

București, 13 ianuarie 2026

Propuneri de modificare ale AmCham România privind

Proiectul de Ordonanță a Guvernului 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

Puncte ridicate	Forma din Ordonanță	Propunere	Motivare
Activitatea de intermediere în transporturile rutiere de persoane în regim regulat ar presupune obținerea unei licențe de intermediere pentru simpla încasare a contravalorii biletelor (art. I, pct. 2 , pct. 17 și pct. 23 din Propunere)	La articolul 3, după punctul 18, se introduce un nou punct, pct. 18.1, cu următorul cuprins: 18¹. intermediere în transporturile rutiere de persoane - activitatea unei întreprinderi cu scop patrimonial care constă în: a) preluarea de la beneficiari a comenzilor de transport rutier național și/sau internațional prin servicii ocazionale, acestea urmând a fi executate de intermediar sau în numele său, prin intermediul unuia sau mai multor operatori de transport; b) furnizarea contra cost către beneficiari a serviciului de încasare a contravalorii transportului efectuat prin servicii regulate de transport național și/sau internațional de persoane. La articolul 56, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alin. (11), cu următorul cuprins:	Clarificarea în textul ordonanței că simpla încasare a contravalorii transportului pentru servicii regulate nu constituie activitate de intermediere supusă obligației de licențiere, în lipsa preluării comenzilor și a organizării/executării transportului.	Extinderea obligației de licențiere asupra activității de vânzare și încasare a biletelor pentru servicii regulate conduce la includerea unor activități comerciale auxiliare în sfera intermedierei propriu-zise, deși acestea nu presupun organizarea sau executarea transportului. Licența de intermediere ar trebui să fie necesară exclusiv în situațiile în care entitatea își asumă răspunderea contractuală și legală față de pasager, asigurând un tratament unitar și proporțional pentru toate tipurile de servicii de transport.

	(11) Activitățile conexe de intermediere în transporturile rutiere de persoane se realizează pe baza de contracte prin preluarea de la beneficiari a comenzilor de transport rutier național și/sau internațional, acestea urmând a fi executate de intermediar sau în numele său, prin intermediul unuia sau mai multor operatori de transport, respectiv prin furnizarea contra cost către beneficiari a serviciului de încasare a contravalorii transportului rutier național și/sau internațional de persoane Articolul 78 se abrogă: (1) În executarea activității conexe de intermediere, transportul rutier se face pe baza și în condițiile contractului încheiat între client și intermediar, precum și ale contractului încheiat între intermediar și operatorul de transport rutier. (2) În aplicarea prevederilor alin. (1), operatorul care deține licență pentru activități de intermediere are obligațiile și responsabilitățile care rezultă din contractele respective.		
Obligația expresă a unei singure autogări/stații publice în localitățile capăt de traseu sau de tranzit. Aeroporturile sunt excluse din serviciul interjudețean (art. I, pct. 9 din Propunere)	La articolul 36, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (2¹), cu următorul cuprins: (2¹) Într-un capăt de traseu sau o localitate de tranzit nu se poate solicita decât o singură autogară sau în cazul în care în capătul de traseu sau localitatea de tranzit nu există autogări sau capacitatea acestora nu este suficientă pentru a acoperi toate cererile, o singură stație publică stabilită de autoritatea administrației publice locale.	Permiterea utilizării mai multor stații/autogări, inclusiv stații situate în aeroporturi, acolo unde infrastructura o permite, pentru a asigura accesul la intermodalitate și accesibilitate pentru pasageri.	Limitarea utilizării infrastructurii la o singură autogară sau stație publică într-o localitate capăt de traseu sau de tranzit reduce accesibilitatea serviciilor și flexibilitatea rețelelor de transport rutier interjudețean. Excluderea aeroporturilor din serviciul interjudețean liberalizat afectează intermodalitatea și conectivitatea cu principalele puncte de intrare în România, cu impact negativ asupra mobilității pasagerilor și dezvoltării turismului.

Bonurile fiscale și abonamente devin documentele justificative de călătorie (art. I, pct. 10 din Propunere)	La articolul 41, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins: (1) Serviciile regulate de transport de persoane se execută pe bază de legitimații de călătorie individuale, care sunt documente cu regim special, respectiv bonuri fiscale și abonamente. (2) Legitimațiile de călătorie individuale sunt emise în condițiile legii.	Mentținerea noțiunii de „bilet” și extinderea expresă a documentelor acceptate pentru a include bon fiscal, factură fiscală sau orice document justificativ permis de legislația fiscală, indiferent dacă este emis de operator sau intermediar.	Eliminarea noțiunii de „bilet” din cuprinsul OG nr. 27/2011 este nejustificată și contravine terminologiei consacrate la nivel european, biletul reprezentând documentul care conferă pasagerului dreptul de a accesa serviciul de transport și fiind recunoscut inclusiv de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009. Restrângerea documentelor justificative acceptate exclusiv la „bonuri fiscale” excedează competența Ministerului Transporturilor, întrucât legislația fiscală recunoaște și alte documente justificative cu valoare juridică echivalentă, precum factura fiscală, iar lipsa clarificării privind emitentul documentului (operator sau intermediar) generează incertitudine juridică și riscuri de dublă impunere.

Verificarea suprapunerii cu transportul local/județean fără existența unui registru public (art. I, pct.14 din Propunere)	La articolul 42, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alin. (1¹), care va avea următorul cuprins: (1¹) 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.	Eliminarea restricției sau, subsidiar, condiționarea aplicării acesteia de existența unui registru public, actualizat, al traseelor locale și județene atribuite.	Condiționarea efectuării transportului local sau județean de inexistența unei curse atribuite pe traseul respectiv transferă operatorilor o obligație de verificare care nu poate fi îndeplinită în mod obiectiv, în lipsa unui registru public oficial al traseelor atribuite. Operatorii de transport nu au un instrument oficial prin care să verifice existența curselor atribuite, ceea ce face obligația imposibil de respectat în practică. Măsura restrânge concurența și limitează opțiunile pasagerilor.
Reținerea plăcuțelor autocarului pentru lipsa bonului fiscal în cursă (art. II, pct.1 din Propunere)	După articolul 12, se introduce un nou articol, art. 12¹, cu următorul cuprins: (1) Controlul funcționării și utilizării aparatelor de marcat electronice fiscale, constatarea contravențiilor, precum și aplicarea sancțiunilor contravenționale se fac de către personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, în lipsa personalului prevăzut la art. 12 alin. (1), în cazul contravențiilor prevăzute la art. 10 lit. c), e), g) și dd). (2) În cazul constatării contravențiilor prevăzute la art. 10 lit. c), e) și dd), personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier imobilizează vehiculul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și informează imediat structura teritorială competentă din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală pentru a se prezenta la locul efectuării controlului, în vederea aplicării sancțiunilor contravenționale corespunzătoare.	Excluderea neemiterii bonului fiscal din sfera sancțiunilor care atrag imobilizarea vehiculului, diferențierea clară între neemitere și lipsa dotării cu aparatură fiscală, cât și aplicarea oricărei măsuri (imobilizare sau contravenție) după finalizarea cursei.	Măsura este disproporționată și se răsfrânge direct asupra pasagerilor, cât și a operatorilor de transport. Neemiterea bonului poate avea cauze tehnice, iar în cazul intermedierei nu este clar cine are obligația emiterii acestuia. Scopul fiscalizării poate fi atins prin sancțiuni adecvate, fără imobilizarea vehiculului.

--	--	--	--