



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

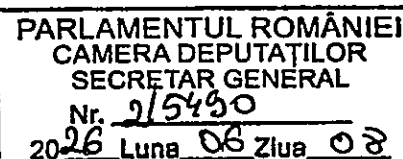
B-dul Primăverii nr. 22, sector 1, București, Tel: 0213143400 int.3000, Email: drparlament@gov.ro

Nr. 6591/2026

03-06-2026

Către: DOAMNA IOANA BRAN - VOINEA
SECRETARUL GENERAL AL CAMEREI DEPUTAȚILOR

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data de 28 mai 2026



STIMATĂ DOAMNĂ SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, în original, punctele de vedere ale Guvernului referitoare la:

✓ 1. Proiectul de Lege pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2001 privind aprobarea programului de gestionare a câinilor fără stăpân (Bp. 616/2025, Plx. 104/2026);

2. Proiectul de Lege privind interzicerea obligării conducătorilor auto din transportul rutier de mărfuri la efectuarea operațiunilor de descărcare a mărfurilor transportate (Bp. 538/2025, Plx. 105/2026);

3. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 3 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 46/2022 privind măsurile de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996 (Bp. 120/2025 Plx. 185/2025);

4. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii asistenței sociale nr. 292/2011 (Bp. 42/2026, Plx. 334/2026);

5. Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 76/2002 privind sistemul asigurărilor pentru șomaj și stimularea ocupării forței de muncă (Bp. 596/2025, Plx. 142/2026);

6. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice (Bp. 765/2025, Plx. 280/2026);

7. Propunerea legislativă pentru completarea Legii educației fizice și sportului nr. 69/2000 (Bp. 167/2026); Plx 423/2026

8. Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 272/2004 privind protecția și promovarea drepturilor copilului (Bp. 45/2026, Plx. 354/2026);

9. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art. 470 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal (Bp. 766/2025, Plx. 281/2026);

10. Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii învățământului preuniversitar nr. 198/2023 (Bp. 80/2026, Plx. 371/2026);

11. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea aliniatului (2) al art. 331 din Legea nr. 227/2025 privind Codul fiscal (Bp. 114/2026); Plx 417/2026

12. Proiectul de Lege privind instituirea Zilei Alesului Local (Bp. 30/2026, L. 166/2026);

Plx 382/2026

Totodată, vă transmitem atașat, în copie, punctul de vedere al Guvernului referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal (Bp. 121/2026)*. P1-X 441/2026

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

~~SECRETAR~~ DE STAT



PRIM MINISTRU

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *proiectul de lege privind interzicerea obligării conducătorilor auto din transportul rutier de mărfuri la efectuarea operațiunilor de descărcare a mărfurilor transportate*, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnul deputat PSD Augustin - Florin Hagiu împreună cu un grup de parlamentari PSD, PNL, AUR, USR și independenți (**Bp. 538/2025, Plx. 105/2026**).

I. Principalele reglementări

Prezenta inițiativă legislativă are ca obiect de reglementare instituirea interdicției de a se stabili atribuții de descărcare/încărcare a mărfurilor transportate în sarcina conducătorilor auto, acestea urmând a rămâne în sarcina beneficiarilor transportului.

II. Observații

1. În ceea ce privește *Clasificarea Ocupațiilor din România*, semnalăm că ocupația conducătorilor auto de transport rutier de mărfuri cod COR 833201 a fost redenumită potrivit *Ordinului nr. 635/1348/2019 privind modificarea și completarea Clasificării ocupațiilor din România – nivel de ocupație (șase caractere)* aprobată prin *Ordinul ministrului muncii, familiei și protecției sociale și al președintelui Institutului Național de Statistică nr. 1832/856/201* și se regăsește în cadrul *Grupei de bază 8332 Șoferi de autocamioane și mașini de mare tonaj*.

De asemenea, subliniem că, potrivit memoriului justificativ transmis la solicitarea redenumirii ocupației conducător auto transport rutier de mărfuri, printre atribuțiile specifice efectuării transportului de marfă precizate sunt și pregătirea autovehiculului în vederea efectuării transportului, asigurarea și supravegherea încărcării mărfurilor, executarea transportului mărfurilor, asigurarea și supravegherea descărcării mărfurilor fără a se face trimitere la atribuția de a descărca sau încărca mărfurile transportate.

2. Având în vedere necesitatea alinierii la bunele practici europene și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto profesioniști, considerând că acesta reprezintă un progres important în protejarea conducătorilor auto, apreciem că ar fi fost necesară o formulare mai riguroasă a articolelor 1 și 2 pentru a elimina ambiguitățile privind raporturile juridice implicate.

Astfel, considerăm că interdicția impunerii operațiunilor de încărcare/descărcare ar fi trebuit formulată explicit, astfel încât să nu poată fi eludată prin clauze comerciale sau dispoziții interne.

3. Semnalăm faptul că textul art. 2 în forma actuală amestecă raportul de muncă cu cel comercial și introduce expresii neclare cum ar fi *”prin dispoziție internă a angajatorului”* sau *„solicitare din partea beneficiarului transportului”*.

Textul propus la art. 2 alin. (1) poate prezenta vicii de neconstituționalitate prin raportare la art. 1 alin. (5), art. 16 alin. (1), art. 41 alin. (1) și al art. 45 din *Constituția României*, din perspectiva următoarelor considerente:

a) Textul face referire la conducătorii auto *„angajați ai operatorilor de transport rutier”*. Astfel, învederăm faptul că aplicarea normei ar putea conduce la aplicarea unor tratamente diferențiate între persoane care realizează aceeași activitate, dar fie nu au calitatea de angajat, ci de colaborator, fie nu este angajat la un operator de transport rutier, dar este detașat la acesta. Prin urmare, acestor categorii de persoane nu le-ar fi aplicabilă norma, deși activitatea desfășurată este aceeași, din această perspectivă putând fi încălcat art. 16 alin. (1) din *Constituția României, republicată*;

b) Observăm că, deși, potrivit art. 1, obiectul de reglementare vizează transportul rutier de mărfuri, art. 2 alin. (1) se referă la *„operatorii de transport rutier”*, norma prezentând, din acest punct de vedere, neclarități cu privire la sfera de aplicabilitate a acesteia, de natură a genera încălcarea art. 1 alin. (5) din *Constituție*, în componenta calității normei juridice. Pentru aceleași considerente, observația se menține și cu privire la art. 3 din proiect, care se

referă la "conducătorii auto". Astfel, semnalăm necesitatea respectării dispozițiilor art. 37 din *Legea nr. 24/2000* privind unitatea terminologică;

c) Textul propus poate prezenta vicii de neconstituționalitate și din perspectiva art. 41 alin. (1) din *Constituția României* putând fi considerat că restrânge, în mod nejustificat, dreptul la muncă. Astfel, precizăm că, potrivit cadrului general în materia relațiilor de muncă, respectiv *Legea nr. 53/2003 - Codul muncii*, libertatea muncii este garantată, potrivit art. 3: "(1) Libertatea muncii este garantată prin Constituție. Dreptul la muncă nu poate fi îngrădit. (2) Orice persoană este liberă în alegerea locului de muncă și a profesiei, meseriei sau activității pe care urmează să o presteze. (3) Nimeni nu poate fi obligat să muncească sau să nu muncească într-un anumit loc de muncă ori într-o anumită profesie, oricare ar fi acestea. (4) Orice contract de muncă încheiat cu nerespectarea dispozițiilor alin. (1) – (3) este nul de drept." În acest sens, precizăm că restrângerea exercitiului dreptului la muncă poate fi dispus numai în condițiile art. 53 din *Constituția României*;

d) Având în vedere că reglementările preconizate vizează o restrângere a activității pentru operatorii de transport rutier de mărfuri, apreciem că măsurile avute în vedere ar putea conduce la afectarea libertății economice prevăzută de art. 45 din *Constituția României*.

În ceea ce privește alin. (2) al art. 2, considerăm că mențiunea referitoare la "respectarea legislației privind securitatea și sănătatea în muncă" este redundantă, întrucât aceste obligații decurg deja din reglementările generale în vigoare.

4. Referitor la art. 3 din inițiativa legislativă, apreciem că excepțiile sunt formulate destul de vag, sens în care ar fi fost oportună stabilirea unei liste explicate și restrictive a excepțiilor, precum:

- transportul în vrac, transportul de combustibili, transportul cu autobetoniere, transportul de animale vii în măsura în care natura transportului impune operațiunea de descărcare/încărcare;
- transporturi caracterizate prin manipulări inerente (curierat, distribuție urbană, poștă);
- includerea unei prevederi conform căreia participarea conducătorului auto în operațiunile de descărcare/încărcare să fie permisă în situațiile în care conducătorul auto își exprimă acordul în scris, distinct și expres și este remunerat corespunzător, această prevedere fiind susceptibilă să consolideze atât obiectivul legii, cât și coerența acesteia cu titlul propus.

Totodată, precizăm că sintagma „transporturi specializate” conferă textului un caracter neclar, fiind necesară definirea acesteia în cuprinsul legii. De asemenea, tot din perspectiva neclarității normei, precizăm că formularea

„însă fără ca excepția să se limiteze numai la acestea” nu se justifică, astfel că ar fi trebuit a fi eliminată.

5. Referitor la art. 5, precizăm că este neclar în ce condiții pot fi sancționați fiecare dintre operatorii economici, norma prezentând un caracter general, lipsit de previzibilitate.

De asemenea, întrucât subiectul aparține domeniului transporturilor rutiere, iar verificarea reală a situațiilor de încărcare/descărcare se realizează în trafic sau la locurile de încărcare, s-ar fi impus includerea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transporturile Rutiere (ISCTR) ca autoritate de control în constatarea contravențiilor.

Totodată, considerăm că ar fi fost necesară ajustarea regimului sancționator, în sensul reconsiderării cuantumului amenzilor pentru a asigura aplicabilitate practică. Astfel, un interval orientativ de 5000 – 20.000 lei poate fi considerat suficient de disuasiv, fiind în linie cu sancțiunile existente în domeniul transporturilor rutiere și permite aplicarea unitară a sancțiunilor și de către ISCTR în măsura în care inițiatorul va adăuga inspectorii ISCTR alături de cei de la ITM ca personal cu atribuții de control.

6. În măsura în care inițiatorul consideră necesară și introducerea ISCTR în proiectul de act normativ, aplicarea legii ar implica atât Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (prin ISCTR), cât și Ministerul Muncii, Familiei, Tineretului și Solidarității Sociale (prin ITM), motiv pentru care apreciem necesară reformularea art. 7, în sensul introducerii obligativității elaborării unor norme comune de aplicare.

De asemenea, considerăm că s-ar fi impus completarea textului cu termenul necesar adoptării normelor de aplicare și a actului normativ prin care acestea se aprobă.

7. În conformitate cu art. 25 și 54 din *Legea nr. 24/2000*, ar fi fost necesară introducerea în proiect a unor soluții legislative pentru situații tranzitorii, în cazul în care, prin noua reglementare, sunt afectate raporturi sau situații juridice născute sub vechea reglementare, dar care nu și-au produs în întregime efectele până la data intrării în vigoare a noii reglementări.

8. Potrivit dispozițiilor art. 6 alin. (1) și ale art. 31 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000*¹, soluțiile pe care le cuprinde inițiativa legislativă ar fi trebuit să fie temeinic fundamentate, iar instrumentul de prezentare și motivare ar fi trebuit să includă motivul emiterii actului normativ, respectiv cerințele care

¹ privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare

reclamă intervenția normativă, cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare, principiile de bază și finalitatea reglementărilor propuse, cu evidențierea elementelor noi, concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare, evaluărilor statistice, referirile la documente de politici publice sau la actul normativ pentru a căror implementare este elaborat respectivul proiect.

De asemenea, propunerea ar fi fost necesar să includă impactul socioeconomic, impactul financiar asupra bugetului general consolidat, impactul asupra sistemului juridic, consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, precum și activitățile de informare publică.

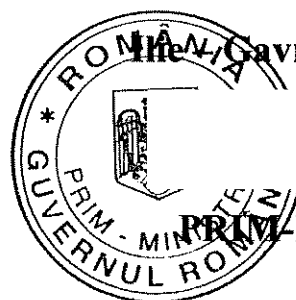
În acest context, semnalăm că expunerea de motive nu respectă structura prevăzută de dispozițiile ante – menționate.

9. Totodată, menționăm că, având în vedere obiectul de reglementare al inițiativei legislative, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a organizat consultări cu organizațiile patronale din domeniul transportului rutier de mărfuri, ocazie cu care au fost identificate o serie de posibile dificultăți de aplicare în practică, precum și potențiale efecte asupra organizării operațiunilor logistice și asupra relațiilor contractuale dintre transportatori, expeditori și beneficiarii transportului. În acest context, s-a reținut faptul că soluțiile legislative propuse necesită o analiză suplimentară și o abordare mai amplă la nivel sectorial.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține prezenta inițiativă legislativă în forma prezentată.**

Cu stimă,

 **Gavril BOLOJAN**
PRIM-MINISTRU

Domnului deputat Sorin Mihai GRINDEANU

Președintele Camerei Deputaților