

PARLAMENTUL ROMÂNIEI



Comisia economică, industrii, servicii, turism și antreprenoriat

Nr.XX/100/24.02.2026

Comisia pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital

Nr.XXII/40/02.03.2026

Comisia pentru transporturi și infrastructură

Nr. LXXI/318 /10.03.2026.

RAPORT COMUN

**asupra Proiectului de lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.5/2026
pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind
transporturile rutiere și pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr.28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat
electronice fiscale
- L6/2026 -**

În conformitate cu prevederile art.70 și art.77 din Regulamentul Senatului, republicat, Comisia economică, industrii, servicii, turism și antreprenoriat, Comisia pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia pentru transporturi și infrastructură, prin adresa nr.**L6/2026**, au fost sesizate de către Biroul permanent al Senatului în vederea dezbaterei și elaborării raportului comun asupra *proiectului de lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.5/2026 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere și pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale*, inițiat de către Guvernul României.

Proiectul de lege are ca obiect de reglementare modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, precum și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Intervențiile legislative vizează extinderea domeniului de aplicare pentru activitățile de intermediere în transportul rutier de persoane, introducerea unei dispoziții exprese care

să prevadă că este permisă efectuarea transportului județean sau local în cadrul unei curse efectuate în baza licenței de traseu eliberate pentru transportul rutier contra cost interjudețean de persoane prin servicii regulate, numai în cazul în care nu există cursă atribuită pe respectivul traseu județean sau local, după caz, precum și stabilirea limitelor de competență ale Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier. Pentru conducătorii auto titulari ai permiselor de conducere corespunzătoare pentru categoriile B și BE care efectuează operațiuni de transport rutier contra cost care fac obiectul prezentei ordonanțe este prevăzută obligația de a deține un certificat de pregătire profesională (CPP). De asemenea, conducătorii auto titulari ai permiselor de conducere valabile și pentru categoriile C, C1, CIE și CE, care efectuează operațiuni de transport rutier contra cost cu vehicule corespunzătoare categoriilor B și BE trebuie să facă dovada pregătirii profesionale prin certificatul de calificare profesională inițială (CPI) sau certificatul de calificare profesională continuă (CPC), după caz.

Consiliul Legislativ a avizat **favorabil**, cu observații și propuneri sub nr.123/30.01.2026.

La dezbaterile asupra proiectului de lege a participat, în conformitate cu prevederile art. 63 din Regulamentul Senatului, republicat, domnul Ionel Scriosteanu – secretar de stat la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

În ședințe separate, membrii Comisiei economice, industriei, servicii, turism și antreprenoriat, Comisiei pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și ai Comisiei pentru transporturi și infrastructură au dezbătut și hotărât, cu majoritate de voturi, să adopte **raport comun de admitere, cu amendamente respinse** cuprinse în **anexa** ce face parte integrantă din prezentul raport comun.

Comisia economică, industriei, servicii, turism și antreprenoriat, Comisia pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia pentru transporturi și infrastructură supun spre dezbateră și adoptare Plenului Senatului, **raportul comun de admitere, cu amendamente respinse și proiectul de lege.**

În raport cu obiectul de reglementare, proiectul de lege face parte din categoria legilor **ordinare** și urmează a fi adoptat în conformitate cu prevederile art.76 alin.(2) din Constituția României, republicată.

Potrivit prevederilor art.75 alin. (1) din Constituția României, republicată și ale art.92 alin.(7) pct.1 din Regulamentul Senatului, republicat, **Senatul este prima Cameră sesizată.**

PREȘEDINTE,
Senator Sorin VLAȘIN



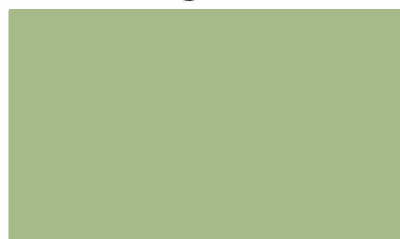
SECRETAR,
Senator Cătălin SILEGEANU



PREȘEDINTE,
Senator conf. dr. Maria-Gabriela HORGA



SECRETAR,
Senator Eugen-Remus NEGOI



PREȘEDINTE,
Senator Robert - Marius CAZANCIUC



SECRETAR,
Senator Marius-BODEA



AMENDAMENTE RESPINSE

**asupra Proiectului de lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.5/2026 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere și pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale
-L6/2026-**

Nr. crt	Text proiect de lege	Amendamente respinse	Observații
1.	<p>Articol unic</p> <p>„Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 5/2026 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, adoptata în temeiul art.1 pct.V din Legea nr.244/2025 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.”</p>	<p>Articolul unic se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>Art. 1 – Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 5/2026 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, cu modificările și completările prevăzute în prezenta lege.</p>	<p><i>Autor amendament – senator AUR Silegeanu Cătălin</i></p> <p><i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>Întrucât legea de aprobare conține dispoziții care modifică și completează textul ordonanței aprobate, se impune renunțarea la soluția „articolului unic” și structurarea actului normativ pe articole distincte. Menționarea expresă a aprobării ordonanței cu modificările și completările prevăzute în prezenta lege asigură coerența normativă și respectarea regulilor de</p>

			tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000.
2.		<p>La Art. I, după punctul 4, se introduce un nou punct, punctul 4¹, cu următorul cuprins:</p> <p>"4¹ La articolul 7, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (3) cu următorul cuprins:</p> <p>(3) Salarizarea și acordarea drepturilor salariale ale personalului din cadrul instituției publice care îndeplinește atribuțiile prevăzute la art.6 alin. (3) lit. f) se stabilesc conform reglementărilor legale în vigoare aplicabile personalului din cadrul autorității competente."</p>	<p><i>Autori amendament –senatorii PSD Marius Humelnicu, Stroe Felix, Dunca Marius-Alexandru,</i></p> <p><i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>Eliminarea inechităților prin alinierea drepturilor personalului care îndeplinește atribuțiile prevăzute la art. 6 alin. (3) lit. f) la drepturile personalului care îndeplinește celelalte atribuții prevăzute la art. 6.</p> <p>Acest deziderat "egalitate de drepturi pentru muncă egală sau de valoare egală" este stabilit și de legislația europeană prin Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, Directiva 2006/54/CE și Directiva (UE) 2023/970.</p>
3.	<p>12. La articolul 42¹, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alin. (1¹), cu următorul cuprins:</p> <p>„(1¹) Este permisă efectuarea transportului județean în cadrul unei curse efectuate în baza</p>	La articolul I, punctul 12 se abrogă.	<p><i>Autori amendament: senatori USR Marius Bodea, Narcis Mircescu</i></p> <p><i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>Este în detrimentul</p>

	<p>licenței de traseu eliberate pentru transportul rutier contra cost interjudețean de persoane prin servicii regulate, numai în cazul în care pentru stațiile cuprinse în graficul de circulație aferent cursei interjudețene nu există un traseu județean atribuit, după caz, prin care să fie asigurat transportul călătorilor între respectivele stații."</p>		<p>beneficiarului primar al transportului public, călătorul, să nu poată utiliza toate mijloacele de transport de pe traseu.</p> <p>Prevederea conduce la situații absurde în care conducătorul vehiculului licențiat pentru transport interjudețean oprește într-o stație și selectează călătorii în funcție de destinația lor - dacă merg sau nu în același județ în care se află stația.</p> <p>Ex: familie în vizită în Ploiești pleacă spre Azuga unde are domiciliul. Soțul merge direct la serviciu în Predeal. Cf OG, un operator interjudețean trebuie să ia soțul în vehicul și să lase soția și copiii pe peron să aștepte cursa județeană.</p>
4.	<p>Nu există text.</p> <p>La articolul 42¹ alineatul (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr. 5/2026, se prevede obligația ca autobuzele nominalizate pentru eliberarea licenței de</p>	<p>După Art. 1 se introduce un nou articol, Art. 2, cu următorul cuprins:</p> <p>Art. 2 – La articolul 42¹ alineatul (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr.</p>	<p><i>Autor amendament – senator AUR Silegeanu Cătălin</i> <i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>Stabilirea unui prag rigid de</p>

	traseu să nu aibă o vechime mai mare de 9 ani.	5/2026, după prima teză se introduce o nouă teză, cu următorul cuprins: „Prin excepție, vehiculele cu o vechime de până la 12 ani pot fi nominalizate, în cazul în care operatorul de transport face dovada menținerii unei stări tehnice corespunzătoare, certificată prin inspecții tehnice periodice efectuate semestrial, în condițiile legii.”	vechime nu reflectă în mod necesar starea tehnică reală a vehiculului și poate conduce la eliminarea automată din piață a unor capacități de transport funcționale. Introducerea unei excepții condiționate, bazate pe inspecții tehnice periodice efectuate semestrial, menține standardele de siguranță rutieră și asigură o aplicare proporțională a reglementării, adaptată realităților economice ale operatorilor de transport, fără a afecta obiectivele de calitate și siguranță ale serviciului public.
5.	Nu există text. La articolul 12 ¹ alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, astfel cum a fost completată prin Ordonanța Guvernului nr. 5/2026, se reglementează competența Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier de a constata contravenții și de a aplica sancțiuni contravenționale.	După Art. 2 se introduce un nou articol, Art. 3, cu următorul cuprins: Art. 3 – La articolul 12 ¹ alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, după sintagma „constată contravențiile și aplică sancțiunile contravenționale” se introduce textul „strict pentru operatorii de transport rutier, în exercitarea atribuțiilor specifice acestora”.	<i>Autor amendament – senator AUR Silegeanu Cătălin Amendament respins cu majoritate de voturi.</i> Clarificarea expresă a sferei de competență a Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier este necesară pentru evitarea suprapunerilor cu atribuțiile Agenției Naționale de Administrare Fiscală și pentru respectarea principiului

			<p>legalității competenței. Precizarea propusă limitează exercitarea atribuțiilor de control la operatorii de transport rutier, în concordanță cu rolul instituțional al ISCTR, prevenind interpretări extensive susceptibile de a genera conflicte de competență și riscul unor intervenții disproporționate asupra altor sectoare economice.</p>
6.	<p>Nu există text.</p> <p>La articolul 12¹ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, astfel cum a fost completată prin Ordonanța Guvernului nr. 5/2026, alineatul (2) reglementează suspendarea activității operatorului de transport rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, fără a prevedea o procedură și un termen de restituire</p>	<p>După Art. 3 se introduce un nou articol, Art. 4, cu următorul cuprins:</p> <p>Art. 4 – La articolul 12¹ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:</p> <p>„(3) Restituirea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare se realizează în maximum 2 ore de la momentul încărcării, în sistemul informatic al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, a dovezii remedierii deficienței care a determinat aplicarea sancțiunii, în condițiile stabilite prin procedura de aplicare.”</p>	<p><i>Autor amendament – senator AUR Silegeanu Cătălin</i> <i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>În lipsa unei proceduri și a unui termen de restituire, măsura reținerii plăcuțelor cu numărul de înmatriculare poate produce efecte disproporționate asupra activității operatorilor de transport și asupra continuității serviciului public. Introducerea unui termen cert și a unei proceduri digitale de restituire asigură caracterul temporar și remediabil al</p>

			sanctiunii, respectă principiul proporționalității și previne pierderi economice nejustificate generate de blocaje administrative.
7.	<p>Nu există text.</p> <p>La articolul 52 alineatul (6) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, astfel cum a fost modificată și completată prin Ordonanța Guvernului nr. 5/2026, se prevede următoarea interdicție:</p> <p>„(6) Pentru aceeași locație nu se pot elibera mai multe licențe pentru activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogară.”</p>	<p>După Art. 4 se introduce un nou articol, Art. 5, cu următorul cuprins:</p> <p>Art. 5 – Articolul 52 alineatul (6) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr. 5/2026, se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„(6) Pentru aceeași locație pot fi eliberate mai multe licențe pentru activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogară, în condițiile existenței unui acord de co-utilizare a infrastructurii, potrivit normelor stabilite de autoritatea competentă.”</p>	<p><i>Autor amendament – senator AUR Silegeanu Cătălin</i></p> <p><i>Amendament respins cu majoritate de voturi.</i></p> <p>Interdicția absolută de a elibera mai multe licențe de autogară pentru aceeași locație instituie, în fapt, o exclusivitate nejustificată, cu potențial anticoncurențial.</p> <p>Condiționarea eliberării licențelor de existența unui acord de co-utilizare a infrastructurii permite dezvoltarea unor hub-uri de transport moderne, stimulează concurența loială și valorifică eficient infrastructura existentă, fără a afecta funcționalitatea serviciilor publice de transport.</p>