

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aderarea României la Protocolul adițional privind scrisoarea electronică de însoțire, adoptat la Geneva la 20 februarie 2008, la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956

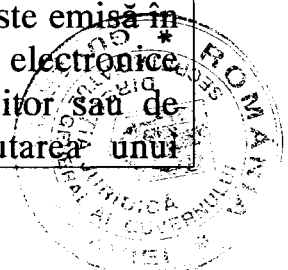
Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ:

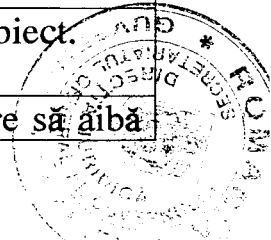
1. Descrierea situației actuale	<p>Aderarea la Protocolul adițional la Convenția cu privire la contractul de transport rutier internațional de mărfuri (CMR) privind scrisoarea electronică de însoțire, adoptat la Geneva la 20 februarie 2008 și intrat în vigoare la 5 iunie 2011 (denumit în continuare Protocolul adițional) reprezintă un demers necesar în sectorul transportului rutier internațional de marfă.</p> <p>România a aderat la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva în 19 mai 1956 prin Decretul nr. 451/1972 și la Protocol la Convenția din 19 mai 1956 referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) încheiat la Geneva în 5 iulie 1978 prin Decretul nr. 66/1981 (denumită în continuare Convenția CMR)</p> <p>Protocolul adițional a fost încheiat la Geneva la 20 februarie 2008 de către Comitetul Transporturilor Interioare al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CTI al CEE-ONU) la cea de-a 70-a sesiune, care s-a desfășurat în perioada 19-21 februarie 2008.</p> <p>În conformitate cu articolul 8 alin. (1), Protocolul adițional a intrat în vigoare la 5 iunie 2011 și a fost ratificat până în prezent de 14 state: Belgia, Bulgaria Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Letonia, Lituania, Olanda, Norvegia, Slovacia, Spania, Suedia, Elveția, Slovenia, Croația, Estonia.</p> <p>Exista un interes evident la nivelul statelor europene</p>
---------------------------------	---



		<p>pentru a ratifica Protocolul prin prisma avantajelor certe pe care le aduce sectorului transportului rutier internațional de marfă.</p> <p>Protocolul adițional are drept scop facilitarea întocmirii, cu caracter opțional, a scrisorii electronice de însoțire (scrisorii electronice de trăsură) prin procedurile specifice utilizate pentru înregistrarea și prelucrarea electronică a datelor.</p> <p>CEE-ONU dorește introducerea scrisorii electronice de trăsură în toate statele europene, astfel încât aderarea României la Protocolul adițional menționat devine o necesitate.</p> <p>Provocările majore pentru COM și UNECE sunt reprezentate de interconectarea viitoarei platforme tehnice cu sistemele naționale, identificarea modalității prin care autoritățile de control (poliție rutieră, organe vamale) să poată verifica autenticitatea și valabilitatea documentelor digitale (deci să aibă acces la bazele de date ale companiei expeditoare a mărfii, transportatorului și destinatarului), dar și uniformizarea sistemelor și bazelor de date ale statelor membre cu cele din afara UE, care însă au aderat la e-CMR.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Protocolul adițional contribuie în mod considerabil la îmbunătățirea reglementării în transportul rutier internațional de marfă, fiind un instrument util și eficient în simplificarea și eficientizarea expedițiilor rutiere de mărfuri.</p> <p>Protocolul adițional este parte a unei strategii mai largi de digitalizare a sistemelor de facilitare a comerțului, acest document oferind o eficiență sporită și costuri operaționale mai reduse.</p> <p>Scrisoarea de trăsură CMR pe suport de hârtie este un document oficial privind transferul mărfurilor între expeditor, transportator și beneficiar.</p> <p>Acesta este singurul document deținut de conducătorul vehiculului în raport cu încărcătura transportată.</p> <p>Cu ajutorul scrisorii electronice de însoțire (de trăsură), operatorii de transport vor fi în măsură să aibă informații logistice și schimb de date, în timp real.</p> <p>Spre deosebire de scrisoarea de trăsură CMR, scrisoarea electronică de însoțire (de trăsură) este emisă în format electronic și comunicată prin mijloace electronice de comunicare de către transportator, expeditor sau de către orice altă parte interesată de executarea unui</p>



		<p>contract de transport la care se aplica Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), inclusiv elementele asociate logic cu comunicarea electronică prin anexe sau legate prin alte mijloace de comunicarea electronică simultan sau ulterior emiterii sale, în vederea includerii acestora în scrisoarea electronică de însoțire(de trăsură).</p> <p>Introducerea formatului electronic al contractului de transport internațional de mărfuri pe șosele are scopul de a simplifica sistemul existent bazat pe documente fizice, pe suport de hârtie, urmând să aibă ca beneficiu principal dezvoltarea relațiilor comerciale în sectoarele publice și private prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reducerea erorilor umane și a manipulărilor; - transferul mai rapid și mai eficient al informațiilor; - reducerea costurilor și a resurselor; - transparentizarea lanțului logistic de expediție și transport rutier al mărfurilor. <p>Rezultatul final al acestor avantaje este creșterea competitivității economice în sectorul transportului rutier și al activităților conexe acestuia.</p> <p>Scrisoarea electronică de însoțire(de trăsură) este autentificată de către părțile la contractul de transport prin intermediul unei semnături electronice autentice, care asigură legătura acesteia cu scrisoarea electronică de însoțire(de trăsură).</p> <p>Scrisoarea electronică de însoțire(de trăsură) conține aceleași indicații ca și scrisoarea de trăsură CMR menționată în Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR.) și în consecință are aceeași putere probatorie și aceleași efecte ca și aceasta din urmă.</p> <p>Protocolul impune prevederi specifice legate de punerea în aplicarea a scrisorii electronice de însoțire(de trăsură), prin convenirea și recunoașterea de către părțile interesate a unor proceduri conforme cerințelor menționate de Convenția CMR.</p>
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.
<p>Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</p>		
1.	Impactul macro-economic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	Impactul asupra	Prezentul act normativ nu conține prevederi care să aibă



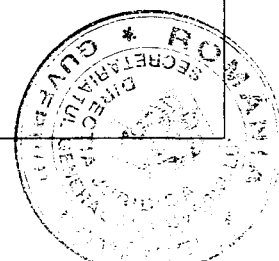
	mediului de afaceri	impact asupra mediului de afaceri.
3.	Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
4.	Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are un impact asupra utilizării resurselor naturale întrucât nu are prevederi care să vizeze direct resursele naturale. Impactul asupra mediului înconjurător va fi unul pozitiv deoarece se încurajează utilizarea comunicării electronice.
5.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Proiectul de act normativ nu se refera la acest subiect.

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

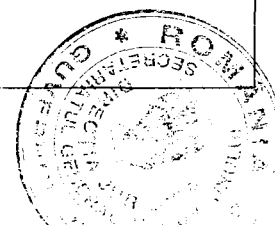
1.	Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Nu este cazul. Nu este cazul.
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi	Nu este cazul.



	comunitare	
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul.
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul.
5	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva în 19 mai 1956, la care România a aderat prin Decretul nr. 451/1972 și Protocol la Convenția din 19 mai 1956 referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) încheiat la Geneva în 5 iulie 1978 la care România a aderat prin Decretul nr. 66/1981 se vor aplica în continuare.
6.	Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3.	Consultările organizate cu autoritățile	Nu este cazul



	<p>administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</p>	
4.	<p>Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Nu este cazul</p>
5.	<p>Informații privind avizarea de către</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi. 	<p>Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.619/2018</p>



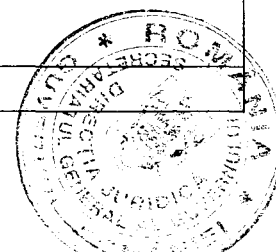
6.	Alte informații	Nu au fost identificate
----	-----------------	-------------------------

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003, republicată, privind transparența decizională în administrația publică.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2.	Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aderarea României la Protocolul adițional privind scrisoarea electronică de însoțire, adoptat la Geneva la 20 februarie 2008, la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU


VIORICA DÂNCILĂ

