

## EXPUNERE DE MOTIVE

Asociația Profesională a Transportatorilor în Regim de Taxi și Închiriere și Blocul Național al Revoluționarilor -1989 sprijină inițiativele legislative de modificare a Legii nr.38/2003 cu modificările și completările la zi și consideră ca și Sindicatul Liber Napoca al Taximetriștilor din Cluj că anumite prevederi ale acestei legi sunt neconstituționale și nu sunt în concordanță cu alte legi ale țării și cu legislația europeană.

Pentru ca modificările și completările la Legea nr.38/2003 să fie unitare și să poată avea efect este necesară inițial modificarea Legii nr.92/2007 privind transportul public local.

Transportul în regim de taxi și transportul în regim de închiriere au fost incluse conform Legii nr.92/2007 ca făcând parte din transportul public local creându-se transportatorilor autorizați potrivit acestor legi doar obligații impuse de către stat și nici un drept, chiar dacă transportul în regim de taxi și închiriere sunt servicii ce se desfășoară ca urmare unor raporturi contractuale care se nasc numai între persoanele private, fizice sau juridice.

Analizând și coroborând articolele din pachetul de legi privind activitățile de utilitate publică se va observa că transportul în regim de taxi și transportul în regim de închiriere nu sunt activități de utilitate și interes public general așa cum acestea sunt definite de art. 1 alin.(3) din Legea nr.51/2006, astfel că greșit s-au impus prin Legea nr.92/2007 transportului în regim de taxi și transportului în regim de închiriere obligațiile specifice ale activităților de interes public și general – care în baza defnirii acestui serviciu se pot atribui doar transportului public în comun subvenționat de către stat.

Este de notorietate faptul ca serviciul de transport în regim de taxi și serviciul în regim de închiriere se adresează unei categorii sociale cu un venit mai ridicat, fiind rare cazurile în care aceste autoturisme sunt solicitate de celelalte clase sociale.

Este adevărat că toate categoriile sociale trebuie să aibă acces fără discriminare la toate serviciile, dar statul nu poate să oblige întreprinzătorul la acceptare unor tarife subvenționate, atâta timp cât statul nu își asumă nici o obligație față de transportator.

În cazul în care transportatorul ar trebui să fixeze tarife diferențiate în funcție de clasa socială din care face parte clientul, automat diferența până la realizarea planului său de afaceri va trebui suportată de către statul român.

Astfel s-ar ajunge în primul rând la crearea unei poveri bugetare suplimentare pentru stat, care automat se va oglindi în buzunarele cetățenilor, care la rândul lor vor trebui să scoată mai mult din buzunar, încălcându-se astfel articolul 47 din Constituția României.

În concluzie, se impune eliminarea dispozițiilor legale privind apartenența la utilitate publică a transporturilor în regim de taxi și în regim de închiriere deoarece statul român nu deține în

proprietate publică sau privată la acest moment nici un autoturism cu care să desfășoare activitatea de transport în regim de taxi sau în regim de închiriere, acest tip de serviciu fiind prestat în totalitate de către persoane fizice sau juridice private altor persoane fizice sau juridice private și statul nici nu subvenționează acest domeniu.

Pentru a putea delega gestiunea, autoritățile administrației publice locale ar trebui mai întâi să aibă responsabilități proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului respectiv, lucru care nu există, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, care de asemenea nu există.

Astfel, putem trage concluzia că statul prin instituțiile sale nu poate fi subiect de drept cu capacitate juridică de folosință și de exercițiu în cazul executării și înființării serviciilor de transport în regim de taxi și transport în regim de închiriere, întrucât capacitatea juridică civilă generală există numai în cazurile în care posibilitatea de a avea drepturi și obligații coincide cu posibilitatea legală a exercitării acestora în nume propriu și de a-și asuma aceste drepturi și obligații prin acte proprii, iar ca urmare a acestui fapt nu poate să-și asume obligația executării transportului în regim de taxi și în regim de închiriere și nici să le delege în gestiune altcuiva.

În sensul celor prezentate mai sus, propunem următorul proiect legislativ de modificare și completare a Legii nr.92/2007 a serviciilor de transport public local.

**INIȚIATOR:**

Deputat Mircia Giurgiu – parlamentar independent

