

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la propunerea legislativă privind amânarea sancțiunilor pentru neplata TollRo și neaplicarea temporară a sumei fixe de 2.000 lei

1. Necesitatea intervenției legislative

Legea nr. 226/2023 reglementează colectarea TollRo pentru vehiculele de transport de marfă cu masa totală maximă autorizată de peste 3,5 tone. Prin Legea nr. 170/2026, datele introducerii STRR și TollRo prevăzute la art. 11 alin. (1) și art. 12 alin. (1) au fost stabilite la 31 august 2026. Termenele privind aplicarea noului regim, prorogate prin Legea nr. 103/2026, au rămas raportate la data de 1 octombrie 2026. Prezenta inițiativă nu urmărește amânarea obligației de plată a taxei rutiere, ci protejarea transportatorilor de sancțiuni în perioada în care mijloacele de plată și evidență încă prezintă deficiențe.

În comunicarea din 18 septembrie 2026, CNAIR a arătat că solicitase Ministerului Transporturilor și Infrastructurii încă din 7 septembrie, cu informarea prim-ministrului, prorogarea aplicării TollRo și a rovinietei până la 1 aprilie 2027, corelarea termenului de interoperabilitate SETRE, precum și posturile și structura necesare operării sistemului. La data comunicării din 18 septembrie, CNAIR arăta că nu primise răspuns. CNAIR arătase că solicitase suplimentarea posturilor la sfârșitul lunii martie și instituirea furnizorului național la începutul lunii aprilie 2026. Această comunicare confirmă că pregătirea completă a sistemului preocupa și administratorul său. Ulterior, la 25 septembrie 2026, CNAIR a anunțat că platforma va fi operațională de la 1 octombrie; disponibilitatea anunțată trebuie analizată împreună cu rezultatele pilotării și cu posibilitatea reală a utilizatorilor de a se conforma.

2. Stadiul tehnic și problemele constatate

CNAIR a precizat că sistemul livrat de prestator nu intrase în etapa recepției calitative, care poate începe numai după testare și pilotare. Pilotarea publică a început la 16 septembrie 2026 și durează, potrivit contractului, minimum patru săptămâni. Prin urmare, chiar potrivit calendarului indicat de CNAIR, testarea nu se poate încheia înainte de jumătatea lunii octombrie, nici în ipoteza absenței unor neconformități. Scopul pilotării este tocmai identificarea deficiențelor pe care prestatorul trebuie să le remedieze. În comunicarea din 18 septembrie, CNAIR a arătat că nu va percepe un tarif obligatoriu printr-un sistem aflat în pilotare. Anunțul ulterior privind funcționarea platformei de la 1 octombrie nu înlătură faptul că testarea și verificarea calitativă sunt încă în curs. Un sistem aflat în această etapă nu este suficient de matur pentru a justifica sancționarea transportatorilor chiar din 1 octombrie pentru erori tehnice sau pentru imposibilitatea de a utiliza concomitent mijloacele de plată și monitorizare.

UNTRR a testat aplicația și emiterea tichetelor de rută, inclusiv împreună cu transportatori, și a discutat cu aceștia despre posibilitatea de conformare la 1 octombrie. Testele au evidențiat erori care împiedică plata corectă în unele situații. Unele trasee propuse trec prin orașe sau pe drumuri cu restricții pentru camioane, iar corectarea lor nu era finalizată la

întâlnirea din 22 septembrie 2026 de la CNAIR. De asemenea, pentru aceeași rută s-au înregistrat diferențe de peste 10% între taxarea prin aplicația mobilă a CNAIR și taxarea prin tichet de rută. În același timp, integrarea și testarea efectivă a furnizorilor SETRE și a aparatelor OBU utilizate deja de transportatori nu sunt finalizate, potrivit informațiilor de care dispune UNTRR. UNTRR solicită clarificarea stadiului livrabililor și al termenelor din caietul de sarcini. Din discuțiile cu transportatorii rezultă că mulți nu pot pregăti până la 1 octombrie utilizarea sigură și continuă a soluțiilor disponibile.

3. Obiectul și soluția legislativă

Se propune ca, între 1 octombrie 2026 și 31 martie 2027, dispozițiile art. 19 alin. (16), (17) și (22) din Legea nr. 226/2023, referitoare la contravenție și amendă pentru neplata TollRo, să nu se aplice faptelor săvârșite în acest interval. Transportatorii continuă să datoreze și să plătească TollRo pentru distanța parcursă care poate fi determinată și dovedită. Perioada fără amenzi permite remedierea aplicațiilor, testarea cu utilizatori reali din România și din străinătate și finalizarea integrării OBU.

Totodată, se suspendă temporar aplicarea art. 19 alin. (5) lit. b) și alin. (6), care ar permite perceperea sumei fixe de 2.000 lei când sistemul nu poate determina distanța. Dacă numai o parte a traseului este dovedită, taxa se calculează exclusiv pentru segmentul parcurs și măsurabil. Simpla identificare a camionului într-un punct nu dovedește lungimea traseului. Imposibilitatea tehnică de reconstituire nu poate fi transferată transportatorului sub forma tarifului fix. Pentru stabilirea distanței, CNAIR poate valorifica datele disponibile legal din RO e-Transport și poate cere documente de transport, documente de livrare ori înregistrări GPS, înainte de a concluziona că traseul nu poate fi determinat.

Pentru controalele efectuate prin oprirea vehiculului, proiectul instituie, în perioada tranzitorie, posibilitatea imobilizării vehiculului în cea mai apropiată parcare adecvată și a reținerii certificatului de înmatriculare până la achitarea TollRo calculat pentru distanța stabilită. Măsura se aplică indiferent de statul de înmatriculare; potrivit regulilor temporare de control propuse, ea prezintă o relevanță deosebită pentru vehiculele înmatriculate în state din afara Uniunii Europene, controlate prin oprire. Nu se aplică pentru suma fixă de 2.000 lei și nu constituie aplicarea anticipată a amenzii contravenționale.

Potrivit propunerii CNAIR, termenul de plată prevăzut la art. 19 alin. (14) este extins de la 72 de ore la 30 de zile pentru scrisorile de informare emise începând cu 1 martie 2027. Pentru scrisorile emise între 1 octombrie 2026 și 28 februarie 2027 inclusiv, termenul de plată este 31 martie 2027 inclusiv. Astfel, pentru neplata sumelor comunicate prin aceste scrisori, procesele-verbale de constatare și sancționare ar putea fi întocmite, după expirarea termenului de plată aplicabil, începând cu 1 aprilie 2027, cu respectarea regimului sancțiunilor prevăzut de prezenta propunere.

Pentru vehiculele înmatriculate în România și în celelalte state membre ale UE, propunerea CNAIR limitează temporar controlul achitării TollRo la mijloacele tehnice prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b), astfel încât să fie aplicată procedura scrisorii de informare. Potrivit

motivării CNAIR, datele necesare identificării vehiculelor înmatriculate în celelalte state membre pot fi obținute prin EURICARIS.

Pentru vehiculele înmatriculate în state din afara UE, propunerea CNAIR limitează temporar controlul la mijloacele prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. a), prin oprirea vehiculului. Motivarea CNAIR indică aplicarea înștiințării de plată și achitarea pe loc, întrucât datele necesare nu pot fi obținute automat și nu poate fi acordat același termen de plată. Această motivare privește încasarea TollRo; aplicarea sancțiunilor contravenționale rămâne guvernată separat de dispozițiile privind perioada tranzitorie din propunerea legislativă.

4. Continuitatea obligației de plată și siguranța juridică

Soluția UNTRR nu instituie o scutire de la taxa rutieră și nici nu se confundă cu prorogarea integrală a noului regim cerută de CNAIR. Ea păstrează obligația de plată a TollRo pentru distanța efectiv parcursă și dovedită, în măsura în care există un mijloc funcțional de stabilire și încasare. Dacă acesta lipsește ori funcționează incorect, transportatorul nu poate fi amendat, iar distanța necunoscută nu poate fi înlocuită automat cu suma de 2.000 lei. Clarificarea legislativă previne procese-verbale contestabile și litigii generate de neconcordanța dintre obligația legală și instrumentele tehnice disponibile.

Sistemul TollRo nu este încă suficient de matur pentru a permite tuturor transportatorilor să își îndeplinească obligațiile în condiții previzibile. Pentru transporturile supuse monitorizării RO e-Transport, conducătorii auto trebuie să utilizeze dispozitivul de poziționare potrivit OUG nr. 41/2022. În lipsa unei soluții TollRo prin OBU, șoferul ar trebui să folosească pe același telefon atât aplicația de monitorizare RO e-Transport, cât și aplicația TollRo. UNTRR a testat funcționarea concomitentă și a discutat rezultatele cu transportatorii: pe telefoanele testate, aplicațiile nu au funcționat stabil împreună. Potrivit informațiilor comunicate UNTRR în discuțiile tehnice, aceeași echipă de dezvoltare a realizat aplicația mobilă de monitorizare RO e-Transport și aplicația mobilă TollRo, iar reprezentantul acesteia a recunoscut că cele două nu pot funcționa concomitent pe același telefon în configurația testată. Această constatare trebuie consemnată și verificată oficial, iar soluția tehnică trebuie adaptată înainte ca șoferii să fie sancționați pentru o cerință imposibil de îndeplinit în practică.

Art. 13¹ alin. (1) lit. d) și alin. (4) din OUG nr. 41/2022 prevăd o amendă de 5.000–10.000 lei pentru nerespectarea obligațiilor conducătorului auto privind utilizarea dispozitivului de poziționare în RO e-Transport. Aceasta nu este amenda pentru lipsa TollRo. O întrerupere tehnică nu înseamnă automat săvârșirea contravenției, dar pune șoferul în situația de a explica o defecțiune pe care nu o poate remedia în siguranță în timpul conducerii.

5. Precedentul național RO e-Transport

Un precedent privind amânarea sancțiunilor pentru o obligație digitală există în România, în cazul RO e-Transport. Prin OUG nr. 29/2025, Guvernul a suspendat până la 31 decembrie 2025 aplicarea anumitor dispoziții contravenționale din OUG nr. 41/2022 referitoare la transmiterea datelor curente de poziționare de către operatorul de transport

și la utilizarea dispozitivului de poziționare de către conducătorul auto. Obligațiile de monitorizare au rămas în cadrul legal, însă aplicarea acestor sancțiuni a fost amânată.

În preambulul OUG nr. 29/2025, Guvernul a invocat timpul necesar pentru implementarea și testarea sistemelor operatorilor, testarea modulelor informatice RO e-Transport și asigurarea funcționării fără sincope. Nu s-a consemnat că singura cauză ar fi fost nefuncționarea aplicației ANAF. Precedentul arată însă că statul a considerat contraproductivă sancționarea transportatorilor înainte ca obligațiile digitale să poată fi îndeplinite în condiții tehnice previzibile. Aceeași logică justifică perioada fără amenzi solicitată pentru TollRo, în condițiile în care chiar CNAIR a comunicat că sistemul este încă în pilotare.

6. Experiența Olandei la introducerea taxării pe kilometru

În Țările de Jos, taxa pe kilometru pentru camioane a intrat în vigoare la 1 iulie 2026. Un prim furnizor EETS a fost autorizat la 3 martie 2026, după verificări tehnice și teste practice ale schimbului de date și ale echipamentelor din vehicule. Testarea cu transportatori care aveau deja OBU montate a început la 1 aprilie 2026, cu trei luni înainte de aplicarea taxei. Autoritatea olandeză a aplicat sancțiuni din prima zi, însă până la 31 decembrie 2026 inclusiv le-a redus la jumătate: lipsa contractului cu un furnizor este sancționată cu 400 euro în loc de 800 euro, iar circulația cu un OBU oprit sau defect, cu 250 euro în loc de 500 euro.

Diferența relevantă pentru România este că, în Țările de Jos, furnizorii și echipamentele de bord puteau fi contractate, instalate și testate înainte de lansare. Potrivit informațiilor comunicate UNTRR, integrarea efectivă a OBU prin furnizorii SETRE nu este disponibilă pentru utilizare curentă la 1 octombrie 2026, fiind indicat un termen ulterior, 15 ianuarie 2027. Directiva (UE) 2019/520 reglementează interoperabilitatea serviciilor europene de taxare rutieră electronică. Până la conectarea OBU, transportatorii trebuie să recurgă în practică la aplicația mobilă ori la tichetul de rută, inclusiv cei care folosesc deja echipamente de bord pentru alte sisteme europene. Dacă integrarea OBU prevăzută în caietul de sarcini ar fi fost disponibilă odată cu aplicația mobilă, după un model de testare timpurie precum cel olandez, estimarea UNTRR este că cel puțin o treime dintre vehiculele transportatorilor români care circulă în țară ar fi putut folosi echipamente deja montate. Numeroase vehicule străine, inclusiv din state din afara UE, care efectuează frecvent transporturi în UE folosesc, de asemenea, OBU; compatibilitatea lor cu TollRo trebuie însă testată și autorizată, astfel că nu se poate presupune că toate ar fi funcționat automat. UNTRR solicită suspendarea amenzilor până la 31 martie 2027, cu păstrarea obligației de plată pentru distanța taxabilă efectiv parcursă și dovedită.

Modelul olandez arată că și un sistem pus în aplicare cu servicii de plată și OBU disponibile a necesitat o măsură tranzitorie privind sancțiunile. În România, potrivit comunicării CNAIR din 18 septembrie, pilotarea și recepția calitativă nu erau finalizate, iar integrarea OBU nu era încheiată. Din acest motiv, UNTRR solicită o protecție mai amplă pentru transportatori, prin amânarea aplicării amenzilor, cu păstrarea obligației de plată a TollRo pentru distanța

dovedită. De asemenea, în afară de reducerea amenzilor, autoritățile din Olanda au redus și tarifele pe kilometru cu 22,3% între 1 septembrie și 31 decembrie 2026 pentru a sprijini transportatorii care au avut de suferit din cauza creșterii costurilor cu combustibilul.

Impactul lansării sistemului în forma actuală apasă direct pe transportatori: pentru a utiliza aplicația TollRo, aceștia trebuie, în unele cazuri, să cumpere telefoane compatibile și să încheie abonamente de telefonie și date suplimentare. Potrivit estimărilor și ofertelor analizate de UNTRR, un telefon adecvat poate costa în jur de 300 euro, iar abonamentele relevante pentru firme presupun angajamente de minimum 12 luni, în practică frecvent de 24 de luni. Este necesară verificarea condițiilor fiecărui furnizor; aceste durate descriu ofertele analizate, nu o obligație legală generală. După conectarea aparatelor OBU deja montate, firmele ar putea continua să plătească luni întregi abonamente de care nu mai au nevoie. Aceste costuri, neanunțate din timp și asumate pentru o soluție mobilă temporară, nu pot fi transferate imediat clienților prin contractele de transport existente. Transportatorii nu trebuie să plătească singuri nota de plată pentru perioada în care aplicația mobilă și soluția OBU prevăzute pentru sistem nu sunt disponibile simultan.

Sursă pentru comparația cu Olanda: autoritatea olandeză Trucktoll, vrachtwagenheffing.nl/en/control-of-truck-toll și vrachtwagenheffing.nl/en/you-will-pay-this-amount.

7. Raportarea la obligațiile europene și la PNRR

Legea nr. 226/2023 pune în aplicare reglementările europene privind taxarea rutieră, iar implementarea sistemului bazat pe distanță are relevanță pentru PNRR. Inițiativa păstrează obligația de colectare a taxei pentru distanța stabilită și permite funcționarea și testarea aplicației. Perioada fără sancțiuni este solicitată pentru ca transportatorii să poată plăti prin mijloace funcționale și să poată folosi OBU atunci când integrarea lor este finalizată; ea nu încurajează neplata TollRo. Efectul perioadei tranzitorii asupra îndeplinirii jalonului și asupra veniturilor estimate trebuie evaluat în procedura parlamentară pe baza informațiilor Guvernului, MTI, MIPE și CNAIR; prezenta notă nu anticipează evaluarea Comisiei Europene.

8. Impactul financiar și bugetar

Veniturile din TollRo corespunzătoare distanțelor dovedite se mențin. Impactul financiar al aplicării sistemului în stadiul actual este suportat inițial de transportatori: telefoane compatibile, abonamente suplimentare încheiate, potrivit ofertelor analizate de UNTRR, pe cel puțin 12 luni și, frecvent, pe 24 de luni, inclusiv de operatorii care au deja OBU și vor folosi telefonul numai temporar. Aceste cheltuieli trebuie evaluate separat de impactul bugetar al prezentei inițiative. Amânarea amenzilor și neperceperea temporară a sumei fixe de 2.000 lei pot influența încasările estimate; quantumul efectului nu poate fi stabilit fără date despre traficul taxabil, funcționarea sistemului și numărul cazurilor în care traseul nu poate fi determinat. Solicităm Guvernului o estimare comparativă și, dacă este cazul,

fișa financiară aferentă inițiativei, potrivit art. 111 alin. (1) din Constituție și legislației finanțelor publice.

9. Urgența

Aplicarea sancțiunilor de la 1 octombrie 2026 ar începe înaintea datei la care s-ar fi putut încheia perioada minimă de pilotare anunțată la 18 septembrie, chiar dacă ulterior platforma a fost declarată pregătită pentru lansare. Dacă aplicațiile nu permit identificarea corectă a traseului sau efectuarea plății, transportatorii ar risca amenzi pentru o obligație pe care nu o pot executa din cauze ce nu le sunt imputabile. Este imperios necesară instituirea perioadei fără sancțiuni și fără tariful fix de 2.000 lei înainte de 1 octombrie 2026. Solicităm dezbateră și adoptarea propunerii legislative în procedură de urgență.

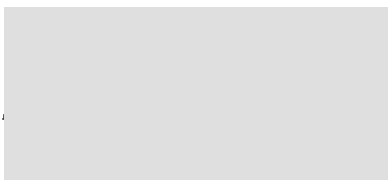
Față de cele prezentate, supunem Parlamentului prezenta propunere legislativă.

În numele inițiatorilor,

Robert-Marius CAZANCIUC

Liviu-Lucian MAZILU

Senator PSD



Senator PSD

