

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. Titlul proiectului de act normativ

**L E G E**  
**pentru ratificarea Acordului între Guvernul României și Guvernul Republicii**  
**Kazahstan privind transportul rutier internațional de mărfuri,**  
**semnat la București la 22 noiembrie 2007**

### 2. Motivele emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Ținând cont de interesele economice și politice ale României și de dinamica relațiilor dintre România și Republica Kazahstan din ultimii ani, s-a impus necesitatea semnării unui acord în domeniul transportului rutier internațional de mărfuri, care să țină cont de directivele și reglementările Uniunii Europene în domeniu, de politica transporturilor rutiere la nivelul Forumului Internațional de Transport (ITF) (fosta Conferință Europeană a Miniștrilor de Transport - CEMT), precum și de legislația în vigoare a celor două țări. Totodată, trebuie luate în considerare și documentele de drept internațional în domeniul transporturilor, care sunt în vigoare pentru cele două părți.</p> <p>Ca urmare a aprobării Memorandumului nr. 2102/AB/03.07.2000 cu tema: Aprobarea pentru începerea negocierii unor acorduri între Guvernul României și guvernele statelor interesate privind transportul rutier internațional, pe baza unui Acord cadru, în cadrul ședinței Guvernului României din data de 26 octombrie 2000 (aprobare comunicată prin adresa 504/GRSG/30.10.2000), a fost negociat "Acordul între Guvernul României și Guvernul Republicii Kazahstan privind transportul rutier internațional de mărfuri".</p> <p>Negocierile pe marginea proiectului de Acord între Guvernul României și Guvernul Republicii Kazahstan privind transportul rutier internațional de mărfuri au fost realizate inițial prin corespondență. Cu ocazia desfășurării lucrărilor Comisiei mixte interguvernamentale româno – kazahstaneză de colaborare economică și tehnico-științifică care s-au organizat la Astana,</p>
---------------------------------	---

	<p>Republica Kazahstan, în perioada 9-10 octombrie 2007, experții desemnați ai celor două state au agreeat și finalizat proiectul de Acord bilateral în domeniul transportului rutier internațional de mărfuri .</p> <p>Cu ocazia discuțiilor prilejuite de lucrările Comisiei mixte interguvernamentale româno – kazahstaneze, s-a reiterat importanța semnării acestui acord până la finele anului 2007 în vederea intensificării relațiilor de colaborare economică dintre cele două țări și, în special, pentru crearea celor mai favorabile premise în vederea impulsivării dezvoltării transporturilor.</p> <p>De asemenea, s-a subliniat interesul deosebit al părții române pentru stabilirea unui cadru juridic care să favorizeze intensificarea transporturilor rutiere înspre și dinspre Republica Kazahstan.</p> <p>În acest context, cu ocazia întâlnirii președinților celor două state de la București, din data de 22 noiembrie 2007, s-a semnat de către fostul ministru al afacerilor externe domnul Adrian Mihai CIOROIANU și domnul Marat Muhanbetuly TAZHIN din cele două țări, Acordul între Guvernul României și Guvernul Republicii Kazahstan privind transportul rutier internațional de mărfuri, a cărui ratificare o considerăm oportună cât mai curând posibil.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Prevederile Acordului se aplică transportului rutier internațional de mărfuri între teritoriile statelor celor două Părți Contractante și în tranzit pe teritoriile lor, derulat de către operatorii de transport cu vehicule înmatriculate pe teritoriul statului celeilalte părți contractante. Prevederile acestuia se aplică, de asemenea, transportului de mărfuri între teritoriul statului uneia dintre Părțile Contractante către/sau dinspre o terță țară, efectuate cu vehicule înmatriculate pe teritoriului statului celeilalte Părți Contractante.</p> <p>Prezentul Acord nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor Părților care rezultă din alte înțelegeri/acorduri internaționale la care acestea sunt parte și nu contravine legislației Uniunii Europene sau acordurilor între Uniunea Europeană și statele care nu sunt membre.</p> <p>Transporturile de mărfuri efectuate cu vehicule rutiere între teritoriile statului Părților sau în tranzit pe teritoriile lor sunt scutite de autorizații, în conformitate cu politica de liberalizare a transporturilor rutiere pe plan mondial. În schimb, efectuarea transportului de mărfuri de pe teritoriul statului celeilalte Părți către o terță țară și dinspre o terță țară înspre teritoriul statului</p>

celeilalte Părți se realizează numai pe baza autorizației primite de la autoritatea competentă a celeilalte Părți.

În ceea ce privește posibilitatea efectuării transportului de mărfuri între două puncte situate pe teritoriul statului celeilalte Părți, de către un operator de transport al unei Părți contractante, această activitate este interzisă.

Pentru implementarea prevederilor Acordului și discutarea aspectelor legate de acesta se va constitui o Comisie Mixtă compusă din reprezentanți ai autorităților competente ale Părților.

Autorizațiile de transport sunt nominale și nu se pot transmite altor operatori de transport.

Operatorii de transport care efectuează transporturi rutiere în condițiile prezentului Acord sunt scutiți reciproc de la plata drepturilor vamale și a taxelor cu efect echivalent prevăzute la importul de mărfuri în ceea ce privește combustibilul, lubrifianții, piesele de schimb și uneltele necesare reparării vehiculului în situația în care acesta se defectează în timpul transportului.

În același timp, operatorii de transport ai statelor Părților, care efectuează transporturi de mărfuri în conformitate cu prezentul Acord, sunt scutiți de taxele și impozitele legate de proprietatea sau utilizarea vehiculelor rutiere. În plus, plata pentru utilizarea rețelei rutiere și a autostrăzilor, a podurilor și a tunelurilor, acolo unde aceasta este impusă, se percepe fără discriminare pentru vehiculele rutiere înmatriculate pe teritoriul statului oricăreia dintre Părți.

Textul Acordului prevede că vehiculele rutiere care transportă mărfuri în regim internațional trebuie să respecte masa totală maximă autorizată, sarcina pe osie și dimensiunile înscrise în documentele de înmatriculare precum și limitele maxime admise de țara gazdă. Utilizarea în țara gazdă a unor vehicule a căror masă totală maximă, dimensiuni sau sarcină pe osie depășesc limitele maxime admise, poate fi permisă numai în baza unei autorizații speciale care va indica un traseu special, obligatoriu de urmat.

Operatorii de transport înregistrați pe teritoriul statului uneia din Părți au datoria să respecte pe teritoriul statului celeilalte Părți obligațiile ce decurg din acordurile internaționale multilaterale aplicabile ambelor Părți, din acest Acord, din alte acorduri bilaterale, precum și din legislația națională, în special în ceea ce privește reglementările de trafic, reglementările vamale și orice condiții și restricții de autorizare.

	<p>Încheierea unui astfel de Acord în domeniul transportului rutier internațional de mărfuri corespunde normelor comunitare, nu contravine dreptului internațional și reglementează transportul rutier internațional de mărfuri dintre România și Republica Kazahstan.</p> <p>Materializarea acestui Acord cât mai curând posibil va demonstra, încă o dată, rolul pe care îl deține România în economia transporturilor rutiere, se înscrie în politica de liberalizare a traficului și de garantare a accesului la piața serviciilor de transport pentru toți cei care îndeplinesc condițiile cerute de legislația României și a Uniunii Europene și asigură respectarea legislației naționale în vigoare.</p>
3. Alte informații	Nu este cazul

### 3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Prezentul proiect de lege va încuraja și va facilita creșterea fluxului de transport internațional rutier de mărfuri între cele două state.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul proiect de lege va avea un impact pozitiv asupra mediului de afaceri garantând accesul operatorilor de transport la piața serviciilor de transport rutier, pe baza liberei concurențe, cu o intervenție cât mai redusă a statului sub aspectul reglementării acestui mod de transport și în conformitate cu obiectivele strategiei naționale de transport a României în calitate de stat membru al Uniunii Europene.
3. Impactul social	Nu este cazul
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
5. Alte informații	Nu este cazul

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor	Nu este cazul					

<p>bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p>(i) impozit pe profit</p> <p>(ii) impozit pe venit</p> <p>b) bugete locale:</p> <p>(i) impozit pe profit</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) contribuții de asigurări</p>	
<p>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p> <p>b) bugete locale:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) cheltuieli de personal</p> <p>(ii) bunuri și servicii</p>	Nu este cazul
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) buget de stat</p> <p>b) bugete locale</p>	Nu este cazul
<p>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</p>	Nu este cazul
<p>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</p>	Nu este cazul
<p>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</p>	Nu este cazul
<p>7. Alte informații</p>	Nu este cazul

## 5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu este cazul
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Prezentul proiect de lege nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor României care decurg din calitatea sa de stat membru al Uniunii Europene.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Evaluarea conformității:	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu este cazul

## 6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite 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 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	Nu este cazul

asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de lege prin avizul nr.481 din 21 aprilie 2008.  Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu este cazul

#### **7. 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 lege a fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor și urmează să fie publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, după ratificarea sa de către Parlament.
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	Proiectul de lege nu se referă la acest domeniu.
3. Alte informații	Nu este cazul

#### **8. 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 este cazul

Având în vedere cele prezentate mai sus, a fost elaborat prezentul proiect de lege pe care îl supunem PARLAMENTULUI spre adoptare.

PRIM-MINISTRU  
  
 CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

