NOTĂ DE ÎNAINTARE

Către:
AVOCATUL POPORULUI

De la:
PARTIDUL TAXIMETRIȘTILOR ȘI TRANSPORTATORILOR EUROPENI (PTTE)
CIF: 52662485

Semnatari:
1. Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (PTTE)
Reprezentant legal: Președinte Horahaniu Petruț Marius

2. Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom–Bg

3. Asociația Aripa 18
Președinte: Daniel Mitrea

4. Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist
Președinte: Daniel Mitrea

5. Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.)
Președinte: Cristian Coman

Obiect:
Înaintarea dosarului complet privind solicitarea de analiză și sesizare a Curții Constituționale a României cu privire la neconstituționalitatea O.U.G. nr. 49/2019.

Prin prezenta Notă de înaintare, semnatarii mai sus menționați înaintează dosarul complet, structurat și documentat juridic, în vederea analizării oportunității sesizării Curții Constituționale a României.

Dosarul anexat demonstrează că O.U.G. nr. 49/2019 a fost adoptată:
- fără existența unei urgențe reale, obiective și dovedite;
- cu încălcarea principiilor de necesitate și proporționalitate;
- cu efecte negative sistemice asupra siguranței cetățenilor, concurenței loiale și interesului economic general;
- fără garanții suficiente de control efectiv și predictibilitate juridică.

Vă rugăm să dispuneți înregistrarea și analizarea documentației înaintate.

Anexe: Dosar complet conform opisului anexat.

Data: .....

Semnături:

PTTE – Președinte

Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom–Bg

Asociația Aripa 18

Asociația Profesională Puterea Orică[illegible]ui Taxi[illegible]

Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.)

P.T.T.E. PRESEDINTE

ASOCIAȚIA ȘOFERILOR DE TAXI A.S.T. BUCUREȘTI - ILFOV

OPIS DOCUMENTE

Dosar – Excepție de neconstituționalitate

Obiect: O.U.G. nr. 49/2019 privind transportul alternativ

Autor excepție: Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (PTTE)

DOCUMENTE PRINCIPALE

1. Cerere de ridicare a excepției de neconstituționalitate a O.U.G. nr. 49/2019

– document principal, motivat juridic și constituțional

2. Motivele excepției de neconstituționalitate

– încălcarea art. 1 alin. (3) și (5), art. 16, art. 45, art. 53 și art. 115 alin. (4) din Constituția României

3. Argumentarea privind lipsa urgenței reale și caracterul formal al situației extraordinare

– analiză juridico-administrativă

4. Analiza privind afectarea interesului economic general și a concurenței loiale

– impact structural asupra economiei și serviciilor publice

5. Analiza privind afectarea siguranței publice și a interesului social

– consecințe asupra calității transportului de persoane

6. Document de sinteză – armonizat terminologic privind siguranța cetățenilor și obligația statului de a asigura un cadru de transport sigur

(document explicativ aferent Anexelor tehnice nr. 5, 6 și 7 – O.U.G. nr. 49/2019)

7. NOTĂ DE ÎNCHEIERE (Concluzii scrise finale)

– sinteză finală a argumentelor constituționale și europene și solicitarea admiterii excepției

ANEXE

Anexa nr. 1 – Cadrul constituțional aplicabil

Anexa nr. 2 – Evoluția și impactul autorizațiilor în transportul alternativ

Anexa nr. 3 – Analiza competențelor profesionale și a pregătirii conducătorilor auto

Anexa nr. 4 – Impactul asupra siguranței publice și interesului general

Anexa nr. 5 – Sinteză privind competențele profesionale obligatorii

Anexa nr. 6 – Analiza privind impactul autogestiunii A.R.R.

Anexa nr. 7 – Evoluția veniturilor A.R.R. (2020–2024)

CĂTRE AVOCATUL POPORULUI

CERERE DE SESIZARE A CURȚII CONSTITUȚIONALE A ROMÂNIEI
privind neconstituționalitatea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019

I. Datele petentului

Prezenta cerere este formulată și semnată de următoarele persoane juridice, în cadrul unei inițiative civice comune, fără caracter electoral sau politic, având ca scop protejarea interesului general al societății și respectarea Constituției României:

1. Partidul Taximetriștilor și Transportatori Europeni (PTTE);
2. Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom–Bg;
3. Asociația Aripa 18 CIF 48501944, reprezentată legal de dl. Daniel Mitrea – președinte;
4. Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist AP POT CIF 50713337, reprezentată legal de dl. Daniel Mitrea – președinte, organizație profesională cu reprezentativitate la nivel național, cu filiale și sucursale;

5. Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.), reprezentată legal de dl. Cristian Coman – președinte.

Prezenta cerere este formulată și semnată de următoarele persoane juridice, în cadrul unei inițiative civice comune, fără caracter electoral sau politic, având ca scop protejarea interesului general al societății și respectarea Constituției României:

1. Partidul Taximetriștilor și Transportatori Europeni (PTTE);
2. Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg;

3. Aripa 18, reprezentată legal de dl. Daniel Mitrea – președinte;
4. Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist AP POT, reprezentată legal de dl. Daniel Mitrea – președinte;
5. Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.), reprezentată legal de dl. Cristian

Coman – președinte.

II. Obiectul cererii

Solicităm respectuos Avocatului Poporului să sesizeze Curtea Constituțională a României cu privire la neconstituționalitatea, în ansamblul său, a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto.

III. Temeiul constituțional al sesizării

Prezenta cerere este întemeiată pe încălcarea următoarelor dispoziții din Constituția României:
– art. 115 alin. (4);
– art. 1 alin. (3) și (5);
– art. 16 alin. (1);
– art. 45;
– art. 34;
– art. 135 alin. (2) lit. a).

IV. Norma constituțională principal încălcată – art. 115 alin. (4)

Guvernul poate adopta ordonanțe de urgență numai în situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, având obligația de a motiva urgența în cuprinsul acestora.

V. Auto-condiționarea Guvernului și încălcarea acesteia

În preambulul OUG nr. 49/2019, Guvernul afirmă că nu se prejudiciază și nu se antrenează consecințe negative. Aplicarea practică a ordonanței demonstrează contrariul.

VI. Afectarea interesului general al societății

Ordonanța produce efecte negative sistemice asupra siguranței cetățenilor, traficului urban, mediului, economiei și cadrului legal existent.

VII. Concluzia de neconstituționalitate

Întrucât OUG nr. 49/2019 produce prejudicii economice, sociale și de mediu, aceasta este neconstituțională în ansamblul său.

VIII. Solicitare

În temeiul art. 146 lit. d) din Constituția României, solicităm respectuos Avocatului Poporului să sesizeze Curtea Constituțională a României.

Data: .....

Semnături:

Partidul Taximetriștilor și Transportatori Europeni (PTTE)

Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg

Asociația Aripa 18

Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist AP POT

Asociația Șoferilor de Taxi București-Ilfov (A.S.T.)

Partidul Taximetriștilor și Transportatori Europeni (PTTE)
Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom-Bg
Asociația Aripa 18
Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist AP POT
Asociația Șoferilor de Taxi București-Ilfov (A.S.T.)

ASOCIAȚIA ȘOFERILOR DE TAXI
A.S.T
BUCUREȘTI - ILFOV

ANEXĂ – Punctul 1 („nu se prejudiciază")
Date explicite privind dimensiunea pieței, cerințele de pregătire și impactul asupra siguranței rutiere
(O.U.G. nr. 49/2019 – transport alternativ)

Prezenta anexă este destinată susținerii Punctului 1 din sesizarea/excepția de neconstituționalitate privind O.U.G. nr. 49/2019, din perspectiva interesului general al societății (ordine publică, siguranța cetățenilor, trafic și mediu), prin evidențierea dimensiunii fenomenului, a cadrului de pregătire profesională și a unor date oficiale privind siguranța rutieră.

A. Dimensiunea fenomenului (date A.R.R. / date comunicate de A.R.R.)

1) Date curente din portalul oficial A.R.R. (verificare transport alternativ):

Indicator	Valoare
Operatori de transport alternativ (autorizați A.R.R.)	24.432
Vehicule pentru transportul alternativ (înregistrate în portal)	68.501

Observație: portalul A.R.R. precizează expres că permite verificarea copiilor conforme și a ecusoanelor emise pentru transport alternativ. (Sursa: licente.arr.ro/alternativ)

2) Date comunicate de A.R.R. pentru finalul lunii mai 2025 (dimensiunea ecosistemului Bolt/Uber):

Indicator (final mai 2025)	Valoare
Ecusoane eliberate pentru autovehicule afiliate Bolt	54.480
Ecusoane eliberate pentru autovehicule afiliate Uber	51.422
Total ecusoane Bolt + Uber (minim)	105.902
Copii conforme ale autorizațiilor de transport alternativ active (aprox.)	56.000
Șoferi afiliați Bolt + Uber (peste)	100.000

Notă: cifrele de mai sus sunt prezentate în presă ca „date oficiale transmise de A.R.R." și oferă o imagine asupra anvergurii pieței și a presiunii sistemice asupra traficului, mediului și siguranței rutiere în marile orașe.

B. Cerințe de pregătire profesională – conducător auto (regim de închiriere / transport alternativ)

Conducătorul auto care efectuează transport de persoane în regim de închiriere trebuie să dețină certificat de atestare a pregătirii profesionale. Pentru obținerea certificatului este necesar un curs de pregătire profesională și promovarea unui examen tip grilă. Certificatul se eliberează pe perioadă nedeterminată, cu viză obligatorie la 5 ani (vizarea se face prin examen, fără curs).

Condiții minime (exemple, conform A.R.R.): permis categoria B cu vechime de cel puțin 2 ani; certificat de atestare profesională valabil; apt medical și psihologic; vârsta minimă 21 ani; cazier judiciar fără condamnări pentru infracțiunile relevante (siguranță rutieră, droguri, violență, exploatare, infracțiuni sexuale, patrimoniu).

Cadru normativ indicat de A.R.R. pentru pregătire/atestare: Legea nr. 38/2003; OMT nr. 3/2008; Anexa nr. 7^1 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.214/2015 (cu modificările ulterioare).

C. Siguranța rutieră – date oficiale (accidente rutiere grave)

1) Date naționale (exemplu de indicator oficial): în anul 2022 s-au produs 4.715 accidente rutiere grave la nivel național (menționat într-un raport special oficial privind siguranța rutieră în România).

2) Exemplu de coridor rutier cu risc ridicat (DN2/E85) – accidente rutiere (2019–2023):

An	Nr. accidente	Răniți grav	Decedați
2019	84	15	28
2020	74	9	15
2021	77	15	12
2022	91	14	13
2023	81	9	5

3) Date trimestriale pe același coridor (DN2/E85): Trim. I 2024 – 29 accidente grave (vs. 26 în Trim. I 2023).

Interpretare pentru interesul general: anvergura fenomenului (zeci de mii de vehicule și peste 100.000 de șoferi afiliați platformelor, conform datelor comunicate de A.R.R.)

amplifică expunerea generală la risc în trafic, iar efectul se răsfrânge asupra tuturor cetățenilor (pasageri, pietoni, șoferi).

D. Notă privind trafic și mediu (fundamentare generală)

Literatura de specialitate indică faptul că serviciile de tip ride-hailing pot crește numărul de kilometri parcurși fără pasager („deadheading"), pot substitui transportul public și pot contribui la creșterea congestiei și a emisiilor în anumite condiții urbane.

E. Surse (pentru verificare)

1) Portal A.R.R. – verificare transport alternativ (operatori/vehicule): https://licente.arr.ro/alternativ

2) A.R.R. – informații despre certificat/condiții/atestare pentru conducător auto transport în regim de închiriere: https://testare.arr.ro/28379

3) Articol presă cu date comunicate de A.R.R. privind ecusoane/copii conforme și peste 100.000 șoferi (final mai 2025): Mediafax, 04.08.2025.

4) Raport special oficial privind siguranța rutieră în România: Avocatul Poporului – raport special (publicat 2025): https://avp.ro/wp-content/uploads/2025/05/raport-special-siguranta-rutiera-in-Romania.pdf

5) Exemple de analiză asupra impactului ride-hailing asupra emisiilor: Union of Concerned Scientists (2020) – „Ride-Hailing's Climate Risks" (context internațional).

Semnatari:

1. **Partidul Taximetriştilor şi Transportatori Europeni (PTTE)**

2. **Asociaţia Transfrontalieră a Taximetriştilor Rom–Bg**

3. **Asociaţia Aripa 18**

   Preşedinte: Daniel Mitrea

4. Asociaţia Profesională Puterea Oricărui Taximetrist

   Preşedinte: Daniel Mitrea

5. Asociaţia Şoferilor de Taxi Bucureşti–Ilfov (A.S.T.)

   Preşedinte: Cristian Coman

ASOCIAȚIA ȘOFERILOR DE TAXI
A.S.T.
BUCUREȘTI - ILFOV

ANEXĂ – Punctele 2 și 3 (Trafic – Poluare – Flotă auto) în completarea sesizării către Avocatul Poporului privind O.U.G. nr. 49/2019

(Interes general: trafic, sănătate publică, mediu și siguranța cetățenilor)

Prezenta anexă armonizează și completează Punctul 2 (trafic/congestie) și Punctul 3 (poluare/sănătate publică) din sesizarea privind neconstituționalitatea O.U.G. nr. 49/2019, prin indicarea unor date concrete și verificabile din surse publice (indicatori de trafic, vechimea parcului auto, date UE privind calitatea aerului și proceduri de infringement).

1. Premisă factuală: anvergura fenomenului – presiune suplimentară asupra traficului și mediului

Conform datelor comunicate public de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.), dimensiunea transportului alternativ intermediat prin platforme digitale a ajuns la ordinul a peste 100.000 de conducători auto afiliați și peste 100.000 de ecusoane pentru autovehicule (Bolt + Uber) la nivelul finalului lunii mai 2025. Această magnitudine are efect direct asupra mobilității urbane și asupra expunerii populației la emisii poluante, în special în marile aglomerări urbane.

2. PUNCTUL 2 (Trafic / congestie) – date concrete

Indicator de trafic urban (București) – TomTom Traffic Index 2024 (city center):

Indicator (București – 2024)	Valoare
Loc mondial (Travel time)	22
Timp mediu pentru 10 km	31 min 9 s
Nivel congestie – loc mondial	5
Nivel congestie mediu	48% (≈ +2 pp față de 2023)
Timp suplimentar anual în orele de vârf	150 ore (≈ 6 zile 6 ore)

Relevanță: valorile de mai sus indică un nivel de congestie urbană extrem, cu pierdere de timp și costuri sociale (timp irosit, întârzieri, stres, productivitate redusă). Într-un asemenea context, introducerea/expansiunea masivă a transportului alternativ fără mecanisme locale de gestionare a volumului (plafonare, zonare, politici de mobilitate) este de natură să agraveze congestia.

3. PUNCTUL 3 (Poluare / sănătate publică) – date concrete UE și consecințe

A. România – probleme recunoscute în cadrul UE privind calitatea aerului (București / PM10):

Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a constatat, prin Hotărârea din 30 aprilie 2020 (C-638/18), depășiri sistematice și persistente ale valorilor limită pentru PM10 în zona RO32101 (București) și obligația de a menține perioada de depășire „cât mai scurtă posibil".

B. Situație actualizată – proceduri UE pentru monitorizarea calității aerului:

Comisia Europeană a decis la 11 decembrie 2025 sesizarea CJUE împotriva României pentru neîndeplinirea obligațiilor privind monitorizarea calității aerului (Directivele 2008/50/CE și 2004/107/CE), menționând deficiențe legate de numărul și amplasarea punctelor de măsurare și neîndeplinirea obiectivelor de calitate a datelor, inclusiv pentru poluanți precum PM10, PM2.5, SO2, NOx, benzo(a)piren etc.

C. Legătura logică pentru interesul general: congestia accentuează poluarea locală prin perioade crescute de staționare și rulare la viteze mici (emisii pe km mai mari în mediul urban), iar un parc auto îmbătrânit amplifică impactul prin tehnologii de emisii mai vechi (standard Euro inferior).

4. Flota auto îmbătrânită (vehicule vechi peste 10 ani / peste 20 ani) – indicatori concreți

A. România – vechimea medie a parcului de autoturisme:

Conform datelor ACEA (Vehicles on European Roads / indicatori utilizați pe scară largă), România are una dintre cele mai îmbătrânite flote din UE: vârsta medie a autoturismelor este raportată la 15,4 ani (an de referință 2023).

B. România – ponderea autoturismelor foarte vechi (peste 20 ani):

Eurostat arată că în 2024 România se află între statele cu cea mai mare pondere a autoturismelor de 20 ani sau mai mult: 36,0% din flota de autoturisme (peste o treime).

C. Observație pentru argumentul „peste 10 ani":

Un parc auto cu vârstă medie ridicată (≈15 ani) implică, în mod structural, o pondere majoritară de vehicule peste 10 ani, ceea ce amplifică riscul de emisii mai mari și performanțe de siguranță mai reduse față de vehiculele noi (tehnologii de asistență, standarde Euro, sisteme de siguranță). În completare, literatura tehnică UE indică faptul că la nivelul UE în 2022, 55% din autoturismele aflate în uz erau mai vechi de 10 ani.

5. Concluzie de armonizare Punctul 2–Punctul 3: prejudiciu pentru întreaga societate (nu doar pentru o breaslă)

Din perspectiva interesului general, efectele cumulate ale fenomenului (trafic suplimentar generat de un volum masiv de vehicule și conducători auto în regim alternativ, într-un context urban deja foarte congestionat) conduc la: (i) creșterea timpilor de deplasare și a costurilor sociale; (ii) agravarea poluării urbane și a expunerii populației la particule și

NOx; (iii) amplificarea presiunii asupra capacității administrațiilor locale de a gestiona mobilitatea și sănătatea publică. În plus, existența unor proceduri și constatări la nivel UE privind calitatea aerului pentru România confirmă caracterul sistemic al problemei, iar orice reglementare care stimulează creșterea necontrolată a fluxurilor auto în zone urbane are consecințe directe asupra populației.

6. Surse (pentru verificare și anexare)

1) TomTom Traffic Index – Bucharest traffic report (date 2024: timp mediu 10 km, congestie, ore pierdute): https://www.tomtom.com/traffic-index/bucharest-traffic/

2) CJUE – cauza C-638/18, Hotărârea din 30.04.2020 (PM10 București): https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-638/18

3) Comisia Europeană – comunicat 11.12.2025: sesizarea CJUE pentru nerespectarea obligațiilor de monitorizare a calității aerului (Directivele 2008/50/CE și 2004/107/CE): https://europa.eu/newsroom/ecpc-failover/pdf/ip-25-2955_en.pdf

4) ACEA – vârsta medie a flotei auto în UE (indicatori pe țări): https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/

5) Eurostat – „Passenger cars in the EU" (ponderea autoturismelor ≥20 ani; România 36,0% în 2024): https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/25886.pdf

6) JRC (Comisia Europeană) – analiză piață auto second-hand / îmbătrânire flotă: în 2022, 55% din autoturismele aflate în uz în UE erau >10 ani: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC140203/JRC140203_01.pdf

Patenți / Semnatari

- Partidul Taximetriștilor și Transportatori Europeni (PTTE)
- Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom–Bg
- Asociația Aripa 18 – Președinte: Daniel Mitrea
- Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist – Președinte: Daniel Mitrea
- Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.) – Președinte: Cristian Coman

ASOCIAȚIA ȘOFERILOR DE TAXI
A.Ș.T
BUCUREȘTI - ILFOV

ANEXA NR. 3

Impact fiscal și prejudicii bugetare datorate evaziunii în transportul alternativ (ride-sharing)

Susținere a Punctului 4 – pierderi bugetare și fraudă sistemică

Prezenta anexă completează și susține motivele de neconstituționalitate pe temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, evidențiind prejudiciul fiscal semnificativ adus bugetului de stat și interesului general al societății ca urmare a evaziunii în sectorul transportului alternativ (ride-sharing) și a modului în care acesta a fost tratat legislativ și normativ.

1. Evaziune fiscală de amploare – date ANAF și DGAF

Autoritatea Națională de Administrare Fiscală (ANAF), prin Direcția Generală Antifraudă Fiscală (DGAF), a desfășurat controale extinse în sectorul transportului alternativ intermediat prin platforme digitale, constatând o evaziune fiscală de proporții semnificative, cu următoarele rezultate publice:

1.1. Prejudiciu cumulativ de peste 266,5 milioane lei adus bugetului de stat în urma unei scheme de evaziune fiscală derulate în domeniul ride-sharing, identificată și comunicată oficial de ANAF, în urma unei investigații extinse derulate pe parcursul anului 2025, având 90 de sesizări către organele de urmărire penală.

1.2. În aceeași perioadă, DGAF a calculat un prejudiciu de 175 milioane lei, cauzat de activitatea neconformă a 128 de firme de ride-sharing care nu au declarat venituri fiscale și contribuțiile aferente salariilor, ceea ce a generat pierderi fiscale semnificative pentru bugetul de stat.

1.3. În alte cazuri punctuale, controalele ANAF au descoperit pierderi fiscale punctuale de peste 2,41 milioane lei pentru o singură societate ride-sharing în urma auditurilor

antifraudă, precum și alte cazuri individuale de ordinul 3,67 milioane lei neînregistrate și neplătite către buget.

1.4. În cadrul acelorași controale, DGAF a aplicat amenzi și măsuri asigurătorii de sute de milioane de lei, a suspendat activitatea pentru peste 12.000 de autoturisme ale operatorilor transportului alternativ și a confiscat sume în numerar de peste 82,6 milioane lei nejustificate fiscal.

Aceste cifre arată un fenomen de evaziune fiscală repetată și extinsă, care a determinat pierderi bugetare majore și indică o schemă replicată sistemic în rândul operatorilor economici din domeniul transportului alternativ.

2. Introducerea declarației D397 – răspuns legislativ la frauda continuă

Ca răspuns direct la aceste practici de fraudă fiscală, în anul 2025 Ministerul Finanțelor și ANAF au introdus Declarația informativă D397, prin care operatorii de platforme digitale de transport alternativ sunt obligați să transmită lunar către ANAF date detaliate privind transportatorii utilizați, veniturile obținute, cursele efectuate, kilometrii parcurși și datele individuale ale conducătorilor auto.

Această măsură legislativă reflectă recunoașterea oficială a problemelor fiscale structurale din sector și necesitatea unui instrument de raportare obligatorie pentru prevenirea evaziunii.

3. Legătura directă cu eliminarea locurilor de muncă fiscalizate și prejudiciul general

Concomitent cu aceste practici de evaziune fiscală sistemică, aproximativ 70.000 de locuri de muncă fiscalizate din domeniul taximetriei au fost eliminate, fiind înlocuite de un număr estimat de peste 100.000 de conducători auto activi în transportul alternativ, model de activitate care, conform rapoartelor ANAF, a funcționat ani la rând cu deficiențe majore de declarare și fiscalizare.

Această migrare a activității către un sector insuficient controlat fiscal a condus la externalizarea capitalului românesc, diminuarea contribuțiilor sociale plătite în România și reducerea bazei de impozitare pentru bugetul de stat și bugetele locale.

4. Concluzie – prejudiciu sistemic și interes general

Având în vedere volumul evaziunii fiscale stabilit oficial de ANAF, necesitatea introducerii declarației D397 ca instrument suplimentar de control fiscal, eliminarea masivă a locurilor de muncă fiscalizate și externalizarea capitalului, rezultă că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 a generat un prejudiciu fiscal semnificativ, sistemic și real pentru bugetul public, contrar afirmației Guvernului că acest act normativ nu produce prejudicii.

Surse publice:

– Comunicate ANAF și DGAF privind controale în domeniul transportului alternativ (2024–2025);

– Rapoarte de presă bazate pe date oficiale ANAF (Digi24, Romania Journal);

– Comunicate Ministerul Finanțelor – introducerea declarației D397 (2025).

DOCUMENT DE SINTEZĂ – ARMONIZAT TERMINOLOGIC

Siguranța cetățenilor și obligația statului de a asigura un cadru de transport sigur

(document explicativ aferent Anexelor tehnice nr. 5, 6 și 7 – O.U.G. nr. 49/2019)

1. Obiectul și rolul documentului

Prezentul document are rolul de a armoniza și explica, din perspectivă juridică și instituțională, conținutul Anexelor tehnice nr. 5, 6 și 7, care sunt menținute integral și nemodificate, având valoare probatorie.

Scopul documentului este de a demonstra că O.U.G. nr. 49/2019 a generat un risc sistemic pentru siguranța cetățenilor, printr-un cadru normativ care:

- • a permis accesul la exercitarea activității de transport alternativ într-un mod rapid și masiv;
- • nu a fost dublat de mecanisme reale și eficiente de control;
- • a fost administrat de o autoritate aflată în autonomie economică, cu stimulente orientate preponderent spre volum, nu spre calitatea și siguranța serviciului.

2. Siguranța cetățeanului – obligație constituțională și legală a statului

Siguranța cetățenilor nu reprezintă o opțiune de politică publică, ci o obligație pozitivă a statului, consacrată prin:

- • Constituția României, art. 22 – dreptul la viață și la integritate fizică și psihică;
- • Constituția României, art. 34 – dreptul la ocrotirea sănătății;
- • Constituția României, art. 135 alin. (2) lit. a) și f) – obligația statului de a asigura protecția vieții și crearea condițiilor necesare creșterii calității vieții.

Conform jurisprudenței constante a instanțelor constituționale și europene, aceste drepturi fundamentale implică obligații pozitive de prevenție, respectiv:

- • reglementarea adecvată a activităților cu potențial periculos;
- • control efectiv al serviciilor care afectează viața și integritatea persoanelor;
- • intervenția statului înainte de producerea prejudiciului, nu exclusiv sancționarea ulterioară.

Transportul de persoane reprezintă, prin natura sa, o activitate cu risc ridicat, ceea ce impune statului un standard sporit de diligență.

3. Contextul factual: siguranța rutieră – vulnerabilitate majoră a României

România se află, în mod constant, printre statele membre ale Uniunii Europene cu cele mai ridicate rate ale accidentelor rutiere grave și mortale, realitate recunoscută oficial la nivel național și european.

Acest context impunea:

- • prudență legislativă;
- • consolidarea mecanismelor de prevenție;
- • standarde ridicate de pregătire profesională;
- • control riguros al tuturor serviciilor de transport de persoane.

În locul consolidării siguranței rutiere, O.U.G. nr. 49/2019 a introdus un cadru normativ care a favorizat permiterea accesului la exercitarea activității într-o manieră accelerată, fără o corelare reală cu obiectivul reducerii riscurilor rutiere.

4. Conceperea defectuoasă a cadrului normativ instituit prin O.U.G. nr. 49/2019

Actul normativ a permis accesul la exercitarea unei activități de transport alternativ:

- • fără o analiză de impact solidă privind siguranța rutieră;
- • fără o corelare cu starea infrastructurii și nivelul real de educație rutieră;
- • fără instituirea unor mecanisme instituționale eficiente de supraveghere continuă.

Prin această abordare, accentul s-a mutat de la protecția cetățeanului către facilitarea accesului la activitate, fără garanții reale privind calitatea și siguranța serviciului prestat.

Anexa nr. 5 – Sinteză privind competențele profesionale obligatorii pentru conducătorii auto care efectuează transport persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere

Prezenta anexă sintetizează competențele profesionale stabilite prin Norma din 25 noiembrie 2024 privind pregătirea și atestarea profesională a conducătorilor auto care efectuează transport de persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere, aprobată prin Ordinul nr. 3892/2024. Scopul documentului este de a evidenția cunoștințele esențiale care contribuie la furnizarea unui serviciu public sigur, civilizat și educativ pentru populație.

1. Baza legală

Conform Ordinului nr. 3892/25.11.2024, conducătorii auto care efectuează transport persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere trebuie să urmeze cursuri de pregătire profesională și să obțină un certificat de atestare care confirmă dobândirea competențelor prevăzute la art. 4 și art. 6 din normă. Certificatul are valabilitate nedeterminată, fiind supus vizării o dată la 5 ani, în condițiile legii.

2. Domeniile principale de competență profesională

• Siguranța rutieră și prevenirea accidentelor – conduită preventivă, gestionarea riscurilor în trafic și protejarea pasagerilor.

• Acordarea primului ajutor – identificarea situațiilor de urgență și aplicarea tehnicilor elementare până la sosirea echipajelor medicale.

• Comunicare și relaționare cu publicul – politețe, respect, empatie, gestionarea situațiilor tensionate, protejarea demnității pasagerilor.

• Etică profesională și comportament civilizat – respectarea legislației, onestitate, punctualitate, responsabilitate în relația cu clientul și autoritățile.

• Cunoștințe de orientare urbană și turistică – informarea cetățenilor și turiștilor despre obiectivele culturale și administrative locale.

• Managementul situațiilor speciale – reacție adecvată în caz de conflict, accident sau comportament agresiv, respectând normele de siguranță personală și colectivă.

3. Importanța acestor cunoștințe pentru comunitate

Aplicarea acestor competențe în activitatea zilnică a conducătorilor auto contribuie direct la creșterea nivelului de siguranță și încredere al cetățenilor, la dezvoltarea unei imagini civilizate și moderne a serviciului de transport în regim de taxi și la consolidarea relației de respect între transportatori și administrația publică locală.

5. Rolul Autorității Rutiere Române și conflictul structural generat de autonomia economică

Autoritatea Rutieră Română, instituția responsabilă de autorizarea și controlul transportului alternativ, funcționează într-un regim de autonomie economică, finanțându-se preponderent din:

- • taxe de autorizare;
- • atestate profesionale;
- • ecusoane;
- • avize și alte venituri proprii.

Această structură a generat, în practică:

- • stimularea emiterii unui număr foarte mare de atestate;
- • orientarea activității către creșterea veniturilor proprii;
- • diminuarea rolului esențial de control efectiv al serviciului.

Anexa tehnică nr. 6 evidențiază în detaliu acest dezechilibru instituțional, cu impact direct asupra capacității statului de a-și îndeplini obligația constituțională de protecție a cetățenilor.

6. Pregătirea profesională formală – vulnerabilitate majoră pentru siguranța publică

Conform reglementărilor în vigoare, accesul la activitatea de transport alternativ presupune parcurgerea a 34 de ore obligatorii de pregătire profesională, destinate dobândirii de:

- • cunoștințe profesionale;
- • abilități de conducere defensivă;
- • noțiuni privind siguranța pasagerilor și conduita profesională.

În realitate, așa cum rezultă din Anexa tehnică nr. 5, aceste cursuri:

- • nu sunt desfășurate integral;
- • nu respectă durata și conținutul impuse;

- • funcționează adesea formal, fără evaluarea reală a competențelor dobândite.

Această situație conduce la permiterea accesului la exercitarea activității unor conducători auto:

- • insuficient pregătiți;
- • cu experiență limitată de conducere;
- • fără formare adecvată pentru un serviciu cu impact direct asupra vieții și integrității persoanelor.

7. Accesul masiv și rapid la exercitarea activității – risc sistemic pentru cetățeni

Prin proceduri de examinare sumare și prin lipsa unui control riguros ulterior, a fost permis accesul la exercitarea activității unui număr de ordinul sutelor de mii de conducători auto, într-un interval scurt de timp.

Această masificare:

- • crește semnificativ probabilitatea producerii accidentelor rutiere;
- • afectează siguranța pasagerilor și a celorlalți participanți la trafic;
- • contravine obligației statului de a reduce riscurile rutiere, nu de a le amplifica.

Anexa tehnică nr. 7 documentează consecințele directe asupra siguranței cetățenilor.

8. Legătura directă cu interesul general și obligația de prevenție

Problematica analizată nu este una economică sau concurențială, ci una care privește:

- • viața și integritatea fizică a cetățenilor;
- • responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale;
- • siguranța publică ca valoare constituțională.

Prin O.U.G. nr. 49/2019 și prin lipsa unui control real și efectiv, statul a tolerat funcționarea:

- • unui serviciu insuficient verificat;
- • prestat de personal nepregătit corespunzător;
- • într-un domeniu cu risc major asupra vieții umane.

9. Concluzie de principiu

Într-un stat în care siguranța rutieră reprezintă deja o problemă majoră, statul are obligația de a oferi cele mai bune condiții de protecție cetățenilor, nu de a introduce reglementări care sporesc riscurile.

Prin modul de concepere și aplicare a O.U.G. nr. 49/2019:

- • obligația pozitivă de protecție a cetățenilor a fost slăbită;
- • controlul efectiv a fost substituit de formalism administrativ;
- • siguranța publică a fost pusă în pericol.

Anexele tehnice nr. 5, 6 și 7, atașate prezentului document, demonstrează în mod concret aceste deficiențe și susțin necesitatea unei analize de constituționalitate din perspectiva siguranței cetățeanului și a interesului general al societății.



Anexa nr. 6 – Analiză privind impactul autogestiunii Autorității Rutiere Române (A.R.R.) asupra procesului de pregătire profesională și siguranței publice

Analiza prezentă evidențiază efectele concrete ale regimului de autogestiune economică al Autorității Rutiere Române (A.R.R.) asupra calității procesului de formare profesională a conducătorilor auto și asupra nivelului de siguranță publică. În contextul actual, A.R.R. funcționează pe baza autofinanțării integrale, fără subvenții bugetare, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 626/2015.

Această formă de autogestiune, deși oferă independență financiară instituției, a condus în practică la o prioritizare a obiectivelor economice în detrimentul celor de calitate și control. Pentru a-și menține veniturile proprii, A.R.R. și centrele de pregătire acreditate au relaxat treptat criteriile de selecție și evaluare, transformând examenele de atestare profesională într-o formalitate. Reducerea numărului efectiv de ore de pregătire teoretică și practică a determinat o scădere vizibilă a nivelului real de competență al candidaților.

Această tendință reprezintă o problemă de fond, cu implicații directe asupra siguranței publice. Conducătorii auto slab pregătiți nu pot răspunde corespunzător situațiilor de urgență, nu dețin cunoștințe solide privind normele de siguranță rutieră, conduita preventivă sau acordarea primului ajutor. În plus, lipsa unei educații civice și profesionale adecvate afectează imaginea generală a serviciilor de transport în regim de taxi și în regim de închiriere, reducând încrederea cetățenilor în sistem.

Prin urmare, se constată că actualul model economic de funcționare al A.R.R., centrat pe autofinanțare și încasări din taxe și servicii, a slăbit rolul educativ și de control al instituției. În lipsa unei intervenții metodologice din partea Ministerului Transporturilor sau a unei restructurări a criteriilor de evaluare profesională, calitatea formării va continua să scadă, iar siguranța publică va fi afectată progresiv.

Concluzie: Autogestiunea economică a A.R.R., în forma actuală, a generat dezechilibre între obiectivul financiar și cel educațional, afectând eficiența procesului de pregătire profesională și reducând nivelul de siguranță rutieră. Este necesară o reechilibrare între independența financiară și responsabilitatea instituțională pentru garantarea unui sistem de formare corect, exigent și sigur pentru cetățeni.

PARTIDUL TAXIMETRISTILOR SI TRANSPORTATORILOR EUROPENI
P.T.T.E
PREȘEDINTE
CIF: 52662485

Anexa nr. 7 – Evoluția veniturilor Autorității Rutiere Române (A.R.R.) în perioada 2020–2024 și analiza structurii economice

Prezenta anexă oferă o sinteză a evoluției veniturilor totale și a structurii principale a surselor de finanțare ale Autorității Rutiere Române (A.R.R.) în perioada 2020–2024, pe baza datelor publice din Rapoartele de activitate și Bugetele de venituri și cheltuieli aprobate prin ordine ale Ministerului Transporturilor.

1. Evoluția veniturilor totale (2020–2024)

An	Venituri totale (mii lei)	Evoluție (%)	Observații
2020	131.558	—	Activitate redusă din cauza pandemiei.
2021	122.163	▼ -7%	Scădere temporară post-pandemie.
2022	150.664	▲ +23%	Creștere majoră – reluarea activităților și reautorizări.
2023	131.017	▼ -13%	Corecție față de vârful din 2022; rectificare BVC.
2024	142.437	▲ +8,7%	Creștere moderată, consolidare veniturilor proprii.

2. Structura veniturilor (pondere estimativă în total)

Tip venit	2020	2021	2022	2023	2024
Taxe și tarife pentru licențe, autorizații, atestate	78%	79%	82%	83%	84%
Tarife pentru	11%	10%	9%	8%	7%

controale și verificări					
Dobânzi și alte venituri financiare	3%	4%	3%	2%	2%
Venituri din concesiuni, chirii, alte servicii	6%	7%	6%	7%	7%

3. Analiză economică

În perioada 2020–2024, veniturile totale ale A.R.R. au crescut de la aproximativ 131 milioane lei la 142 milioane lei, marcând o creștere globală de circa 8,3%. Deși evoluția generală este pozitivă, analiza structurii arată o dependență tot mai mare de taxele și tarifele aferente atestatelor și licențelor, în timp ce ponderea veniturilor provenite din activități de control și inspecție s-a redus de la aproximativ 11% la 7%.

Această tendință indică o orientare economică predominant administrativă, axată pe volum și încasări, în detrimentul activităților de verificare și control de fond. Pe termen lung, diminuarea ponderii controalelor poate avea efecte negative asupra calității serviciilor, a siguranței rutiere și a respectării standardelor profesionale.

PARTIDUL TAXIMETRISTILOR SI TRANSPORTATORILOR EUROPENI
P.T.T.E
PRESEDINTE
CIF: 52662485

ANEXA NR. 5

De ce Legea nr. 204/2019 nu înlătură neconstituționalitatea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019

Prezenta anexă completează sesizarea privind excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019 și are ca scop clarificarea efectelor juridice ale aprobării acesteia prin Legea nr. 204/2019, din perspectiva controlului de constituționalitate exercitat de Curtea Constituțională a României.

1. Aprobarea prin lege nu acoperă viciile de neconstituționalitate ale ordonanței de urgență

Potrivit jurisprudenței constante a Curții Constituționale a României, aprobarea unei ordonanțe de urgență prin lege nu înlătură viciile de neconstituționalitate existente la momentul adoptării acesteia. Controlul de constituționalitate vizează condițiile de emitere a ordonanței, respectiv existența situației extraordinare, caracterul urgent al reglementării și respectarea limitelor prevăzute de art. 115 alin. (4) din Constituția României.

Prin urmare, Legea nr. 204/2019, având caracterul unei legi de aprobare, nu poate valida retroactiv o ordonanță de urgență adoptată cu încălcarea condițiilor constituționale.

2. Distincția dintre controlul asupra ordonanței și controlul asupra legii de aprobare

Ordonanța de urgență și legea de aprobare sunt acte normative distincte. Curtea Constituțională poate fi sesizată cu privire la neconstituționalitatea ordonanței de urgență chiar și după aprobarea acesteia prin lege, întrucât viciile de neconstituționalitate extrinsecă ale ordonanței nu sunt transferate și nici acoperite de legea de aprobare.

Legea nr. 204/2019 nu reprezintă o reglementare nouă și autonomă, ci doar un act de confirmare formală a ordonanței, fără o reanalizare a condițiilor de urgență și fără o evaluare a efectelor produse în practică.

3. Rolul Avocatului Poporului în sesizarea Curții Constituționale

Conform art. 146 lit. d) din Constituția României, Avocatul Poporului are dreptul de a sesiza Curtea Constituțională cu privire la neconstituționalitatea ordonanțelor de urgență ale Guvernului, fără limită de timp și independent de existența unui litigiu pendinte.

Acest drept subzistă și în situația în care ordonanța de urgență a fost aprobată ulterior prin lege, întrucât obiectul sesizării îl constituie actul Guvernului și condițiile constituționale ale emiterii acestuia.

4. Efectele constatării neconstituționalității ordonanței de urgență asupra legii de aprobare

În ipoteza admiterii excepției de neconstituționalitate a O.U.G. nr. 49/2019, efectele deciziei Curții Constituționale se răsfrâng și asupra Legii nr. 204/2019, în măsura în care aceasta aprobă și menține efectele unui act normativ neconstituțional.

Curtea Constituțională a statuat în mod constant că legea de aprobare nu poate supraviețui juridic unei ordonanțe de urgență declarate neconstituționale în ansamblul său, întrucât aceasta își pierde fundamentul normativ.

5. Concluzie

În concluzie, existența Legii nr. 204/2019 nu împiedică și nu limitează controlul de constituționalitate asupra Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019. Dimpotrivă, analiza efectelor produse de această ordonanță în timp confirmă persistența și gravitatea viciilor de neconstituționalitate invocate.

Prin urmare, Avocatul Poporului poate sesiza în mod legitim Curtea Constituțională a României cu privire la neconstituționalitatea O.U.G. nr. 49/2019, chiar și ulterior aprobării acesteia prin Legea nr. 204/2019.

VI. Concluzia privind neconstituționalitatea

Din ansamblul argumentelor prezentate rezultă că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 nu reprezintă o simplă opțiune de politică publică, ci un act normativ care a produs efecte negative sistemice, cu impact direct asupra interesului general al societății, asupra finanțelor publice, asupra sănătății populației și asupra funcționării statului.

Astfel, se constată că O.U.G. nr. 49/2019:

– nu respectă condițiile restrictive prevăzute de art. 115 alin. (4) din Constituția României, neexistând o situație extraordinară reală, obiectivă și verificabilă care să justifice adoptarea sa;

– contrazice propriul preambul, în care Guvernul a afirmat în mod expres că prin adoptarea ordonanței „nu se prejudiciază", „nu se aduce atingere" și „nu se antrenează consecințe negative";

– a produs prejudicii economice și bugetare semnificative, dovedite prin rapoartele oficiale ale ANAF și DGAF și sintetizate în anexele depuse;

– a generat consecințe negative grave asupra societății, constând în afectarea siguranței cetățenilor, creșterea traficului urban, accentuarea poluării și deteriorarea sănătății publice;

– a slăbit rolul constituțional al statului și al autorităților administrației publice locale, prin abandonarea unui cadru legal existent și funcțional privind organizarea unui serviciu public de interes local;

– a distorsionat concurența și piața muncii, prin favorizarea unui model economic insuficient controlat, în detrimentul unui sistem fiscalizat, transparent și supus controlului public.

Prin aceste efecte cumulate, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 a generat un dezechilibru profund în funcționarea ordinii economice și administrative, afectând capacitatea statului de a-și îndeplini obligațiile constituționale prevăzute de art. 1 alin. (3) și (5), art. 34 și art. 135 alin. (2) din Constituția României.

În consecință, având în vedere încălcarea condițiilor constituționale privind adoptarea ordonanțelor de urgență, precum și impactul negativ real și demonstrat asupra interesului general al societății, rezultă că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 este neconstituțională în ansamblul său, impunându-se admiterea excepției de neconstituționalitate și sesizarea Curții Constituționale a României.

ANEXA NR. 6

JURISPRUDENȚA CURȚII CONSTITUȚIONALE A ROMÂNIEI

privind eliminarea ordonanțelor de urgență pentru încălcarea art. 115 alin. (4) din Constituție

Prezenta anexă este întocmită în susținerea excepției de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019

și are ca scop evidențierea jurisprudenței constante a Curții Constituționale a României privind sancționarea

ordonanțelor de urgență adoptate fără existența unei situații extraordinare reale, obiective și verificabile

sau care produc efecte contrare celor afirmate în preambul.

1. Standardul constituțional privind ordonanțele de urgență – art. 115 alin. (4)

Prin Decizia nr. 258 din 14 martie 2006, Curtea Constituțională a statuat că ordonanța de urgență este justificată

numai în cazul existenței unei situații extraordinare, caracterizată prin circumstanțe excepționale,

care impun adoptarea unor măsuri imediate pentru a evita o gravă atingere adusă interesului public.

Curtea a reținut că simpla oportunitate politică sau economică nu poate justifica adoptarea unei ordonanțe de urgență,

iar urgența trebuie să fie reală și demonstrată în mod obiectiv.

2. Lipsa situației extraordinare – motiv de neconstituționalitate în ansamblu

Prin Decizia nr. 255 din 11 mai 2005, Curtea Constituțională a constatat neconstituționalitatea unei ordonanțe de urgență

pentru încălcarea art. 115 alin. (4) din Constituție, reținând că Guvernul nu a demonstrat existența unei situații extraordinare

și că, în mod obiectiv, o asemenea situație nici nu exista.

Curtea a subliniat că invocarea generică a urgenței în preambul nu este suficientă,

în lipsa unor elemente factuale concrete care să justifice imposibilitatea amânării reglementării.

3. Contradicția dintre preambul și efectele produse – criteriu de control

În jurisprudența sa constantă, Curtea Constituțională a analizat dacă efectele reale ale ordonanței

corespund celor afirmate de Guvern în preambul.

Atunci când efectele produse contrazic afirmațiile privind lipsa prejudiciilor sau a consecințelor negative,

Curtea a constatat încălcarea art. 115 alin. (4), întrucât condițiile constituționale de emitere nu mai sunt îndeplinite.

Această linie jurisprudențială este relevantă în mod direct pentru O.U.G. nr. 49/2019,

care a generat consecințe economice, sociale și bugetare negative,

contrar celor afirmate expres de Guvern în preambul.

4. Eliminarea ordonanței de urgență – efect direct al admiterii excepției

Prin Decizia nr. 859 din 10 decembrie 2015, Curtea Constituțională a admis excepția de neconstituționalitate

și a constatat neconstituționalitatea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2015,

reținând încălcarea condițiilor constituționale privind adoptarea ordonanțelor de urgență.

Această decizie confirmă faptul că încălcarea art. 115 alin. (4) atrage eliminarea ordonanței de urgență

din ordinea juridică, atunci când viciul afectează actul normativ în ansamblul său.

5. Efectul asupra legii de aprobare a ordonanței de urgență

Prin Decizia nr. 421 din 9 mai 2007, Curtea Constituțională a constatat neconstituționalitatea

Legii de aprobare a unei ordonanțe de urgență, împreună cu ordonanța însăși,

reținând că legea de aprobare nu poate supraviețui juridic unui act normativ neconstituțional.

Curtea a statuat că viciile de neconstituționalitate ale ordonanței de urgență

se răsfrâng asupra legii de aprobare, atunci când aceasta menține efectele actului neconstituțional.

6. Concluzie jurisprudențială aplicabilă O.U.G. nr. 49/2019

Jurisprudența Curții Constituționale a României demonstrează în mod constant că:

– lipsa unei situații extraordinare reale atrage neconstituționalitatea ordonanței de urgență;

– urgența trebuie să fie demonstrată prin elemente obiective, nu doar afirmată în preambul;

– producerea de efecte negative contrare celor afirmate de Guvern confirmă încălcarea art. 115 alin. (4);

– admiterea excepției de neconstituționalitate determină eliminarea ordonanței din ordinea juridică;

– legea de aprobare nu poate valida retroactiv o ordonanță neconstituțională.

Aceste principii jurisprudențiale sunt pe deplin aplicabile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 49/2019,

care a fost adoptată fără existența unei situații extraordinare reale și care a generat efecte negative

asupra interesului general al societății.

ANEXA NR. 7

JURISPRUDENȚĂ ȘI STANDARDE EUROPENE (CEDO / UE)

privind adoptarea măsurilor „de urgență" și limitele lor (necesitate, proporționalitate, legalitate, control efectiv)

Notă metodologică:

În dreptul european nu există instituția „ordonanței de urgență" în sensul art. 115 alin. (4) din Constituția României.

Cu toate acestea, Curtea Europeană a Drepturilor Omului (CEDO) și Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE)

au dezvoltat standarde obligatorii privind măsurile adoptate „în regim de urgență" sau cu putere normativă rapidă,

în special atunci când acestea afectează drepturi, libertăți, concurența loială, siguranța publică ori interesul general.

A. Curtea Europeană a Drepturilor Omului (CEDO) – Art. 15 CEDO și standardul „strict necesar"

1. Condițiile pentru derogarea de la drepturi în situații excepționale

Art. 15 CEDO permite derogări numai „în timp de război sau altă situație de urgență publică ce amenință viața națiunii",

iar măsurile trebuie să fie „strict cerute de exigențele situației". CEDO verifică, printre altele:

– dacă dreptul comun (legi ordinare) ar fi fost suficient;

– dacă măsurile sunt limitate în scop și durată;

– existența garanțiilor și a controlului jurisdicțional;

– caracterul nediscriminatoriu și compatibilitatea cu celelalte obligații internaționale.

Aceste criterii sunt sintetizate în Ghidul CEDO privind Art. 15 (Derogare în timp de urgență).

2. Exemple de jurisprudență CEDO relevantă pentru standardul „necesitate / imposibilitatea amânării"

CEDO a analizat existența urgenței și caracterul proporțional al măsurilor în cauze precum:

– Lawless v. Irlanda (nr. 3) (1961) – criterii privind suficiența dreptului comun;

– Irlanda v. Regatul Unit (1978) – controlul asupra măsurilor luate și asupra garanțiilor;

– Brannigan și McBride v. Regatul Unit (1993) – necesitatea menținerii controlului și a garanțiilor;

– A. și alții v. Regatul Unit [MC] (2009) – necesitate, durată și control efectiv în context de urgență.

(Selecția și criteriile sunt prezentate sistematic în Ghidul CEDO privind Art. 15.)

3. Control efectiv și remedii – măsuri adoptate prin „decrete de urgență"

În cauze privind măsuri adoptate prin decrete/acte normative de urgență, CEDO a accentuat exigența

controlului jurisdicțional efectiv și a unui remediu real. Exemplu:

– Pişkin v. Turcia (15 decembrie 2020) – încălcarea dreptului la un proces echitabil în lipsa unui control efectiv

asupra unei măsuri bazate pe un decret legislativ de urgență.

B. Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) – statul de drept, certitudine juridică și proporționalitate

1. Statul de drept și protecția jurisdicțională efectivă

CJUE a stabilit că valoarea „statului de drept" (art. 2 TUE) și obligația statelor membre de a asigura protecție jurisdicțională

efectivă (art. 19 alin. (1) TUE) impun existența unor căi de atac reale și a unui control judiciar independent,

element esențial atunci când măsuri normative rapide afectează drepturi și interese legitime.

Cauză reper:

– C-64/16, Associação Sindical dos Juízes Portugueses (27 februarie 2018) – art. 19 TUE dă expresie concretă valorii statului de drept,

iar protecția jurisdicțională efectivă este de esența acestuia.

2. Certitudinea juridică – reguli clare, previzibile, aplicabile nediscriminatoriu

CJUE aplică principiul certitudinii juridice: normele trebuie să fie clare și previzibile, pentru ca persoanele să își poată

cunoaște drepturile și obligațiile și să își poată adapta conduita.

Cauză relevantă:

– C-72/15, Rosneft (28 martie 2017) – cerința de claritate și previzibilitate (principiul certitudinii juridice).

3. Proporționalitate și interes general

În sistemul dreptului UE, restrângerile drepturilor și intervențiile normative trebuie să urmărească un scop legitim de interes general

și să nu fie disproporționate sau nerezonabile, păstrând un echilibru între obiectiv și efectele asupra societății.

C. Concluzie de aplicabilitate la argumentele invocate în cauza O.U.G. nr. 49/2019 (România)

Standardele europene converg pe aceleași idei centrale invocate în excepția de neconstituționalitate:

– „urgența" trebuie să fie reală și demonstrată; nu poate fi doar afirmată;

– măsurile rapide trebuie să fie strict necesare și proporționale, limitate ca scop și durată;

– trebuie să existe garanții și control jurisdicțional efectiv;

– trebuie evitate discriminările și distorsiunile care afectează interesul general al societății;

– trebuie respectate certitudinea juridică și previzibilitatea normelor.

Aceste repere europene întăresc interpretarea art. 115 alin. (4) din Constituția României în sensul său strict,

și confirmă că măsurile adoptate „în regim de urgență" sunt acceptabile numai atunci când sunt necesare,

proporționale, verificabile și orientate către protejarea interesului public, nu către crearea de dezechilibre structurale

în economie și societate.

NOTĂ DE ÎNCHEIERE

(Concluzii scrise finale)

Subsemnatul, Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (PTTE), în calitate de autor al excepției de neconstituționalitate privind O.U.G. nr. 49/2019 referitoare la transportul alternativ, formulăm prezenta NOTĂ DE ÎNCHEIERE, în vederea sintetizării finale a argumentelor juridice și constituționale deja depuse la dosar.

I. Stadiul procedural al cauzei

Dosarul este complet, toate înscrisurile, analizele juridice și anexele fiind depuse și structurate conform opisului înaintat instanței. Prezenta notă nu introduce argumente noi, ci are rolul de a evidenția, într-o formă sintetică și coerentă, esența criticilor de neconstituționalitate formulate.

II. Ideea centrală a excepției

O.U.G. nr. 49/2019 reprezintă o intervenție normativă majoră asupra unui sector de interes public general, adoptată fără existența unei situații extraordinare reale și fără respectarea condițiilor stricte impuse de art. 115 alin. (4) din Constituția României. Actul normativ criticat a generat dezechilibre economice, afectarea concurenței loiale, scăderea siguranței serviciilor de transport și distorsiuni fiscale, toate în lipsa unei justificări obiective și proporționale.

III. Lipsa urgenței reale și încălcarea art. 115 alin. (4) din Constituție

Analizele depuse la dosar demonstrează că situația invocată de Guvern nu era imprevizibilă și nu impunea o reglementare prin ordonanță de urgență. Instrumentele legislative ordinare erau disponibile, iar lipsa unei evaluări prealabile reale contravine jurisprudenței constante a Curții Constituționale privind caracterul excepțional al ordonanțelor de urgență.

IV. Disproporționalitatea măsurilor și afectarea interesului general

O.U.G. nr. 49/2019 a produs efecte structurale negative asupra interesului economic general, concurenței loiale și siguranței publice, fără existența unor garanții adecvate. Așa cum rezultă din anexele economice și instituționale depuse, măsurile adoptate au favorizat dezechilibre sistemice și au afectat negativ atât operatorii existenți, cât și utilizatorii finali ai serviciilor de transport.

V. Standardele europene relevante (Anexa nr. 7)

Jurisprudența europeană, astfel cum este sintetizată în Anexa nr. 7, confirmă că măsurile adoptate în regim de urgență trebuie să fie strict necesare, proporționale, limitate în timp

și supuse unui control jurisdicțional efectiv. Aceste standarde întăresc interpretarea restrictivă a noțiunii de urgență și susțin concluzia că O.U.G. nr. 49/2019 nu respectă exigențele statului de drept.

VI. Concluzie finală

Având în vedere ansamblul argumentelor constituționale, economice și europene expuse, solicităm admiterea excepției de neconstituționalitate a O.U.G. nr. 49/2019 și sesizarea Curții Constituționale a României, în vederea restabilirii legalității constituționale și protejării interesului general al societății.

Data: _____

Semnătura: _____

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (PTTE)

Semnatari:

Partidul Taximetriștilor și Transportatorilor Europeni (PTTE)

Asociația Transfrontalieră a Taximetriștilor Rom–Bg

Asociația Aripa 18
Președinte: Daniel Mitrea

Asociația Profesională Puterea Oricărui Taximetrist
Președinte: Daniel Mitrea

Asociația Șoferilor de Taxi București–Ilfov (A.S.T.)
Președinte: Cristian Coman



ROUMANIE

ROMÂNIA

ROMANIA

CARTE D'IDENTITE

CARTE DE IDENTITATE

IDENTITY CARD

SERIA GG NR 553231

CNP 1740502520043

L5L5A

Nume/Nom/Last name

HORAHANIU

Prenume/Prenom/First name

PETRUȚ-MARIUS

Cetățenie/Nationalite/Nationality

Română / ROU

Sex/Sexe/Sex

M

Loc nastere/Lieu de naissance/Place of birth

Jud.GR Mun.Giurgiu

Domiciliu/Adresse/Address

Jud.GR Mun.Giurgiu

Str.Tineretului bl.E1 sc.D et.2 ap.70

916 GR

Emisă de/Delivree par/Issued by

SPCLEP Giurgiu

Valabilitate/Validite/Validity

21.10.21-02.05.2031

IDROUHORAHANIU<<PETRUT<MARIUS<<<<<<<

GG553231<5ROU7405028M3105021152004 39

DOSAR NR. 18728/3/2025

ROMÂNIA
TRIBUNALUL BUCUREŞTI - SECŢIA a IV-a CIVILĂ
Sentinţa civilă nr. 47/DEC/P
Şedinţa din camera de consiliu din data de 15.07.2025
Tribunalul constituit din:
Preşedinte: Ioana-Andreea Mihai
Grefier: Alexandra Elena Stan

Parchetul de pe lângă Tribunalul Bucureşti a fost reprezentat prin procuror Carmen REINKE

Pe rol se află soluționarea cauzei civile formulate de petenții Boteanu Ruse Ionel, Filip Gabriel şi Horahaniu Petruț Marius, având ca obiect *partide politice – dobândire personalitate juridică.*

La apelul nominal făcut în şedinţă publică, au răspuns petenții, prin avocat Tudor Izabela-Maria, care depune la dosar împuternicire avocaţială.

Procedura de citare este nelegal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de şedinţă învederează tribunalul lipsa dovezii de citare cu Boteanu-Ruse Ionel, după care,

Tribunalul constată că procedura citare cu petentul Boteanu-Ruse Ionel este legal îndeplinită, având în vedere că s-a prezent apărătorul ales.

Petenții, prin avocat, solicită ca comunicare actelor de procedură pentru petenții să fie la sediul cabinetului de avocatură din comuna Frăteşti, sat Remuş, str. Bucureşti, nr. 174, jud. Giurgiu.

Tribunalul procedează la verificarea competenței, în conformitate cu prevederile art. 131, alin. (1) C.proc.civ. şi acordă cuvântul asupra acestui aspect.

Petenții, prin avocat, apreciază că Tribunalul Bucureşti este instanţa competentă să soluționeze prezenta cauză din punct de vedere general, material şi teritorial.

Reprezentantul Ministerului Public - Parchetul de pe lângă Tribunalul Bucureşti, având cuvântul, apreciază că Tribunalul Bucureşti este instanţa competentă să soluţioneze prezenta cauză din punct de vedere general, material şi teritorial.

Tribunalul apreciază că este competent general, material şi teritorial să soluţioneze prezenta cauză în baza dispoziţiilor art. 18 din Legea nr. 14/2003.

Nefiind cereri prealabile de formulat, tribunalul acordă cuvântul asupra probelor.

Petenții, prin avocat, solicită încuviinţarea probei cu înscrisuri.

Reprezentantul Ministerului Public - Parchetul de pe lângă Tribunalul Bucureşti, având cuvântul, arată că este de acord cu încuviinţarea probei cu înscrisuri.

Tribunalul, în baza art. 258 alin. 1 raportat la art. 255 alin. 1 Cod procedură civilă, încuviinţează proba cu înscrisurile depuse la dosarul cauzei, apreciind că este admisibilă şi concludentă.

Nemaifiind alte cereri de formulat, probe de administrat şi excepţii de invocat, tribunalul constată cauza în stare de judecată şi în baza dispoziţiilor art. 244 C.proc.civ., declară închisă faza de cercetare a procesului şi acordă cuvântul pe fondul cauzei.

Petenții, prin avocat, solicită admiterea cererii, astfel cum a fost formulată, să se dispună înregistrarea partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni, având în vedere că sunt îndeplinite condiţiile prevăzute în Lega 14/2003.

Reprezentantul Ministerului Public - Parchetul de pe lângă Tribunalul Bucureşti, având cuvântul, arată că din probatoriu administrat rezultă faptul că sunt îndeplinite toate condiţiile prevăzute de Legea 14/2003, motiv pentru care, solicită admiterea acțiunii.

Tribunalul reține cauza în pronunțare.

TRIBUNALUL

Deliberând asupra cauzei civile de faţă, constată următoarele:

Prin **cererea** înregistrată pe rolul Tribunalului Bucureşti - Secţia a IV-a Civilă la data de 30.05.2025, petenţii Boteanu Ruse Ionel, Filip Gabriel şi Horahaniu Petruţ Marius au solicitat tribunalului să dispună înregistrarea Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni în Registrul partidelor politice aflat la grefa Tribunalului Bucureşti.

În drept, a invocat dispoziţiile art. 40 din Constituţia României şi art. 18 şi urm. Din Legea 14/2003 a partidelor politice .

În dovedire, a solicitat încuviinţarea probei cu înscrisuri.

Analizând probatoriul administrat în cauză, reţine următoarele:

Prin actul de constituire depus la filele 4-5, petenţii Boteanu-Ruse Ionel, Filip Gabriel şi Horahaniu Petruţ Marius, alături de Horahaniu Angelica şi Ursuleanu Vasile au hotărât înfiinţarea unui nou partid politic numit Partidul Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni, având sediul în Municipiul Giurgiu, Uliţa Dorobamţi, nr. 12, judeţul Giurgiu.

Potrivit art. 1 din Legea nr. 14/2003, partidele politice sunt asociaţii cu caracter politic ale cetăţenilor români cu drept de vot, care participă în mod liber la formarea şi exercitarea voinţei lor politice, îndeplinind o misiune publică garantată de Constituţie. Ele sunt persoane juridice de drept public.

Conform dispoziţiilor art. 2 din acelaşi act normativ, prin activitatea lor, partidele politice promovează valorile şi interesele naţionale, pluralismul politic, contribuie la formarea opiniei publice, participă cu candidaţi în alegeri şi la constituirea unor autorităţi publice şi stimulează participarea cetăţenilor la scrutinuri, potrivit legii.

Totodată, potrivit art. 18 din Legea nr. 14/2003, pentru înregistrarea unui partid politic se depun la Tribunalul Bucureşti următoarele documente:

a) cererea de înregistrare, semnată de conducătorul organului executiv al partidului politic şi de cel puţin 2 membri fondatori;

b) statutul partidului, întocmit conform prevederilor art. 10;

c) programul partidului;

d) actul de constituire, semnat de cel puţin 3 membri fondatori;

e) o declaraţie privitoare la sediu şi la patrimoniul partidului;

f) dovada deschiderii contului bancar.

Conform art. 18 alin. 2, cererea de înregistrare se afişează la sediul Tribunalului Bucureşti timp de 15 zile, iar potrivit alin. 3 al aceluiaşi articol, în termen de 3 zile de la data depunerii cererii de înregistrare, anunţul cu privire la aceasta se publică de către solicitant într-un ziar central de mare tiraj.

Potrivit art. 19, lista semnăturilor membrilor fondatori trebuie să conţină numele şi prenumele, data naşterii, adresa, felul actului de identitate, seria şi numărul acestuia, precum şi semnătura. Membrii fondatori ai unui partid politic pot fi numai cetăţeni cu drept de vot. Lista va fi însoţită de o declaraţie pe propria răspundere a persoanei care a întocmit-o, care să ateste autenticitatea semnăturilor, sub sancţiunea prevăzută la art. 326 din Codul penal. Lista trebuie să cuprindă cel puţin 3 membri fondatori.

De asemenea, conform prevederilor art. 9 din Legea nr. 14/2003, fiecare partid politic trebuie să aibă statut şi program politic proprii, iar potrivit art. 10 din acelaşi act normativ, statutul partidului politic cuprinde în mod obligatoriu:

a) denumirea integrală şi denumirea prescurtată;

b) descrierea semnului permanent;

c) semnul permanent sub formă grafică alb-negru şi color, în anexă;

d) sediul central;

e) menţiunea expresă că urmăreşte numai obiective politice;

f) drepturile şi îndatoririle membrilor;

g) sancţiunile disciplinare şi procedurile prin care acestea pot fi aplicate membrilor;

h) procedura de alegere a organelor executive şi competenţele acestora;

i) competenţa adunării generale a membrilor sau a delegaţilor acestora;

j) organele împuternicite să prezinte candidaturi în alegerile locale, parlamentare, europarlamentare şi prezidenţiale;
k) organul competent să propună reorganizarea partidului sau să decidă asocierea într-o alianţă politică ori în alte forme de asociere;
l) condiţiile în care îşi încetează activitatea;
m) modul de administrare a patrimoniului şi sursele de finanţare, stabilite în condiţiile legii;
n) organul care reprezintă partidul în relaţiile cu autorităţile publice şi terţi;
o) alte menţiuni prevăzute ca obligatorii în prezenta lege."

În cauza de faţă, tribunalul constată că s-au depus la dosar documentele prevăzute de dispoziţiile art. 18 din Legea nr. 14/2003, respectiv cererea de înregistrare semnată de conducătorul organului executiv al partidului politic – petentul Horahaniu Petruţ-Marius şi de încă 2 membri fondatori, Statutul partidului întocmit potrivit prevederilor art. 10 şi Programul partidului (filele 9-34), precum şi certificatele de cazier judiciar ale preşedintelui Horahaniu Petruţ-Marius şi ale celorlalţi membri fondatori din care rezultă că aceştia sunt cetăţeni români cu drept de vot (filele 35-45). Totodată, s-au depus la dosar sigla şi semnul electoral al partidului, s-a făcut dovada deschiderii contului bancar (fila 46 bis) şi s-a depus declaraţia privitoare la sediu (fila 46).

Pentru aceste considerente, va admite cererea, va acorda personalitate juridică Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni, de la data rămânerii definitive a prezentei decizii şi va dispune înregistrarea Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni în Registrul partidelor politice aflat la grefa Tribunalului Bucureşti.

PENTRU ACESTE MOTIVE,
ÎN NUMELE LEGII,
HOTĂRĂŞTE:

Admite cererea formulată de petenţii Boteanu Ruse Ionel, Filip Gabriel şi Horahaniu Petruț Marius, toți cu domiciliul procesual ales în comuna Frătești, sat Remuș, str. București, nr. 174, jud. Giurgiu.

Acordă personalitate juridică Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni, de la data rămânerii definitive a prezentei decizii.

Dispune înregistrarea Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni în Registrul partidelor politice aflat la grefa Tribunalului Bucureşti.

Cu drept de a formula apel în termen de 5 de zile de la comunicarea sentinţei, iar cererea de apel se depune la Tribunalul Bucureşti – Secţia a IV-a Civilă, sub sancţiunea nulităţii.

Pronunţată prin punerea soluţiei la dispoziţia părţilor de către grefa instanţei astăzi, 15.07.2025.

PREŞEDINTE,
Ioana-Andreea Mihai

GREFIER,
Alexandra Elena Stan

Red. IAM/tehn. AES/

TRIBUNALUL BUCUREŞTI
SECŢIA A IV-A CIVILĂ
Prezenta copie este conformă cu originalul aflat în dosarul acestui Tribunal Nr. 187 28/3/2026
Se legalizează de noi.
Grefier,

TRIBUNALUL BUCUREŞTI
SECŢIA A IV-A CIVILĂ
Definitivă la data de 09.09.2025 prin neapelare
Eliberat azi, 24.09.2025

EXTRAS DIN REGISTRUL PARTIDELOR POLITICE

LEGEA NR.14/2003, REPUBL., CU MODIF. ŞI COMPLET.ULT.

.....

NR. CRT. 366

Partidul politic cu denumirea integrală „**PARTIDUL TAXIMETRIŞTILOR ŞI TRANSPORTATORILOR EUROPENI**" şi denumirea prescurtată „**P.T.T.E**", înregistrat conform sentinţei *civile nr.47/DEC/P pronunţate de Tribunalul Bucureşti - Secţia a IV -a Civilă, în dosarul nr.18728/3/2025 în şedinţa din Camera de consiliu din data de 15.07.2025,* definitivă.

Sentinţa civilă nr. 47/DEC/P pronunţată de Tribunalul Bucureşti - Secţia a IV-a Civilă, în dosarul nr.18728/3/2025 în Camera de consiliu din data de 15.07.2025:

„ Admite cererea formulată de petenţii Boteanu Ruse Ionel, Filip Gabriel şi Horahaniu Petruț Marius, toți cu domiciliul procesual ales în comuna Frătești, sat Remuș, str. București, nr. 174, jud. Giurgiu.

Acordă personalitate juridică Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni, de la data rămânerii definitive a prezentei decizii.

Dispune înregistrarea Partidului Taximetriştilor şi Transportatorilor Europeni în Registrul partidelor politice aflat la grefa Tribunalului Bucureşti.

Cu drept de a formula apel în termen de 5 de zile de la comunicarea sentinţei, iar cererea de apel se depune la Tribunalul Bucureşti – Secţia a IV-a Civilă, sub sancţiunea nulităţii.

Pronunţată prin punerea soluţiei la dispoziţia părţilor de către grefa instanţei astăzi, 15.07.2025.."

**Notă:*

Definitivă la data de 09.09.2025 prin neapelare, potrivit referatului compartimentului Grefă al Secţiei a IV-a Civile a Tribunalului Bucureşti din data de 24.09.2025 .

Actul de constituire al partidului politic cu denumirea integrală **„PARTIDUL TAXIMETRIŞTILOR ŞI TRANSPORTATORILOR EUROPENI"** şi denumirea prescurtată **"P.T.T.E "**, *se află la filele nr. 4-5din dosarul nr. 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti - Secţia a IV -a Civilă;*

Programul politic al partidului politic cu denumirea integrală **„PARTIDUL TAXIMETRIŞTILOR ŞI TRANSPORTATORILOR EUROPENI"** şi denumirea prescurtată **"P.T.T.E "**, *se află la fila nr.34 din dosarul nr. 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti- Secţia a IV -a Civilă;*

Statutul partidului politic cu denumirea integrală **„PARTIDUL TAXIMETRIŞTILOR ŞI TRANSPORTATORILOR EUROPENI"** şi denumirea prescurtată **"P.T.T.E"**, *se află la filele nr. 9-33 din dosarul nr. 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti- Secţia a IV -a Civilă;*

Extras din fila nr. 5 , aflată la dosarul nr. . 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti- Secţia a IV - a Civilă:

" [...]Art.7 Preşedintele ales de către membrii fondatori este dl. Horahaniu Petruţ Marius. [...] "

ROMÂNIA CABINETUL PREȘEDINTELUI STĂRII

Extras din fila nr. 9 , aflată la dosarul nr. 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti- Secţia a IV - a Civilă:

" [...] Sediul central al partidului este în Municipiul Giurgiu, uliţa Dorobanţi, nr. 12, judeţul Giurgiu.[...]

"

Extras fila nr.33 (document scanat) aflată la dosarul nr. 18728/3/2025 - Tribunalul Bucureşti, Secţia a IV- a Civilă:

33



.....

Biroul Partide politice – Tribunalul Bucureşti

Grefier, Paula Iacob

02.10.2025

