CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL
INTRARE Nr. 2542
IEȘIRE
Ziua 22 Luna 04 20 25

EXPUNERE DE MOTIVE

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență nr. 41 din 8 aprilie 2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

1. Descrierea situației actuale

În aprilie 2022, Guvernul a adoptat Ordonanța de Urgență nr. 41/2022, prin care a fost implementat în România sistemul de monitorizare a transporturilor de mărfuri, sub denumirea RO e-Transport. Sistemul a fost conceput ca un instrument de supraveghere și informare a autorităților asupra transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat.

Preambulul actului normativ statuează astfel "*necesitatea instituirii unor măsuri urgente pentru întărirea capacității de urmărire și colectare a sumelor datorate bugetului de stat în cazul transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat*", necesitatea "*combaterea fraudei în domeniul comerțului de bunuri cu risc fiscal ridicat*", precum și reducerea "*decalajului fiscal rezultat din evaziunea și frauda fiscală și a impactului negativ al acestora asupra nivelului încasărilor la bugetul general consolidat al statului*".

Scopul așadar declarat al acestui sistem de monitorizare a fost, încă de la momentul adoptării, creșterea încasărilor la bugetul de stat, într-o perioadă în care politica Guvernului a condus creșterea la deficitul bugetar pentru anul 2022 la 5,68%[1] din PIB.

În vederea implementării normelor în legătură cu sistemul RO e-Transport, firmele implicate în transportul mărfurilor au obligația, suplimentară altor proceduri necesare efectuării transportului, de a se înregistra în SPV potrivit prevederilor Ordinului comun al președintelui ANAF și al președintelui Autorității Vamale nr. 1.337/1.268/2024 pentru aprobarea Procedurii de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport, unde trebuie să declare, în mod anticipat, datele aferente transporturilor rutiere a bunurilor cu risc fiscal ridicat, în funcție de tipul operațiunii, beneficiarului sau, după caz, furnizorului din România.

Aceste date vor fi valabile o perioadă prestabilită de la data începerii transportului, iar sistemul va permite modificarea datelor declarate până la intrarea pe teritoriul național sau până la punerea în mișcare a vehiculului transportor. Așa cum se menționează chiar în Ghidul e-Transport,

[1] https://mfinante.gov.ro/domenii/bugetul-de-stat/istoric-deficit-bugetar

operatorii de transport sunt obligați să transfere, pe toată durata traseului, datele curente de poziționare ale vehiculului în Sistemul RO e-Transport[2].

Pe lângă transmiterea datelor în SPV, transportatorii au obligația și să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit. Mai mult, conducătorul auto trebuie să aibă obligatoriu codul UIT generat de Sistemul RO e-Transport, prin intermediul căruia se identifică datele aferente unei partide de bunuri.

Toate demersurile indicate *mai sus* cu titlu exemplificativ, se transpun într-o încărcare opearțional-administrativă excesivă pentru firmele de transport, respectiv achiziționarea de echipamente, gestionare sisteme informatice interne, instruire pentru angajații firmelor și nu în cele din urmă timp suplimentar de alocat încărcării datelor în sistemele informatice, care nu funcționează întotdeauna, din motive independente de voința operatorilor economici.

De asemenea, se verifică adesea situația în care transportatorii au necesitatea, din motive obiective și în afara oricărui control al acestora, de a efectua modificări ale datelor dinamice curente ale transporturilor care nu pot fi înscrise în timp util în Sistem. Transportatorii deplâng faptul că uneori nici nu au timp la dispoziție pentru a opera înregistrarea în sistemul RO e-Transport iar alteori nici nu funcționează sistemul informatic când firmele au urgența înregistrării unor transporturi[3], producându-se astfel situații în care operatorii economici pot fi pasibili de sancțiuni din motive *de facto* imputabile Statului.

Potrivit prevederilor art. 4 alin. (4) din Ordinul comun al președintelui ANAF și al președintelui Autorității Vamale 1.337/1.268/2024 pentru aprobarea Procedurii de utilizare şi funcţionare a sistemului naţional privind monitoizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport, nu orice transport rutier de mărfuri trebuie înregistrat în sistemul RO e-Transport, ci numai cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 500 kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului.

Prin urmare, **problematica aplicării în forma actuală a legii vizează întocmai stabilirea arbitrară a pragurilor menționate, instituite în lipsa unui studiu de oportunitate și de risc care**

---

2 https://mfinante.gov.ro/despre-minister/-/asset_publisher/uwgr/content/ghidul-e-transport.-ce-trebuie-s-c4-83-c8-99tie-contribuabilii-care-realizeaz-c4-83-transporturi-na-c8-9bionale-cu-risc-fiscal-ridicat-c8-99i-transporturi-interna-c8-9bionale

3 Surse recente privind dificultățile ivite în funcționarea Sistemului RO e-transport: https://www.bzi.ro/probleme-grave-cu-sistemul-ro-e-transport-operatorii-sunt-depasiti-iar-autoritatile-incearca-sa-dreaga-situatia-sunt-foarte-multe-de-corectat-5058953; https://www.untrr.ro/ro/sistemul-ro-e-transport/sistemul-ro-e-transport-implementat-pentru-reducerea-evaziunii-fiscale-i-crearea-unui-mediu-de-afaceri-concuren-ial-sanatos-este-disponibil-contribuabililor-24-7.html

să lămurească balansarea beneficiilor actualului sistem de a crește încasările la bugetul de stat cu povara administrativă asupra micilor antreprenori în a adopta normele impuse[4].

Nota de fundamentare privind Ordonanța de Urgență nr. 41/2022 face referire la pragul impus de OMFP nr. 334/2012, unde se indică oprirea mijloacelor rutiere de transport marfă cu capacitatea peste 3,5 tone în punctele de trecere a frontierei de stat. Acest prag este în continuare adoptat în mod tacit în cadrul comisiilor parlamentare.

Cu toate acestea, fără o justificare publică, prin Ordinul comun al președintelui ANAF și al președintelui Autorității Vamale 1.337/1.268/2024, emis în temeiul prevederilor art. 15 din O.U.G. nr. 41/2022, pragurile scad după următoarea formulă: *"categoriile de vehicule rutiere care fac obiectul monitorizării în Sistemul RO e-Transport sunt cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu o masă brută totală mai mare de 500 kg, sau o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului."*

În contextul celor prezentate mai sus, **firmele emergente pe piața de transporturi se confruntă cu dificultăți operaționale disproporționate și cu resurse limitate pentru a se conforma cerințelor impuse**, ceea ce poate duce la penalizări excesive față de impactul real al neregulilor comise[5].

Măsurile de reducere a evaziunii fiscale în domeniul transporturilor de mărfuri trebuie reflectate *a priori* în studii de oportunitate și de risc care să vizeze domeniile cele mai vulnerabile. Or în prezent, datorită cadrului legislativ în rapidă schimbare, o supra-însărcinare a contribuabilului cu noi norme față de care nu poate ține pasul în mod rezonabil, cel puțin fără creșterea substanțială a cheltuielilor operaționale, nu va contribui decât la împovărarea mediului de afaceri.

De asemenea, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 41/2022 statuează că și transporturile internaționale de mărfuri trebuie înregistrate în RO e-Transport, indiferent de natura bunurilor conținute – cu risc fiscal ridicat sau nu. Statul și-a asumat verificarea cu prioritate a mărfurilor din domenii cu risc ridicat de evaziune fiscală. În cadrul normativ în vigoare în România, aplicarea obiectivelor de monitorizare a circulației mărfurilor se face în mod disproporționat, în sensul în care, pentru transporturile naționale, monitorizarea vizează doar mărfurile cu risc fiscal ridicat, în timp ce,

---

[4] Fiind chiar necesară adoptarea O.U.G. nr. 129/2024 pentru diminuarea efectelor negative în privința raportării prin Sistemul RO e-Transport.

[5] Jurisprudența recentă subliniază de altfel dificultățile întâmpinate de organele de control la momentul aplicării normelor în materie de RO e-Transport, fiind adesea aplicate sancțiuni neîntemeiate, cu creșterea ulterioară atât a dificultăților pentru operatorii economici cât și a costurile de judecată pentru stat.
În acest sens a se vedea Hotarâre nr. 1156/2025 din 26.02.2025 pronunțată de Judecătoria Câmpina; Hotarâre nr. 243/2025 din 03.03.2025 pronunțată de Judecătoria Târgu Neamț; Hotarâre nr. 1032/2024 din 04.03.2024 pronunțată de Judecătoria Slatina;

pentru transporturile internaționale, reglementările se aplică tuturor categoriilor de bunuri, indiferent de riscul fiscal pe care îl prezintă.

În aceeași ordine de idei, se impune modificarea prevederilor art. 12 alin. (1) din O.U.G. nr. 41/2022 pentru corelarea cu considerentele avizului Consiliului Consultativ BP216/11.04.2022, în ceea ce privește corectarea normei pentru a reflecta o conduită precisă, clară și predictibilă.

O soluție legislativă similară RO e-Transport, de monitorizare a transporturilor rutiere de mărfuri, a fost implementat doar în Ungaria. Restul Statelor membre ale Uniunii nu au adoptat un asemenea mecanism.

Constatarea acestui fapt întărește concluzia că orice obligațiile suplimentare impuse în sarcina contribuabililor trebuie atent cântărite cu beneficiile pe care astfel de măsuri le preconizează.

Statul român ar trebui să aibă în vedere o analiză de proporționalitate în vederea stabilirii câștigurilor (la bugetul de stat), respectiv a pierderilor (companiilor mici și medii), având în vedere că au trecut aproape 3 ani de la adoptarea acestui mecanism, ce reprezintă un timp suficient pentru feedback și îmbunătățirea mecanismului existent.

Pentru orice guvernare, încurajarea dezvoltării firmelor și reducerea poverii administrative trebuie să constitule temelia analizei de oportunitate în vederea adoptării unor politici publice.

2. Schimbări preconizate

Având în vedere:

- Aderarea completă a României la Spațiul Schengen, zonă de circulație liberă în Europa, în conformitate cu Acordul de la Schengen (1985), începând cu data de 1 ianuarie 2025;

- Titlul VI din Tratatul de la Lisabona (2007), îndeosebi articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu referire la faptul că o politică comună a transportului rutier este capabilă să asigure condiții de concurență echitabile și libertatea de a presta servicii, presupunând, totodată, armonizarea dispozițiilor legale relevante aflate în vigoare în statele membre. Această cerință este valabilă nu doar în domeniul fiscalității, precum TVA, taxele de circulație, accizele la combustibili sau ajutoarelor de stat, ci și în ceea ce privește normele tehnice, respectiv dimensiunile și greutățile maxime autorizate, normele sociale și măsurile de protecție a mediului;

- Inexistența unor supra-reglementări similare celor din O.U.G. nr. 41/2022 în statele membre ale Uniunii Europene, cu excepția Ungariei;

- Principiul certitudinii impunerii prevăzut de dispozițiile art. 3 din Codul Fiscal, potrivit căruia este absolut necesară certitudinea impunerii, prin elaborarea de norme juridice clare, care să nu conducă la interpretări arbitrare iar termenele, modalitatea şi sumele de plată să fie precis stabilite pentru fiecare plătitor, respectiv aceştia să poată urmări şi înţelege sarcina fiscală ce le revine, precum şi să poată determina influenţa deciziilor lor de management financiar asupra sarcinii lor fiscale.

Actul normativ propus urmărește astfel:

1. Modificarea pragurilor prevăzute pentru obligația declarării datelor despre transport în sistemul RO e-Transport astfel încât firmele mici și mijlocii să nu ajungă să aibă transporturi blocate sau sancțiuni aplicate din cauza imposibilității declarării în sistem. Propunem ca în sistemul RO e-Transport să fie înregistrate doar vehiculele cu masă maximă tehnic admisibilă care depășește 3,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 1.000 kg și o valoare totală mai mare de 50.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului. Această prevedere nu afectează implementarea sistemului RO e-Transport în România, respectiv permite în continuare autorităților să evite frauda fiscală și, în consecință, să crească încasările la bugetul de stat.

2. Corelarea prevederii aplicabile transportului internațional de mărfuri cu cea privind transportul național, unde statul și-a asumat verificarea cu prioritate a mărfurilor din domenii cu risc ridicat de evaziune fiscală. Nu există motive pentru care transporturilor internaționale li s-ar aplica un regim diferit. Statul român va urmări cu mai multă precizie supravegherea transporturilor cu risc fiscal ridicat și în cazul transporturilor internaționale. De altfel, legiuitorul român a creat un obstacol pentru companiile care aleg să importe mărfuri din alte state membre. Deși intenționat ca o formalitate care trebuie îndeplinită înainte de transport, în practică sistemul RO e-Transport generează întârzieri și controale suplimentare la granițele României cu alte state membre UE. Crearea de către un stat membru a unui obstacol în calea liberului comerț cu mărfuri în cadrul UE constituie o încălcare a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, ceea ce ne-ar putea duce în situația declanșării procedurii de infringement de către Comisia Europeană, fapt petrecut deja, în 2017, în cazul Ungariei, pentru reglementări extrem de similare. Având în vedere toate cele de mai sus, propunem ca Sistemul RO e-Transport să fie abandonat în întregime în relațiile comerciale intracomunitare

3. **Impactul socio-economic**

Modificările propuse au rolul de a simplifica sarcina administrativă, mai ales, în cazul companiilor mici și mijlocii de transport mărfuri. Nu există date concrete privind creșterea încasărilor la bugetul de stat ca urmare a implementării sistemului RO e-Transport. Există însă situații concrete în care transportatorii au reclamat dificultăți în înregistrarea datelor privind mărfurile transportate în partide reduse ca și cantitate/valoare, iar acestea nu se justifică în raport cu prioritatea statului român de a contracara marea evaziune fiscală.

4. **Impactul financiar asupra bugetului general consolidat**

Nu există impact financiar.

5. **Consultări efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ**

Au fost organizate consultări cu firmele de transport mărfuri la nivel național sau internațional.

Având în vedere argumentele prezentate, supunem Parlamentului României spre dezbatere și adoptare prezenta propunere legislativă.

Inițiatori:

Victoria-Violeta Alexandru, Senator USR

Gheorghe Ștefănache, Senator USR

Marius Bodea, Senator USR

Propunere legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență nr. 41 din 8 aprilie 2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

NR.	DEPUTAT/ SENATOR	SEMNĂTURĂ	PARTID
1	Gheorghe Ștefănache		USR
2	Violeta Alexandru		USR
3	Marius Bodea		USR
4	George-Cătălin Bochilesnu		USR
5	Agghel Răzvan-Paul		USR
6	NEGOI EUGEN ADEMUS		USR
7	SPĂTARU SIMONA		USR
8	CIBU DEACONU ROXANA		USR
9	PĂUN ANA-CYNTHIA-IOANA		USR
10	Oprinoiu Hussel		USR.
11	MÎNZU OĂTĂLIN-EMIL		USR
12	Mărcescu Marcus		USR
13			
14			
15			

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL
INTRARE Nr. 2542
IEȘIRE
Data 22 luna 04 2025

ROMANIA

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

ROMÂNIA SENAT

CAMERA DEPUTAŢILOR **SENATUL**

LEGE

pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență nr. 41 din 8 aprilie 2022 privind instituirea Sistemului național de monitorizare a transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și abrogarea art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și modificarea și completarea unor acte normative

Parlamentul României adoptă prezenta Lege

Articolul I - Ordonanța de Urgență nr. 41 din 8 aprilie 2022 privind instituirea Sistemului național de monitorizare a transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport și abrogarea art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 356 din 11 aprilie 2022, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 375/2023, se modifică și va avea următorul cuprins:

1. **Articolul 1, alineatul (2)** se modifică și va următorul cuprins:

(2) Prin Sistemul RO e-Transport sunt monitorizate transporturile rutiere pe teritoriul național ale bunurilor cu risc fiscal ridicat și transporturile rutiere internaționale de bunuri cu risc fiscal ridicat, cu excepția:

a) **transporturilor de bunuri provenite din achiziții intracomunitare;**
b) **transporturilor de bunuri care fac obiectul livrărilor intracomunitare;**
c) **transporturilor de bunuri care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit pe teritoriul României;**
d) **transporturilor de bunuri care fac obiectul unor operațiuni comerciale între state membre.**

2. **Articolul 2, punctul 2^1** se modifică și va avea următorul cuprins:

2^1. Transportul rutier internațional de bunuri **cu risc fiscal ridicat** - activitatea de transport reglementată la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare) **al bunurilor stabilite ca fiind din categoria celor cu risc fiscal ridicat prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, indiferent de modul de organizare a transportului;**

3. **La articolul 2, la punctul 9, literele a), b), g) și h) se abrogă.**

4. **La articolul 8, alineatul (1), literele b), c), d), g), h) și i) se abrogă.**

5. **Articolul 8^1** se modifică și va avea următorul cuprins:

Art. 8^1 - Obligația declarării în Sistemul RO e-Transport a datelor prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a) referitoare la transportul internațional de bunuri **cu risc fiscal ridicat** revine următorilor utilizatori:

a) destinatarului înscris în declarația vamală de import, respectiv expeditorului înscris în declarația vamală de export, în cazul bunurilor care fac obiectul operațiunilor de import sau export, după caz;
b) prestatorului de servicii din România, în cazul unor operațiuni comerciale reprezentând un nontransfer atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României pentru prestarea de servicii, cât și pentru bunurile rezultate reexpediate în statul partenerului comercial;

6. **Articolul 9, alineatul (3)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(3) Utilizatorii prevăzuți la art. 8^1 sunt obligați să declare în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile internaționale de bunuri **cu risc fiscal ridicat**, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT.

7. **Articolul 9, după alineatul (3), se adaugă** un nou alineat, **alineatul (4)** cu următorul cuprins:

(4) Utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) și la art. 8^1 declară în sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile realizate cu vehicule rutiere a căror masă maximă tehnic admisibilă depășește 3,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 1.000 kg sau o valoare totală mai mare de 50.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului.

8. **Articolul 11, alineatul (2)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Termenul de valabilitate a codului UIT este de 5 zile calendaristice, începând cu data declarată pentru începerea transportului. Utilizarea de către operatorul de transport rutier a codului UIT peste termenul de valabilitate a acestuia este interzisă.

9. **Articolul 12, alineatul (1)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) În cazul în care în cadrul unei partide de bunuri sunt transportate atât bunuri cu risc fiscal ridicat, cât şi alte bunuri care nu fac parte din categoria celor cu risc fiscal ridicat stabilite în acest sens prin ordin al preşedintelui Agenţiei Naţionale de Administrare Fiscală, utilizatorii prevăzuţi la art. 8 alin. (1) au obligaţia să declare în Sistemul RO e-Transport datele aferente transporturilor **pentru bunurile cu risc fiscal ridicat** transportate în cadrul unei partide de bunuri.

Articolul II – La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă articolul 4, alineatul 4 din Ordinul preşedintelui Agenţiei Naţionale de Administrare Fiscală şi al preşedintelui Autorităţii Vamale Române 1.337/1.268/2024 pentru aprobarea Procedurii de utilizare şi funcţionare a sistemului naţional privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 597 din 27 iunie 2024.

Prezenta lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 alin. (1) și art. 76 alin. (1) din Constituția României, republicată.

Preşedintele Camerei Deputaților

Ciprian-Constantin Şerban

Preşedintele interimar
al Senatului

Mircea Abrudean