

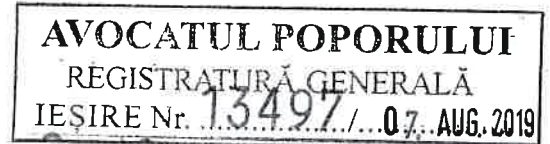


ROMÂNIA  
*Avocatul Poporului*

Str. George Vraca nr. 8, Sector 1, București  
www.avp.ro



Tel.: +40-21-312.71.01, Fax: +40-21-312.49.21, E-mail: [avp@avp.ro](mailto:avp@avp.ro)  
Tel. dispecerat: +40-21-312.71.34, E-mail: [petitii@avp.ro](mailto:petitii@avp.ro)



*Domnului prof. univ. dr. Valer Dorneanu,*

*Președintele Curții Constituționale*

În conformitate cu dispozițiile art. 146 lit. d) din Constituția României și ale art. 15 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 35/1997 privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, vă transmitem alăturat, **excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 535 din data de 28 iunie 2019.**

Vă asigur, Domnule Președinte, de înalta mea considerație.

Avocatul Poporului,

*R. Weber*

Renate Weber





ROMÂNIA  
*Avocatul Poporului*

Str. George Vraca nr. 8, Sector 1, București  
www.avp.ro



---

Tel.: +40-21-312.71.01, Fax: +40-21-312.49.21, E-mail: [avp@avp.ro](mailto:avp@avp.ro)  
Tel. dispecerat: +40-21-312.71.34, E-mail: [petitii@avp.ro](mailto:petitii@avp.ro)

---

**În conformitate cu dispozițiile art. 146 lit. d) din Constituția României și ale art. 15 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 35/1997 privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată,  
Avocatul Poporului formulează prezenta**

***Excepție de neconstituționalitate  
referitoare la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru  
modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane***

**Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 535 din data de 28 iunie 2019, aduce atingere prevederilor art. 1 alin. (3) și alin. (4), art. 47, art. 61 alin. (1) din Constituție, din perspectiva următoarelor**

***MOTIVE DE NECONSTITUȚIONALITATE***

**1. Motive de neconstituționalitate extrinsecă**

***Adoptarea ordonanței de urgență analizate încalcă dispozițiile art. 61 alin. (1) din Constituția României, conform cărora "Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unică autoritate legiuitoare a țării", precum și principiul separației puterilor consacrat prin art. 1 alin. (4) din Constituție, texte constituționale care stabilesc interdicția alterării sau contracarării voinței exprimate de către Parlament prin adoptarea unei legi.***

Eliminarea serviciilor de transport rutier de persoane, contra cost, din sfera serviciilor publice contravine voinței legiuitorului primar care, în mod tradițional, a considerat serviciile de transport de persoane, contra cost, ca fiind servicii publice. Voința suverană a legiuitorului privind regimul serviciilor publice este reflectată în trei acte normative care stabilesc **cadrul legal privind serviciile publice**:

➤ **Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, modificată și completată**, care definește **serviciul public ca fiind** *"activitatea organizată sau, după caz, autorizată de o autoritate publică, în scopul satisfacerii unui interes legitim public"*;

➤ **Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale**, lege a cărei modificare se produce prin ordonanța de urgență supusă controlului de constituționalitate;

➤ **Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007**, publicată în Monitorul oficial al României nr. 1106 din data de **28 decembrie 2018**, act normativ care stabilea o **serie de principii pentru serviciul public de transport local și județean de persoane**, după cum urmează:

*"-garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața serviciului public de transport local și județean;*

*-garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciul public de transport local și județean;*

*-utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului public de transport local și județean;*

*-asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport;*

*-integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public local și județean;*

*-dispecerizarea serviciului public de transport local și județean de persoane realizat prin programe permanente."*

Pentru a decela intenția legiuitorului primar este necesară **descrierea cadrului legal asupra căruia a intervenit ordonanța de urgență criticată.**

*Cu titlu general*, precizăm că serviciile de transport de călători pot fi în regim comercial/concurențial sau în regim de interes economic general/**serviciu public**. Prima reglementare relevantă datează din 1999.

Potrivit art. 1 alin. (2) din **Ordonanța Guvernului nr. 97 din 30 august 1999** privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, transporturile publice rutiere interne și pe căile navigabile interioare se desfășoară în regim concurențial, iar tarifele aferente se stabilesc liber pe piață, în funcție de cerere și de ofertă, dacă prin legi speciale nu se prevede altfel. Articolul 2 din aceeași ordonanță stabilește că pentru satisfacerea unor necesități de natura economică, socială sau de mediu, pentru acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacități suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice subvenționate de transport rutier intern și pe căile navigabile interioare, iar articolul 4 stabilește că prin **serviciu public subvenționat de transport se înțelege acel transport public care necesită subvenții bugetare**, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale, pe perioada efectuării serviciului public subvenționat contractat.

Ulterior, a fost emisă **Ordonanța Guvernului nr. 86 din 30 august 2001 privind serviciile de transport public local de călători** care a avut ca obiect stabilirea cadrului de organizare, reglementare, control, monitorizare și gestionare a bunurilor publice aferente și a serviciului regulat de transport public local de persoane, cu mijloace rutiere de transport în comun, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Mai apoi, **ordonanța sus-menționată a fost înlocuită de Legea nr. 92/2007 privind serviciul de transport public local**. Legea nr. 92/2007 stabilea caracterul de **serviciu public al transportului local (care include și transportul județean)**: *“Articolul 2 (1) În condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport. (2) Serviciul public subvenționat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi și ale Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată. (3) Serviciul public subvenționat de transport se realizează în*

*condițiile îndeplinirii tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare, așa cum acestea sunt definite în Ordonanța Guvernului nr. 97/1999, republicată.*

*Articolul 3 (1) Serviciile de transport public local fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local, precum și a transportului public județean de persoane.*

*Articolul 4 (1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții: (...) b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;”.*

Ulterior adoptării acestei legi a fost adoptat **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului** din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (“Regulamentul nr. 1370/2007”).

Având în vedere apropierea perioadei de tranziție la Regulamentul nr. 1370/2007, la data de 21.11.2018, Parlamentul României a adoptat PL-x nr. 328/2018 - Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007, care a devenit **Legea nr. 328/2018 la data de 21.12.2018.**

Legea nr. 328/2018 are ca obiect *”extinderea cadrului juridic privind înființarea, organizarea, exploatarea, gestionarea și controlul serviciilor de transport public în toate localitățile țării: comune, orașe, municipii și județe”*. De asemenea, legiuitorul primar, prin modificările la Legea nr. 92/2007, a urmărit *”delimitarea mai clară a serviciilor în ceea ce privește transportul public local și extinderea acestui serviciu și la nivel județean”*. Astfel, în tot cuprinsul legii, s-a înlocuit sintagma **”transport public local”** cu cea de **”transport public local și județean”**.

În esență, Legea nr. 328/2018 a întărit regimul juridic al transportului public județean de persoane și a oferit mai multe garanții care să satisfacă interesul public și a corelat dreptul pozitiv cu dreptul Uniunii Europene. Subliniem că și înainte de Legea nr. 328/2018 transportul județean avea regimul unui serviciu de interes economic general/serviciu public, aspect ce rezultă din toate dispozițiile Legii nr. 92/2007. De altfel, în peste jumătate din județele României au existat contracte de delegare a gestiunii serviciului.

**Astfel, Guvernul, prin Ordonanța de urgență nr. 51/2019, după 6 luni de la voința exprimată a Parlamentului prin Legea nr. 328/2018, a modificat substanțial Legea nr. 92/2007, creând un efect invers reglementării dorite de Parlament și eliminând transportul județean de persoane din sfera serviciilor publice, urmărind să nu aplice noile reglementări privind serviciul public și finanțării adecvată a acestuia.**

**Este de remarcat că, între data adoptării Legii nr. 328/2018 și adoptarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 nu a intervenit nicio modificare legislativă sau de fapt care să genereze necesitatea reglementării pe calea ordonanței de urgență.**

Mai mult, în Avizul cu nr. 545 din 27 iunie 2019, Consiliul Legislativ reține existența unei necorelări între Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019 și prevederile legale în domeniu. Astfel, în aviz se arată că *"deși se invocă faptul că măsurile preconizate în proiect se impun ca urmare a adoptării Legii nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, din preambulul proiectului nu reiese cu claritate dacă aceste măsuri se impun pentru corelare cu această lege și, deci, cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sau, dimpotrivă, anulează aceste prevederi legale în vigoare."*

**În ceea ce privește interdicția contracarării voinței Parlamentului prin adoptarea ordonanțelor de urgență, Curtea Constituțională a României, în considerentele Deciziei nr. 1221/2008, a statuat că «prin emiterea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 136/2008, Guvernul încearcă să se situeze "într-o poziție opusă și conflictuală cu Parlamentul" care, în cadrul celor trei puteri, "are o poziție primordială", înfăptuind funcția legislativă și gestionând procesul decizional. Funcția executivă realizată de Guvern este în mod evident subordonată și controlată de Parlament, rolul acestuia fiind acela de "a executa legile", iar "nu de a obstrucționa**

*aplicarea lor". În aceste condiții, ordonanța criticată "se prezintă ca un refuz explicit al Guvernului de a aplica și executa legea votată de către Parlament și promulgată de Președintele României. Prin aceasta se încalcă comportamentul constituțional loial, comportament care rezultă din principiul separației și echilibrului puterilor».*

De asemenea, Curtea a reținut că relația dintre puterea legislativă și cea executivă se exprimă prin competența conferită Guvernului de a adopta ordonanțe de urgență în condițiile stabilite de art. 115 alin. (4) din Constituție. Astfel, ordonanța de urgență, ca act normativ ce permite Guvernului, sub controlul Parlamentului, să facă față unei situații extraordinare, se justifică prin necesitatea și urgența reglementării acestei situații care, datorită circumstanțelor sale, impune adoptarea de soluții imediate în vederea evitării unei grave atingeri aduse interesului public. Or, adoptarea de către Guvern a Ordonanței de urgență nr. 136/2008 nu a fost motivată de necesitatea reglementării într-un domeniu în care legiuitorul primar nu a intervenit, ci, dimpotrivă, de contracararea unei măsuri de politică legislativă în domeniul salarizării personalului din învățământ adoptată de Parlament. Așa fiind, în condițiile în care legiuitorul primar a stabilit deja prin Legea nr. 221/2008 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2008 privind creșterile salariale ce se vor acorda în anul 2008 personalului din învățământ, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 730 din 28 octombrie 2008, condițiile și criteriile de acordare a acestor creșteri salariale, Guvernul, prin intervenția sa ulterioară, intră în conflict cu prevederile art. 61 alin. (1) din Constituție.

Din examinarea actelor normative invocate, se poate decela cu ușurință că intenția legiuitorului primar a fost aceea ca statul să sprijine prin măsuri legislative și economice dezvoltarea cantitativă și calitativă a **serviciilor publice de transport local și județean**, precum și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului de transport public local și județean.

*Mutatis mutandis*, considerentele reținute de Curtea Constituțională în Decizia nr. 1221/2008 sunt perfect valabile și în privința Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019: Guvernul a intervenit nepermis peste voința proaspăt exprimată a Parlamentului, blocând aplicarea efectivă a prevederilor prevăzute în Legea nr. 328/2018 și chiar eliminând instituția transportului public județean, instituție care, prin Legea nr. 328/2019, Parlamentul a dorit să o consolideze în vederea garantării unui serviciu public complex și de calitate.

Schimbarea produsă de actul normativ criticat este una de esență, care reconfigurează însăși natura juridică a serviciilor publice prin intermediul cărora un stat social asigură realizarea unui interes public; garantează drepturile, libertățile și îndatoririle cetățenilor, precum și satisfacerea nevoilor comunitare.

Or, modificarea regimului juridic al serviciilor publice, într-o manieră care aduce atingere însăși unei trăsături fundamentale ce caracterizează statul social-satisfacerea interesului public-nu se poate realiza prin intermediul unei ordonanțe de urgență.

În literatura de specialitate, s-a reținut că nici o definiție a noțiunii de "*serviciu public*" nu poate fi completă decât dacă evocă în conținutul său trei criterii de referință, și anume:

- a) *finalitatea* organizării serviciului public – satisfacerea unui interes general;
- b) *criteriul organic* al oricărui serviciu public – prestarea lui de către o autoritate publică (aceasta fiind regula), ori de către o persoană juridică de drept privat (ca excepție), căreia i-a fost delegată gestiunea respectivului serviciu public;
- c) *criteriul material* al fiecărui serviciu public – supunerea lui unui regim juridic alcătuit cu precădere din reguli speciale, de drept public, derogatorii de la dreptul privat.

**Satisfacerea unui interes general** reprezintă motivația primordială a înființării și, respectiv, a organizării unui serviciu public, iar acesta din urmă – tocmai datorită scopului pentru care a fost instituit – conferă autorității publice chemate să îl presteze un soi de certificat al justificării existenței ei<sup>1</sup>. Or, în opinia Avocatului Poporului, **transporturile rutiere de persoane sunt și trebuie să rămână în continuare servicii publice, până când Parlamentul își va asuma responsabilitatea unei asemenea schimbări de paradigmă în ceea ce privește obligația statului de a asigura transportul rutier de persoane, organizat ca serviciu public.**

Așa cum a reținut Curtea Constituțională în considerentele Deciziei nr. 1594/2011, "*stabilirea gradului de intervenție a statului în sfera drepturilor cu caracter social, precum și a formelor concrete de intervenție, adecvate fiecărei etape de dezvoltare a acestuia, este o prerogativă exclusivă a Parlamentului (...).*

În atare condiții, Avocatul Poporului apreciază că, adoptând Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019, Guvernul a realizat o imixtiune nepermisă în competența legislativă a Parlamentului.

---

<sup>1</sup> Clipa Cristian, Drept administrativ – Teoria funcției publice, Ed. Hamangiu, 2013, pag. 42



## 2. Motive de neconstituționalitate intrinsecă

*Prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 afectează misiunea socială a statului, încălcând prevederile art. 1 alin. (3) și art. 47 alin. (2) din Constituție.*

Eliminarea serviciilor de transport rutier de persoane, contra cost, din sfera serviciilor publice, pe calea unei ordonanțe de urgență, echivalează cu renunțarea statului la una din trăsăturile sale fundamentale și anume, statul social, precum și la obligația acestuia de a asigura cetățenilor săi un nivel de trai decent și are implicații, în cascadă, asupra întregului cadru de reglementare a actelor normative cu caracter social și bazate pe solidaritatea socială:

Astfel, art. 84, alin. (1) și (2) și art. 205, alin. (2) din Legea nr. 1/2011 prevăd tarif redus cu minimum 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pentru elevi și studenți.

De asemenea, art. 11 lit. g) din Legea nr. 292/2011 prevede că *"Beneficiile de asistență socială pentru prevenirea și combaterea sărăciei și riscului de excluziune socială se acordă pe perioade determinate de timp sau pentru situații punctuale și pot cuprinde următoarele categorii principale: **facilități privind utilizarea mijloacelor de transport în comun**, accesul la comunicare și informare, precum și alte facilități prevăzute de lege"*, iar art. 94, alin. (2), lit. d) din aceeași lege prevede că *"Beneficiile de asistență socială pentru persoanele vârstnice sunt, în principal: **facilități privind transportul urban și interurban**"*.

Totodată, conform art. 23 alin. (1) din Legea nr. 448/2006, se prevede că *"Persoanele cu handicap grav și accentuat beneficiază de gratuitate pe toate liniile la transportul urban cu mijloace de transport în comun de suprafață și cu metroul."*

Nu în ultimul rând, mai beneficiază de reducere, respectiv gratuitate la transportul local și șomerii, veteranii și văduvele de război, deportații și deținuții politici strămutați-persecutați din motive politice sau etnice și luptătorii pentru victoria Revoluției din Decembrie 1989.

Toate aceste categorii de persoane sunt catalogate de stat ca fiind vulnerabile și se bucură de un regim special de securitate socială și prin acordarea de facilități la transportul public local.

În legislația care instituie dreptul subiectiv al categoriilor mai sus-menționate, se regăesc expresii ca "transport interurban" [art. 94, alin. (2) lit. d) din Legea nr. 292/2011] care conduce la concluzia că dreptul la tarif redus/ gratuitate se asigură pentru respectivele persoane și la **transportul public județean**.

Prin eliminarea transportului județean de persoane din regimul serviciului de transport public, persoanele vulnerabile sus-menționate rămân fără posibilitatea aplicării practice a dreptului subiectiv. Multe din categorii sunt persoane fără venit sau care urmează un tratament medical, accesul la mobilitatea urbană prin transportul județean fiind esențială în scopul satisfacerii nevoilor individuale și curente. Guvernul, prin măsura adoptată, a supus respectivele categorii sociale la situația iminentă de a nu li se mai respecta un trai decent, iar statul s-a îndepărtat astfel de la principiul solidarității sociale. În exprimarea Curții Constituționale, "*statul social, ca valoare constituțională, include și ideea solidarității și a politicii de securitate socială. În acest sens, statul social trebuie să asigure protecția socială a muncii și un nivel de trai decent*".

Situația existentă la nivel național exprimă insuficienta preocupare a instituțiilor publice cu atribuții în domeniul transporturilor rutiere - Ministerul Transporturilor și consiliile județene - pentru respectarea principiului protecției drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, prevăzut de dispozițiile **art. 1 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, și în special a drepturilor instituite prin Legea nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare, privind protecția drepturilor elevilor și studenților și al altor categorii sociale defavorizate.**

Or, prin eliminarea transportului rutier județean de călători din sfera serviciilor publice se ivesc situații în practică în care operatorul comercial nu dorește să-și asume operarea anumitor rute din motive de rentabilitate, chiar dacă pentru acele rute ar exista un interes public sau o necesitate, cum ar fi transportul elevilor și studenților de la domiciliu către unitatea de învățământ unde sunt încadrați sau a persoanelor vârstnice.

**În aceste condiții, în care statul, prin autoritățile sale, nu se implică concret în stabilirea unor criterii care să permită echilibrul între interesele private ale operatorilor economici și interesul public determinat de asigurarea transportului rutier de persoane în toate localitățile, noțiunea de stat social, în care demnitatea omului, drepturile și libertățile omului reprezintă valori supreme, devine un deziderat golit de conținut.**

Mai mult, lipsa unei rețele de transport între localitățile interjudețene poate aduce atingeri circulației în siguranță a persoanelor pe drumurile publice, cu repercusiuni grave în planul respectării de către stat a obligației constituționale de garantare a dreptului la viață, precum și a dreptului la integritate fizică și psihică.

În jurisprudența sa, Curtea Constituțională a reținut<sup>2</sup> că statul social reprezintă rezultatul confruntării principiilor care stau la baza statului de drept clasic, neintervenționist cu cele care fundamentează ideea de justiție socială și pune în centrul preocupărilor sale valorile sociale, aspect care este de natură a **conferi cetățeanului sentimentul demnității**, prevenind, în același timp, excluderea sau marginalizarea socială a acestuia.

În continuare, Curtea a observat că **menirea statului social este de a asigura atât bunăstarea economică și socială a cetățenilor, cât și coeziunea socială, fără a nega însă dreptul autorităților publice de a stabili condițiile concrete ale realizării acestui deziderat.**

Prin urmare, noțiunea de "*stat social*" poate fi definită ca fiind acel complex de măsuri ce vizează atât politica economică, cât și cea socială și care pune în prim-plan prevederile sociale de natură economică ce au consecințe pozitive asupra statutului social al cetățenilor.

Având în vedere cele de mai sus, rezultă că statul social presupune un anumit grad de intervenție etatică în abordarea diferitelor domenii cu caracter social existente la nivelul politicii sociale a statului.

Stabilirea gradului de intervenție a statului în sfera drepturilor cu caracter social, precum și a formelor concrete de intervenție, adecvate fiecărei etape de dezvoltare a acestuia, **este o prerogativă exclusivă a Parlamentului**, care poate opta fie pentru o intervenție masivă necondiționată a statului în domeniul social (model social-democrat), fie pentru intervenția subsidiară a acestuia, locul primordial revenind familiei, comunității, bisericii sau sindicatelor (model conservator-corporatist), fie pentru o intervenție minimă, situație în care este încurajată dezvoltarea economică în scopul rezolvării problemelor sociale (model liberal).

---

<sup>2</sup> Decizia nr. 1594 din 14 decembrie 2011 referitoare la obiecția de neconstituționalitate a dispozițiilor Legii asistenței sociale, în ansamblul său, precum și, în special, ale art. 14, art. 31 alin. (1), art. 56 alin. (1), art. 60 alin. (1) și art. 81 alin. (1)-(3) din lege

Alegând unul dintre cele trei modele mai sus enunțat, statul are îndatorirea să creeze condițiile necesare pentru realizarea unei securități sociale optime pentru cetățenii săi, dar nu înseamnă că acesta trebuie să creeze și să întrețină singur tot sistemul.

Din cele de mai sus rezultă cu evidență faptul că statul, în cursul existenței sale, poate opta pentru diverse modele de securitate socială, de la o intervenție minimală la una maximală; **important este ca statul să nu renunțe la funcția sa socială.** Obligația constituțională impusă prin art. 1 alin. (3) este aceea de a interveni în favoarea cetățeanului, deci acest text constituțional obligă la o atitudine pozitivă, la o acțiune din partea statului.

Ținând seama și de considerentele Curții Constituționale, expuse mai sus, apreciem că, **prin eliminarea expresă a transportului rutier de persoane din sfera serviciilor publice ale statului, legiuitorul delegat a manifestat o atitudine negativă față de satisfacerea nevoilor comunitare a cetățenilor săi, cu implicații grave în sfera protecției drepturilor unor categorii vulnerabile: elevi studenți, persoane cu dizabilități și pensionari, dar și a tuturor categoriilor de cetățeni din comunitățile izolate.**

Prin urmare, având în vedere competența sa generală în privința protecției drepturilor și libertăților omului, Avocatul Poporului apreciază că **prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 contravin dispozițiilor art. 1 alin. (3) și alin. (4), art. 47 și art. 61 alin. (1) din Constituție.**

**Avocatul Poporului,**

  
**Renate WEBER**

