INTERPELARE PARLAMENTARĂ Nr. 1858B/27.10.2026

B/PNL/51/12.10.2026

Către: Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

De la: Sebastian-Ioan Burduja, Deputat PNL, Circumscripția Electorală Nr. 42 București

Obiectul interpelării: Funcționarea sistemului TollRo după lansarea operațională din 1 octombrie 2026: testarea, tarifarea pe configurația de axe, integrarea OBU, costurile soluției mobile provizorii, siguranța rutieră, fluxul fiscal și regimul sancțiunilor prevăzute de art. 19 din Legea nr. 226/2023 în perioada de tranziție

Stimate Domnule Ministru,

La 1 octombrie 2026 a intrat în regim operațional TollRo, sistemul de tarifare rutieră electronică introdus prin Legea nr. 226/2023 pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată de peste 3,5 tone. Este una dintre cele mai importante modificări ale regimului de taxare a transportului rutier de mărfuri din România.

Transportatorii nu contestă obligația de a plăti pentru utilizarea infrastructurii. Contestă faptul că obligația devine sancționabilă înainte ca mecanismele tehnice, administrative și contabile prin care se plătește să fie testate, integrate și adaptate activității reale de transport. În multe cazuri, transportatorii au fost puși în imposibilitatea de a plăti.

Un sistem informatic de această amploare trebuie evaluat pe întregul proces, de la identificarea vehiculului și determinarea categoriei corecte, la localizare, calculul traseului și al tarifului, plată, emiterea documentelor fiscale, reconcilierea contabilă, controlul de la distanță exercitat de companie și integrarea cu furnizorii SETRE și cu echipamentele OBU. Faptul că aplicația funcționează nu acoperă singur aceste etape.

Potrivit CNAIR, etapa de testare a început la 15 septembrie 2026 și a fost declarată încheiată la 25 septembrie 2026. Documentația pusă la dispoziție de organizațiile profesionale arată însă că perioada contractuală minimă de pilotare este de patru săptămâni. În testele efectuate de industrie au fost semnalate trasee necorespunzătoare pentru vehiculele grele și diferențe de peste 10% între tariful calculat prin aplicația mobilă și cel rezultat din tichetul de rută, pentru aceeași relație. Tot CNAIR a anunțat că furnizorii SETRE interoperabili vor fi disponibili abia de la 15 ianuarie 2027.

În noaptea lansării, utilizatorii au transmis peste 1.000 de sesizări, pe care le-ați înaintat CNAIR spre verificare. Apreciem că ați semnat, la 1 octombrie 2026, ordinul publicat în Monitorul Oficial prin care utilizatorii nu pot fi sancționați atunci când aplicația are disfuncționalități. Ordinul îl protejează pe utilizator de efectele unei disfuncționalități, dar lasă deschise două chestiuni: cine constată disfuncționalitatea și pentru ce interval. Organizațiile profesionale propun o regulă mai previzibilă, care păstrează obligația de plată și amână până la 31 martie 2027 aplicarea sancțiunilor prevăzute de art. 19 alin. (16), (17) și (22) din Legea nr. 226/2023.

Clasificarea vehiculelor ridică o a doua problemă. În practică, un cap tractor care circulă solo, pe două axe, poate fi încadrat tarifar la fel ca atunci când tractează o semiremorcă și formează un ansamblu de cinci axe. Potrivit art. 12 alin. (4) din Legea nr. 226/2023, categoriile și nivelul tarifului unitar se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, deci diferențierea ține de Minister. Numărul de axe este o caracteristică tehnică obiectivă, pe care certificatul de înmatriculare armonizat la nivelul Uniunii o poate consemna distinct, sub codul L din anexa I la Directiva 1999/37/CE. Problema crește la trecerea pe OBU. Transportatorii internaționali folosesc deja echipamente de bord în Europa, iar arhitectura viitoare trebuie să distingă între capul tractor solo și ansamblul cap tractor cu semiremorcă. O soluție provizorie pe telefon nu rezolvă nimic dacă va fi înlocuită peste câteva luni de o arhitectură OBU care trebuie să comunice corect configurația vehiculului.

Lipsa integrării OBU la lansare a mutat asupra operatorilor costul unei soluții temporare. Pentru a folosi aplicația în condiții operaționale, companiile au cumpărat telefoane sau tablete compatibile, cartele SIM și servicii de date. Documentația industriei indică un cost de aproximativ 300 de euro pentru un terminal adecvat și oferte de telecomunicații cu angajamente de minimum 12 luni, frecvent de 24 de luni. Un abonament de 24 de luni semnat în octombrie 2026 plătește o soluție care, la calendarul anunțat de CNAIR pentru furnizorii SETRE, poate deveni redundantă după aproximativ trei luni și jumătate. Aceste costuri țin de calendarul implementării, iar activitatea de transport nu le-ar fi generat.

Soluția actuală mută o parte disproporționată din responsabilitatea operațională asupra șoferului. Într-un sistem matur de taxare electronică, compania vede centralizat starea vehiculelor, sesiunile valide, întreruperile, taxarea și neconformitățile, iar personalul TESA sau dispeceratul poate interveni. În configurația bazată pe aplicația mobilă, șoferul trebuie să se asigure că terminalul funcționează, că aplicația este activă, că sesiunea nu s-a întrerupt și că există semnal GPS și conexiune de date. O obligație fiscală a operatorului economic riscă astfel să devină o sarcină tehnică permanentă a conducătorului auto.

Aici apare și riscul pentru siguranța rutieră. Conducătorul unui ansamblu de până la 40 de tone trebuie să urmărească drumul, iar teama de sancțiune îl împinge să verifice în timpul mersului dacă aplicația taxează și dacă sesiunea mai este activă. Pentru transporturile supuse RO e-Transport, industria consemnează că, în testele sale, funcționarea concomitentă a

aplicației TollRo și a aplicației de monitorizare RO e-Transport pe același telefon nu a fost stabilă. Considerăm că procedura TollRo trebuie să prevadă expres că șoferul nu interacționează cu aplicația în timpul deplasării, că erorile se remediază după oprirea vehiculului într-un loc sigur și că transportatorul nu este sancționat pentru intervalul în care conducătorul a dat prioritate siguranței.

TollRo nu se încheie în momentul plății. Pentru companiile cu zeci sau sute de vehicule urmează verificarea și alocarea contabilă. Ni s-a semnalat că documentele rezultate din taxare nu permit întotdeauna identificarea simplă și punctuală a vehiculului taxat prin numărul de înmatriculare și că nu sunt primite prin sistemul național RO e-Factura. Fără această identificare, compania reconciliază manual plățile, vehiculele, cursele și documentele. Un sistem digital de taxare nu poate produce în aval mai multă muncă manuală decât sistemul pe care îl înlocuiește.

În exploatare apare și nevoia de a gestiona separat fiecare vehicul, cu conturile sau identitățile și terminalele asociate. Pentru o flotă importantă, asta înseamnă zeci sau sute de terminale, conexiuni GSM, autentificări și sesiuni administrate permanent. Operatorul trebuie să poată administra centralizat întreaga flotă, fără să sune fiecare șofer pentru a afla dacă aplicația funcționează.

Pregătirea dumneavoastră de inginer în telecomunicații și tehnologia informației vă permite să faceți diferența dintre o aplicație care poate fi lansată și un sistem informatic critic, matur pentru exploatare la scară națională, cu efecte fiscale, contravenționale și de siguranță rutieră. Transportatorii români lucrează deja cu GPS, telematică, tahografe inteligente, OBU, sisteme TMS și taxare electronică în toată Europa. Obiecțiile lor privesc ordinea pașilor: un sistem lansat înainte ca întregul său ecosistem să funcționeze.

Având în vedere aceste considerente, în temeiul art. 112 alin. (1) din Constituția României, republicată, precum și al art. 206-209 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, vă adresez următoarea interpelare și vă solicit răspuns la întrebările de mai jos:

1. Care este stadiul real al TollRo? Vă rog să prezentați stadiul pilotării și al recepției calitative, problemele identificate, diferențele de calcul semnalate între aplicația mobilă și tichetul de rută și motivul pentru care etapa de testare a fost declarată încheiată la 25 septembrie 2026, înaintea împlinirii perioadei minime de pilotare de patru săptămâni invocate de organizațiile profesionale.
2. Câte dintre cele peste 1.000 de sesizări transmise în noaptea de 1 octombrie 2026 au fost soluționate și câte rămân deschise? În aplicarea ordinului din 1 octombrie 2026, cine constată disfuncționalitatea aplicației, pe baza căror date și pentru ce interval, și cum dovedește un transportator că nu a putut plăti din cauza sistemului?
3. De ce configurația efectivă a axelor nu produce o diferențiere corespunzătoare a tarifului? Cum justifică Ministerul situația în care un cap tractor solo cu două axe poate

fi taxat la fel ca același cap tractor cu semiremorcă, în configurație de cinci axe? Cum va fi tratată această diferență după integrarea OBU și a fost criteriul numărului de axe prevăzut în documentația inițială a proiectului?

4. Cum justifică Ministerul costurile transferate operatorilor pentru soluția mobilă tranzitorie? De ce au fost puși transportatorii în situația de a cumpăra terminale și servicii GSM, inclusiv prin contracte pe 24 de luni, dacă furnizorii SETRE vor fi disponibili de la 15 ianuarie 2027, iar integrarea OBU poate transforma aceste costuri în cheltuieli inutile?
5. Cum poate operatorul controla centralizat conformitatea întregii flote? Ce instrumente sunt oferite personalului TESA pentru a vedea în timp real dacă fiecare vehicul are sesiunea activă, transmite date, este taxat corect și prezintă erori, fără ca întreaga responsabilitate practică să treacă asupra șoferului?
6. Ce măsuri au fost luate pentru eliminarea riscului de distragere a atenției șoferului? Ce trebuie să facă acesta dacă aplicația pierde semnalul, se închide sau întrerupe sesiunea în timpul deplasării, și garantează Ministerul că șoferul nu va fi obligat ori împins, prin riscul sancțiunii, să interacționeze cu telefonul în timp ce conduce?
7. Cum va fi rezolvat fluxul fiscal și contabil? De ce documentele TollRo nu sunt transmise prin RO e-Factura, acolo unde există obligația legală și tehnică de utilizare a sistemului, și de ce documentele de taxare nu permit identificarea punctuală, prin numărul de înmatriculare, a fiecărui vehicul și a fiecărui cost?
8. De ce arhitectura de administrare nu este construită prioritar pentru flotă? Este necesar câte un cont sau o identitate distinctă pentru fiecare vehicul și, dacă da, cum poate o companie cu zeci sau sute de camioane administra centralizat conturile, terminalele, sesiunile și plățile?
9. Care este poziția Ministerului față de perioada de tranziție solicitată de organizațiile profesionale, respectiv neaplicarea până la 31 martie 2027 a sancțiunilor prevăzute de art. 19 alin. (16), (17) și (22) din Legea nr. 226/2023, cu menținerea obligației de plată? Art. 19 alin. (15) prevede deja că plata efectuată în 72 de ore de la primirea scrisorii de informare pune capăt neplății și oricăror sancțiuni ulterioare. Are în vedere Ministerul o regularizare similară, fără sancțiune, și la controlul prin oprirea vehiculului, unde alin. (21) și (22) cer plata pe loc?
10. Care este impactul economic total al implementării? Vă rog să prezentați evaluarea costurilor suplimentare cu TollRo, cu terminalele și cu comunicațiile, a capitalului de lucru necesar finanțării taxei până la încasarea contravalorii transporturilor și a efectului estimat asupra tarifelor de transport și, implicit, asupra prețurilor bunurilor.
11. Care este impactul unei perioade tranzitorii asupra PNRR? Dacă Ministerul consideră că amânarea sancțiunilor sau alte măsuri tranzitorii creează un risc financiar pentru România, vă rog să indicați exact jalonul afectat, obligația asumată, valoarea financiară expusă și documentul european care fundamentează această concluzie.

Domnule Ministru, transportatorii nu cer eliminarea TollRo și nici dreptul de a folosi infrastructura fără plată. Cer un sistem pe care îl pot folosi efectiv, în care un cap tractor cu două axe nu este tratat fără explicație ca un ansamblu de cinci axe, compania verifică de la sediu conformitatea flotei, documentele fiscale se alocă automat fiecărui vehicul, iar cine folosește deja OBU în Europa nu cumpără telefoane și abonamente pe 24 de luni pentru o soluție provizorie. Mai presus de toate, șoferul unui ansamblu de 40 de tone trebuie să urmărească drumul. Un sistem informatic critic se testează înainte de sancționarea utilizatorului, iar ordinul semnat la 1 octombrie arată că împărtășiți acest principiu. Vă propun să îl transformăm într-o regulă previzibilă pentru întreaga perioadă de tranziție.

Solicit răspuns în scris, în termenul prevăzut de art. 206 alin. (2) din Regulamentul Camerei Deputaților.

Cu deosebit respect,

Sebastian-Ioan BURDUJA

Deputat PNL