acestor prestații, constituie un serviciu al societății informaționale. Astfel, în ceea ce privește problema dacă un alt Stat Membru decât cel de origine poate să impună prestatorilor unei categorii de servicii ale societății informaționale, din oficiu și fără analiza condițiilor de fond, cerințe referitoare la exercitarea profesiei de agent imobiliar, avocatul general consideră că Directiva se opune ca un stat membru să poată restrânge, în astfel de împrejurări și în acest mod, libera circulație a serviciilor societății informaționale care provin dintr-un alt stat membru.
80. În ceea ce privește cerințele procedurale privind obligativitatea notificării unor astfel de măsuri, potrivit Directivei (UE) 2015/1535, avocatul general amintește că un Stat Membru care are în vedere adoptarea unor măsuri care restrâng libera circulație a serviciilor societății informaționale care provin dintr-un alt stat membru trebuie să notifice în prealabil Comisiei intenția sa și să solicite statului membru de origine să adopte măsuri în materia serviciilor societății informaționale. Or, acesta constată că nimic nu arată că Franța a solicitat Irlandei să adopte măsuri în materia serviciilor societății informaționale și se pare că nici condiția privind notificarea Comisiei nu a fost îndeplinită, fie înainte, fie după perioada de transpunere a directivei. Cu privire la acest ultim aspect, avocatul

¹¹ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62018CC0390&lang1=ro&type=TEXT&ancre=>, un comunicat în limba română fiind anexat prezentei cereri (Anexa nr.6) și disponibil la <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-04/cp190051ro.pdf>

general consideră că lipsa notificării are ca efect sancțiunea inopozabilității unei măsuri în raport cu prestatorul acestor servicii.

81. După cum se poate observa, potrivit Directivei (UE) 2015/1535, intenția Consiliului Local Suceava de a impune anumite limitări unui produs al societății informaționale (i.e. aplicația Clever Taxi) ar fi trebuit notificată Comisiei Europene înainte de adoptarea HCL 53/2019. După cum se poate observa din concluziile Avocatului General, lipsa unei astfel de notificări duce la inopozabilitatea măsurii adoptate de către Statul Membru. În aceste condiții, considerăm că revocarea HCL 53/2019 se impune și pentru încălcarea prevederilor Directivei (UE) 2015/1535.

Pentru toate motivele cuprinse în prezenta plângere prealabilă, vă solicităm revocarea de urgență a Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Suceava nr. 53/2019 *pentru modificarea și completarea H.C.L. nr. 66/2008 privind aprobarea unor reglementări referitoare la organizarea și desfășurarea transportului de persoane, mărfuri sau bunuri, în regim de taxi*, adoptată în ședința din data de 28 februarie 2019 și publicată la data 5 martie 2019, având în vedere că acest act administrativ nelegal produce grave prejudicii societății subscrise.

Cu considerație,



Clever Tech S.R.L.

prin

Naghi S.C.A.

Avocat Octavian Adam

Conține opis documente