



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 60

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 18 ianuarie 2005

SUMAR

| <u>Nr.</u> | <u>Pagina</u> | <u>Nr.</u> | <u>Pagina</u> |
|---|---------------|---|---------------|
| DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE | | | |
| Decizia nr. 456 din 28 octombrie 2004 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice | 1-4 | Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. | 7-14 |
| Decizia nr. 458 din 28 octombrie 2004 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală.... | 4-7 | ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE | |
| HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI | | 2.264/2004. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților | 14-16 |
| 2.299/2004. — Hotărâre pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței | | | |

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 456

din 28 octombrie 2004

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4)
din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**

Ioan Vida — președinte
Nicolae Cochinescu — judecător
Aspazia Cojocaru — judecător
Constantin Doldur — judecător
Acsinte Gaspar — judecător
Kozsokár Gábor — judecător
Petre Ninosu — judecător
Ion Predescu — judecător
Șerban Viorel Stănoiu — judecător
Iuliana Nedelcu — procuror
Florentina Geangu — magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, ridicată de Marin Lăcătuș în Dosarul nr. 179/2004 al Tribunalului Bistrița-Năsăud — Secția penală.

La apelul nominal lipsesc părțile, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Reprezentantul Ministerului Public, având cuvântul pe fond, pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca neîntemeiată, arătând că textul de

lege criticat nu încalcă prevederile constituționale invocate de autorul excepției.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea nr. 66/A din 26 aprilie 2004, pronunțată în Dosarul nr. 179/2004, **Tribunalul Bistrița-Năsăud – Secția penală a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002.** Excepția a fost ridicată de inculpatul Marin Lăcătuș într-o cauză având ca obiect soluționarea apelului declarat de acesta împotriva Sentinței penale nr. 275 din 3 decembrie 2003, pronunțată de Judecătoria Beclean, prin care a fost condamnat pentru infracțiunea prevăzută de art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002.

În motivarea excepției de neconstituționalitate se arată că, prin dispozițiile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, se încalcă dreptul la integritate fizică și psihică a persoanei, astfel cum acesta este prevăzut și garantat prin art. 22 alin. (1) și (2) din Constituție, întrucât „recoltarea de probe biologice înseamnă recoltarea de sânge, care se face prin înțepătură cu seringă, procedeu care poate părea banal pentru unii și traumatizant pentru alții, fiind de notorietate că majoritatea populației suferă într-un grad mai mic sau mai mare de fobia de injecții, ceea ce prezumă suferință“. Autorul excepției consideră totodată că prin dispozițiile de lege criticate se încalcă prezumția de nevinovăție prevăzută în art. 23 alin. (11) din Constituție, instituindu-se o prezumție de vinovăție în cazul conducătorului auto care se supune recoltării de probe biologice. În plus, se apreciază că textul de lege criticat contravine și prevederilor constituționale cuprinse în art. 53 alin. (1), conform cărora exercițiul unor drepturi și libertăți poate fi restrâns printre altele pentru desfășurarea instrucției penale „însă nici o dispoziție legală nu prevede obligația organului de poliție să ceară conducătorului auto să se supună recoltării de probe biologice doar în cadrul instrucției penale“, „aceasta fiind o practică de rutină care poate afecta orice persoană“ și, mai mult, acest text „încalcă dreptul la apărare, întrucât obligă persoana să furnizeze ea însăși probe în defavoarea sa“. Autorul excepției mai arată că dispozițiile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 aduc atingere și dreptului la ocrotirea sănătății garantat de art. 34 alin. (1) din Legea fundamentală.

Tribunalul Bistrița-Năsăud – Secția penală opinează în sensul că excepția invocată nu este întemeiată, întrucât incriminarea din art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 este constituțională și nu aduce atingere drepturilor garantate de dispozițiile art. 22 alin. (1) și (2), art. 23 alin. (11), art. 34 și art. 53 alin. (1) din Constituție.

Potrivit dispozițiilor art. 24 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului și Guvernului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate, iar în conformitate

cu prevederile art. 18¹ din Legea nr. 35/1997, a fost solicitat punctul de vedere al instituției Avocatul Poporului.

Președintele Camerei Deputaților apreciază că excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 este neîntemeiată. Se arată că recoltarea probelor biologice nu poate fi considerată o atingere adusă integrității fizice a persoanei și, cu atât mai puțin, aceasta nu poate fi considerată tortură sau tratament inuman ori degradant. Dintre probele biologice, numai recoltarea sângelui presupune o acțiune asupra corpului persoanei, respectiv înțeparea cu un ac, însă trebuie subliniat că acest lucru reprezintă o procedură medicală obișnuită, unanim acceptată și care este efectuată, în toate cazurile, de personal medical calificat. Dacă ar exista totuși o atingere minimă asupra dreptului la integritate fizică prin înțeparea cu un ac, de către un cadru medical, în vederea recoltării sângelui, este evident că această atingere nu depășește cadrul strict al art. 53 din Constituție, deoarece ea s-ar face pentru apărarea drepturilor și libertăților cetățenilor, s-ar aplica nediscriminatoriu, proporțional cu situația care a determinat-o și fără a aduce atingere existenței dreptului. În ceea ce privește raportarea la prevederile art. 23 alin. (11) din Constituție, președintele Camerei Deputaților arată că nu există o încălcare a acestora, deoarece dispozițiile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 reglementează o infracțiune de sine stătătoare, distinctă de aceea prevăzută la art. 79 alin. (1) din același act normativ, iar nu o prezumție de vinovăție, în sensul că persoana care se sustrage de la recoltare ar fi condus autovehiculul în condițiile arătate la art. 79 alin. (1), respectiv având o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge ori în aerul expirat sau care se află sub influența unor substanțe ori produse stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora. În final, președintele Camerei Deputaților apreciază că dispozițiile art. 34 din Constituție nu sunt incidente în cauză.

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În acest sens, se arată că recoltarea de sânge reprezintă o intervenție ce se exercită asupra unei persoane și nu poate să fie considerată ca aducând atingere integrității fizice sau psihice a persoanei respective sau să constituie un tratament inuman sau degradant. Un tratament poate fi considerat inuman numai în măsura în care cauzează, în mod deliberat, suferințe fizice și psihice deosebite, greu de suportat, care în nici un caz nu pot fi produse prin înțepătura ce o presupune recoltarea sângelui, iar tratamentul degradant este acela care supune persoana asupra căreia se exercită umilinte grave în fața altor persoane și care, de asemenea, nu se poate produce prin supunerea acesteia la recoltarea probelor biologice. Dispozițiile din ordonanță ce se pretind a fi neconstituționale nu încalcă nici prevederile art. 23 alin. (11) din Constituție, deoarece cel în cauză, chiar dacă este obligat să se supună testului de recoltare a probelor biologice, se bucură de prezumția de nevinovăție până la rămânerea definitivă a hotărârii de condamnare. În ceea ce privește dispozițiile art. 34 din Constituție, Guvernul apreciază că acestea nu sunt incidente în cauză.

Avocatul Poporului arată că susținerile autorului excepției referitoare la încălcarea dispozițiilor art. 22 și 53 din Constituție nu pot fi reținute, deoarece măsura supunerii persoanei la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei reprezintă o restrângere a dreptului fundamental la viață și la integritate fizică și psihică, care este conformă cu art. 53 din Constituție. Această măsură este necesară într-o societate democratică pentru ca autoritățile publice să își exercite misiunea în situații particulare, este impusă prin lege, în vederea apărării ordinii, a sănătății publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor, a desfășurării instrucției penale, este proporțională cu situația care o determină, se aplică nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului în sine. În ceea ce privește critica de neconstituționalitate a incriminării dispuse potrivit art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, față de prevederile art. 23 alin. (11) și art. 34 din Constituție, Avocatul Poporului menționează că dispozițiile din Legea fundamentală invocate nu au incidență în contextul criticii formulate în cauză.

Președintele Senatului nu a transmis punctul său de vedere.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale președintelui Camerei Deputaților, Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, care au următorul conținut: *„Refuzul, împotrivirea sau sustragerea unei persoane care conduce pe drumurile publice un autovehicul sau tramvai de a se supune recoltării probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de produse sau substanțe stupefiante ori a medicamentelor cu efecte similare acestora sau testării aerului expirat se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani.“*

Aceste dispoziții de lege sunt considerate de autorul excepției ca fiind neconstituționale sub mai multe aspecte. Astfel, se susține că obligarea conducătorului unui autovehicul, suspectat că se află în stare de ebrietate, de a se supune, sub sancțiune penală, recoltării probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei este contrară prevederilor constituționale ale art. 22 alin. (1), referitoare la dreptul persoanei la viață și la integritatea fizică și psihică, și ale alin. (2), care prevăd că nimeni nu poate fi supus torturii sau unui tratament inuman ori degradant. Această obligare a conducătorului de autovehicul de a se supune recoltării probelor biologice constituie totodată, în opinia autorului excepției, o încălcare a dispozițiilor art. 23 alin. (11) din Constituție, privitoare la prezumția de

nevinovăție. De asemenea, dispozițiile legale criticate sunt considerate contrare și prevederilor art. 53 alin. (1) din Constituție, referitoare la restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți, precum și celor ale art. 34 alin. (1), referitoare la garantarea dreptului la ocrotirea sănătății.

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea reține următoarele:

1. Referitor la critica de neconstituționalitate privind încălcarea prin textul de lege criticat a prevederilor art. 22 alin. (1) din Constituție, care consacră dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, aceasta este neîntemeiată. Astfel, incriminarea sustragerii de la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de produse sau substanțe stupefiante ori de medicamente cu efecte similare acestora sau testării aerului expirat, precum și a altor fapte prin care este pusă în pericol siguranța circulației rutiere reprezintă incriminări-obstacol prin care este sancționată penal simpla nerespectare a unor reguli de circulație, în scopul preîntâmpinării unor grave vătămări ale valorilor angajate în traficul rutier (de exemplu: pierderi de vieți omenești, vătămări ale integrității corporale și ale sănătății persoanei, precum și distrugerii de valori materiale). De aceea s-a impus incriminarea prevăzută la alin. (4) al art. 79 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, fiind sancționată împiedicarea constatării faptei de conducere sub influența alcoolului, realizată prin sustragerea conducătorului auto de la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei.

Este adevărat că un segment de populație suferă de un sindrom alergic sever la orice tratament injectabil, care însă se deosebește de simplele fobii sau temeri invocate de autorul excepției. Analizând însă prevederile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, se constată că nici măcar acestora nu li se încalcă dreptul la integritate fizică și psihică, întrucât se incriminează nu numai sustragerea de la recoltarea probelor biologice, ci și sustragerea de la „testarea aerului expirat“, care în mod evident nu aduce atingere integrității persoanei. Tocmai având în vedere aceste împrejurări, precum și evoluția și modernizarea modalităților de stabilire a alcoolemiei, noua reglementare rutieră introduce și metoda „testării aerului expirat“, de către poliția specializată, cu ajutorul unui mijloc tehnic certificat potrivit legii [art. 80 alin. (1) din ordonanță], astfel încât incriminarea din art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 este constituțională, neaducând atingere dreptului garantat de art. 22 alin. (1) din Legea fundamentală. Este de observat că, atunci când conducătorul auto este testat cu un mijloc tehnic certificat, poate solicita și recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei [art. 80 alin. (2) din ordonanță].

2. Recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei nu poate fi considerată ca o supunere la „tortură“, „pedepsă sau tratament inuman ori degradant“, interzise atât de art. 22 alin. (2) din Constituție, cât și de art. 1 din Convenția împotriva torturii și altor pedepse ori tratamente cu cruzime, inumane sau degradante, la care România a aderat prin Legea nr. 19/1990. Din această perspectivă, „recoltarea probelor biologice“ nu este un „act

prin care se provoacă unei persoane, cu intenție, o durere sau suferințe puternice, fizice ori psihice”, condiție impusă de convenția menționată pentru definirea termenului „tortură”. Totodată, în mod evident, recoltarea probelor biologice nu reprezintă o „pedeapsă sau tratament inuman ori degradant”, interzise, de asemenea, prin alin. (2) al art. 22 din Constituție.

3. Dispozițiile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 nu contravin nici prevederilor art. 23 alin. (11) din Constituție, referitoare la prezumția de nevinovăție, deoarece, până la rămânerea definitivă a hotărârii de condamnare, persoana este considerată nevinovată, neinstituindu-se nici o prezumție de vinovăție a inculpatului trimis în judecată în temeiul acestor dispoziții.

4. Incriminarea cuprinsă în art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 nu reprezintă o restrângere a drepturilor și libertăților persoanei, deoarece are ca finalitate apărarea drepturilor și libertăților cetățenilor, a vieții, integrității corporale și a sănătății, precum și a altor importante valori angajate în traficul rutier. Prin urmare, nu poate fi vorba de o încălcare a prevederilor art. 53 alin. (1) din Constituție, care se referă la restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți, așa cum susține autorul excepției. În plus, dispozițiile criticate sunt de natură a-l proteja chiar pe conducătorul auto care se sustrage de la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei, care, în

absența incriminării cuprinse în aceste dispoziții, ar putea deveni nu numai autor al unor infracțiuni mult mai grave, dar chiar propria sa victimă.

5. Se constată că nu poate fi reținută nici susținerea autorului excepției în sensul că recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ar însemna obligarea conducătorului auto de a contribui la producerea unei probe împotriva lui însuși. Într-adevăr textul de lege criticat ca fiind neconstituțional nu creează o prezumție de vinovăție și nu implică o constrângere a celui în cauză de a se supune la recoltarea de probe biologice.

Cu privire la acest aspect, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a reținut în jurisprudența sa că dreptul de a nu se autoincrimina nu este absolut, „*nu se extinde la utilizarea datelor ce pot fi obținute de la acuzat recurgând la puteri coercitive care există independent de voința suspectului, de exemplu documente ridicate pe baza unui mandat, prelevări de aer expirat, de sânge și de urină, ca și de țesuturi corporale în vederea analizei ADN-ului*” (cazul „*Saunders împotriva Regatului Unit*”, 1996).

6. În sfârșit, se constată că textul de lege criticat nu aduce atingere nici dreptului la ocrotirea sănătății, garantat prin art. 34 alin. (1) din Constituție, fiind evident că prevederile art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 nu au nici o legătură cu acest drept, care se referă la asigurarea igienei și sănătății publice și la organizarea asistenței medicale și a sistemului de asigurări sociale.

Pentru considerentele arătate, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, cu majoritate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 79 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, ridicată de Marin Lăcătuș în Dosarul nr. 179/2004 al Tribunalului Bistrița-Năsăud — Secția penală.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 28 octombrie 2004.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

Magistrat-asistent,
Florentina Geangu

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 458

din 28 octombrie 2004

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Ioan Vida | — președinte |
| Nicolae Cochinescu | — judecător |
| Aspazia Cojocaru | — judecător |
| Constantin Doldur | — judecător |
| Acsinte Gaspar | — judecător |
| Kozsokár Gábor | — judecător |
| Petre Ninosu | — judecător |
| Ion Predescu | — judecător |
| Șerban Viorel Stănoiu | — judecător |
| Iuliana Nedelcu | — procuror |
| Florentina Geangu | — magistrat-asistent |

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 din Codul de procedură penală, ridicată de Ionel George Gerhardt Mănilă în Dosarul nr. 108/2004 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători.

La apelul nominal s-a prezentat autorul excepției. Procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Cauza fiind în stare de judecată, se dă cuvântul autorului excepției, care solicită admiterea acesteia,

susținând oral motivele de neconstituționalitate a textului de lege criticat, expuse în notele scrise depuse la dosar.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate, considerând că dispozițiile de lege criticate nu contravin prevederilor constituționale și nici celor din actele internaționale invocate de autorul excepției.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 17 mai 2004, pronunțată în Dosarul nr. 108/2004, **Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 din Codul de procedură penală.** Excepția a fost ridicată de Ionel George Gerhardt Mănăilă într-o cauză având ca obiect soluționarea recursului declarat de acesta împotriva Încheierii din 22 aprilie 2004 a Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția penală, prin care s-a constatat că în cauză subzistă temeiurile care au determinat luarea măsurii arestării preventive și, în conformitate cu dispozițiile art. 300² și 160^b din Codul de procedură penală, s-a dispus menținerea acestei măsuri.

În motivarea excepției de neconstituționalitate se susține că dispozițiile art. 141 din Codul de procedură penală sunt neconstituționale, deoarece încalcă dispozițiile art. 11 din Constituție referitoare la dreptul internațional și dreptul intern, dispozițiile art. 20 din Constituție referitoare la tratatele internaționale privind drepturile omului, dispozițiile art. 23 alin. (7) din Legea fundamentală referitoare la căile de atac împotriva încheierilor instanței privind măsura arestării preventive, dispozițiile art. 51 din Constituție referitoare la dreptul de petiționare, dispozițiile art. 5 pct. 4 și art. 13 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, precum și dispozițiile art. 2 pct. 1 din Protocolul adițional nr. 7 la această convenție. În esență, în motivarea excepției se susține că statuarea, prin art. 141 din Codul de procedură penală, asupra posibilității atacării cu recurs exclusiv a încheierilor date la judecarea în fond și în apel a cauzei penale, prin care s-a dispus cu privire la o măsură preventivă și excluderea posibilității exercitării aceleiași căi de atac, în vederea verificării legalității încheierilor, cu același obiect, date la judecarea în recurs a cauzei penale, contravin dispozițiilor constituționale și celor din actele internaționale invocate.

Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători și-a exprimat opinia în sensul constituționalității art. 141 din Codul de procedură penală, astfel cum a fost modificat prin Legea nr. 281/2003.

În conformitate cu dispozițiile art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatul Poporului pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

Guvernul apreciază că excepția ridicată este neîntemeiată, deoarece este de competența exclusivă a legiuitorului de a institui regulile de desfășurare a procesului penal. În ceea ce privește căile de atac,

dispozițiile art. 129 din Constituție statuează că acestea se exercită numai în condițiile stabilite de lege. De asemenea, arată că nici normele constituționale, nici cele cuprinse în convențiile internaționale privind drepturile omului nu stabilesc dreptul la exercitarea căilor de atac împotriva încheierilor privind măsurile preventive. Astfel, dispozițiile art. 2 din Protocolul adițional nr. 7 la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, invocate de autorul excepției, stabilesc dreptul la un recurs efectiv pentru cauzele în care se atacă o hotărâre de condamnare, așadar o hotărâre prin care s-a soluționat cauza în fond. Prin urmare, dispozițiile art. 141 din Codul de procedură penală nu contravin prevederilor constituționale cuprinse în art. 11 și 20. Dispozițiile art. 141 din Codul de procedură penală nu contravin nici prevederilor art. 23 alin. (7) din Constituție, potrivit cărora încheierile instanței privind măsurile preventive sunt supuse căilor de atac prevăzute de lege. Așadar, reglementarea căilor de atac în materia măsurii arestării preventive este de competența exclusivă a legiuitorului.

Avocatul Poporului consideră că dispozițiile art. 141 din Codul de procedură penală sunt constituționale. Arată, în acest sens, că prin textul de lege criticat legiuitorul a stabilit calea de atac împotriva încheierii pronunțate de instanță în cursul judecății privind măsurile preventive, în deplină concordanță cu prevederile art. 23 alin. (7) din Constituție. Nici prevederile art. 11 și 20 din Constituție, raportate la dispozițiile art. 5 pct. 4 și art. 13 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale nu sunt încălcate, întrucât, în jurisprudența sa, Curtea Constituțională a stabilit, în acord cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului, în legătură cu aplicarea art. 5 pct. 4 din convenție, că aceste prevederi dau expresie dreptului persoanei arestate de a se plânge înaintea unui tribunal competent asupra măsurii de arestare sau deținere luate împotriva sa, neavând semnificația reglementării unei căi de atac ulterioare împotriva soluției date de instanța competentă. Totodată, consideră că nu sunt încălcate nici prevederile art. 13 din convenție, întrucât textul de lege criticat permite persoanelor arestate pe nedrept să se adreseze efectiv unei instanțe naționale. În ceea ce privește încălcarea dispozițiilor art. 52 din Constituție, precum și a dispozițiilor art. 2 din Protocolul adițional nr. 7 la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, Avocatul Poporului apreciază că acestea nu au incidență în cauză.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au transmis punctele lor de vedere.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, susținerile autorului excepției, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10

și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Curtea constată că, deși a fost sesizată cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 din Codul de procedură penală, în realitate, așa cum rezultă din motivarea excepției, critica de neconstituționalitate privește numai dispozițiile alin. 1 al art. 141 din Codul de procedură penală. Astfel fiind, Curtea Constituțională se va pronunța asupra excepției de neconstituționalitate a prevederilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală, potrivit cărora: *„Încheierea dată în primă instanță și în apel, prin care se dispune luarea, revocarea, înlocuirea, încetarea sau menținerea unei măsuri preventive ori prin care se constată încetarea de drept a arestării preventive, poate fi atacată separat, cu recurs, de procuror sau de inculpat. Termenul de recurs este de 24 de ore și curge de la pronunțare, pentru cei prezenți, și de la comunicare, pentru cei lipsă.”*

Autorul excepției consideră că acest text legal este neconstituțional, deoarece nu prevede calea de atac a recursului și împotriva încheierii de menținere a măsurii arestării preventive, dată la judecarea în recurs a cauzei penale, ceea ce contravine prevederilor constituționale ale art. 11 referitoare la dreptul internațional și dreptul intern, ale art. 20 referitoare la tratatele internaționale privind drepturile omului, ale art. 23 alin. (7) referitoare la căile de atac împotriva încheierilor instanței privind măsura arestării preventive și ale art. 51 referitoare la dreptul de petiționare. De asemenea, autorul excepției invocă și încălcarea, prin același text legal, a dispozițiilor art. 5 pct. 4 și ale art. 13 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, dispoziții privind dreptul la libertate și la siguranță și dreptul la un recurs efectiv, precum și dispozițiile art. 2 pct. 1 din Protocolul adițional nr. 7 la convenție, privind dreptul la două grade de jurisdicție în materie penală.

Examinând excepția de neconstituționalitate ridicată, Curtea constată că dispozițiile art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală prevăd posibilitatea atacării separat cu recurs, de procuror sau de inculpat, a încheierii date în primă instanță și în apel prin care se dispune luarea, revocarea, înlocuirea, încetarea sau menținerea unei măsuri preventive ori prin care se constată încetarea de drept a arestării preventive. Rezultă că aceste dispoziții se referă la o hotărâre care nu soluționează fondul cauzei, ci care privește o măsură procesuală provizorie, chiar dacă aceasta este privativă de libertate. Inculpatul sau învinuitul poate cere punerea sa în libertate provizorie sub control judiciar sau pe cauțiune, conform art. 5 alin. 5 din Codul de procedură penală, în tot cursul procesului penal, iar dacă nu mai există temei care să justifice menținerea măsurii preventive, aceasta trebuie revocată din oficiu sau la cerere, potrivit art. 139 alin. 2 din Codul de procedură penală.

Așadar, se constată că nu au incidență în cauză prevederile constituționale ale art. 51 referitoare la dreptul de petiționare, precum și cele ale art. 2 pct. 1 din Protocolul adițional nr. 7 la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, care se referă la dreptul oricărei persoane *„declarată vinovată de o infracțiune”* de a cere *„examinarea declarației de vinovăție*

sau a condamnării de către o jurisdicție superioară”, deci la dreptul la o cale de atac împotriva hotărârii judecătorești prin care se constată vinovăția penală a unei persoane, iar nu la dreptul la recurs împotriva încheierilor privind măsurile preventive.

În ceea ce privește susținerea autorului excepției referitoare la încălcarea prin art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală a art. 23 alin. (7) din Constituție, este de reținut că și această critică este lipsită de temei. Potrivit art. 23 alin. (7) din Legea fundamentală, *„Încheierile instanței privind măsura arestării preventive sunt supuse căilor de atac prevăzute de lege”*. Rezultă că opțiunea legiuitorului de a nu fi prevăzut o astfel de cale de atac și împotriva încheierii de menținere a măsurii arestării preventive, dată la judecarea în recurs a cauzei penale, nu poate fi considerată neconstituțională, deoarece, potrivit art. 129 din Constituție, *„Împotriva hotărârilor judecătorești, părțile interesate și Ministerul Public pot exercita căile de atac, în condițiile legii”*. Este atributul exclusiv al legiuitorului de a institui căile de atac și condițiile în care acestea pot fi exercitate.

Totodată, în conformitate cu dispozițiile art. 2 alin. (3) din Legea nr. 47/1992, în exercitarea controlului, *„Curtea Constituțională se pronunță numai asupra constituționalității actelor cu privire la care a fost sesizată, fără a putea modifica sau completa prevederile supuse controlului”*. Or, autorul excepției solicită tocmai completarea prevederilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală, solicitare contrară atât prevederilor menționate, cât și prevederilor constituționale cuprinse în art. 61 alin. (1), potrivit cărora *„Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoare a țării”*.

Referitor la pretinsa contrarietate a dispozițiilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală cu prevederile art. 5 pct. 4 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, conform cărora *„Orice persoană lipsită de libertatea sa prin arestare sau deținere are dreptul să introducă un recurs în fața unui tribunal, pentru ca acesta să statueze într-un termen scurt asupra legalității deținerii sale și să dispună eliberarea sa dacă detenția este ilegală”*, se constată că și aceasta este neîntemeiată. Astfel, sensul normei citate nu este cel al unei căi de atac la o altă contestare jurisdicțională anterioară, ci numai acela de a conferi persoanei arestate sau deținute posibilitatea de a se plânde de ilegalitatea măsurii privative de libertate luate împotriva sa, prin sesizarea unui tribunal competent. Dacă dispozițiile art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală deschid calea recursului la încheiere doar pentru unele situații — limitativ indicate în text —, acest fapt nu este de natură a atrage după sine înfrângerea dispozițiilor art. 5 pct. 4 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale. Așa cum reiese din jurisprudența Curții Constituționale (Decizia nr. 38 din 26 februarie 1998, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 177 din 13 mai 1998), în acord cu practica Curții Europene a Drepturilor Omului, aceste prevederi dau expresie dreptului persoanei arestate de a se plânde înaintea unui tribunal competent asupra măsurii de arestare sau deținere luate împotriva sa, neavând semnificația reglementării unei căi de atac ulterioare îndreptate împotriva soluției date de instanță în urma soluționării plângerii.

Acestei cerințe în răspunde în mod evident textul de procedură penală nu contravine nici prevederilor legei criticate, care prevede în plus și calea de atac a constituționale ale art. 11 referitoare la dreptul internațional recursului împotriva încheierii privind măsurile preventive. și dreptul intern și ale art. 20 referitoare la tratatele Din această perspectivă, art. 141 alin. 1 din Codul de internaționale privind drepturile omului.

Pentru considerentele arătate, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 alin. (1) din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 141 alin. 1 din Codul de procedură penală, ridicată de Ionel George Gerhardt Mănilă în Dosarul nr. 108/2004 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători. Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 28 octombrie 2004.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

Magistrat-asistent,
Florentina Geangu

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A.

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 21 din Ordonanța Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A., aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 402/2004,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Se aprobă Normele metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A., prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU
ADRIAN NĂSTASE

Contrasemnează:

p. Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Ileana Tureanu,
secretar de stat

Ministrul finanțelor publice,
Mihai Nicolae Tănăsescu

București, 14 decembrie 2004.
Nr. 2.299.

NORME METODOLOGICE

de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A.

Art. 1. — Sunt considerate linii ferate industriale, denumite în continuare *LFI*, următoarele linii:

a) linii cu acces la infrastructura feroviară:

— linii ferate cu racordare directă la liniile infrastructurii feroviare publice, în stații de cale ferată sau în linie curentă;

— linii ferate cu racordare directă la liniile infrastructurii feroviare private;

— linii ferate cu racordare indirectă la infrastructura feroviară publică sau privată (prin intermediul altei LFI ori prin intermediul unor linii din depouri sau revizii de vagoane aparținând unor operatori de manevră ori de transport feroviar privați);

b) linii fără acces la infrastructura feroviară:

— linii ferate pe care se efectuează transport feroviar public (de călători sau de marfă) și/sau manevră feroviară;

— linii ferate pe care se efectuează transport feroviar în interes propriu și care intersectează alte căi de comunicație.

Art. 2. — (1) LFI se clasifică de către Autoritatea Feroviară Română — AFER, denumită în continuare *AFER*, în baza următoarelor criterii:

a) accesul la infrastructura feroviară:

— LFI cu acces direct sau indirect la infrastructura feroviară administrată de Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A., denumită în continuare *CFR*, racordate la stații CFR, linii curente sau stații de triaj;

— LFI fără acces la infrastructura feroviară publică sau privată a statului, pe care se efectuează transport feroviar public sau în interes propriu, dacă intersectează alte căi de comunicații;

b) tipul de transport desfășurat pe LFI:

— transport feroviar de călători;

— transport feroviar de marfă;

— transport feroviar mixt;

c) sistemul de remorcare a vehiculelor feroviare utilizat pe LFI:

— electric;

— diesel electric;

— diesel hidraulic;

— diesel mecanic;

— alt sistem;

d) ecartamentul LFI:

— ecartament normal;

— ecartament larg;

— ecartament îngust;

— linii încălecate;

e) amplasarea LFI față de zonele de siguranță sau de protecție a infrastructurii feroviare publice:

— LFI în afara zonelor de siguranță sau de protecție a infrastructurii feroviare publice;

— LFI în zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice;

— LFI în zona de protecție a infrastructurii feroviare publice.

(2) Încadrarea LFI în clasificarea prevăzută la art. 1 și alin. (1) al acestui articol, încadrarea în categorii, documentația tehnică necesară clasificării, precum și modul în care se organizează evidența LFI se stabilesc prin proceduri specifice ale AFER, aprobate prin decizie a directorului general și publicate în Buletinul AFER.

Art. 3. — În cazul în care proprietarul dorește să exploateze LFI în alte condiții tehnice decât cele proiectate inițial, acesta este obligat să solicite AFER schimbarea clasificării LFI, urmând a suporta toate cheltuielile aferente întocmirii și obținerii avizelor și autorizațiilor necesare.

Art. 4. — Prevederile prezentelor norme metodologice nu se aplică liniilor ferate neracordate la infrastructura feroviară publică, pe care nu se desfășoară transport feroviar public și care nu intersectează alte căi de comunicații.

Art. 5. — (1) LFI se pot construi, modifica sau desființa numai cu aprobarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

(2) După obținerea aprobării Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, proiectul tehnic aferent lucrării de construcție, modificare sau desființare se întocmește conform normativelor de proiectare a LFI.

(3) Proiectele tehnice pentru construirea de LFI noi, de modificare sau desființare totală ori parțială se întocmesc de către furnizori feroviari autorizați de AFER, în condițiile legii.

(4) Procedurile privind modul de obținere a aprobării Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru construirea, modificarea sau desființarea unei LFI, documentația necesară, componența comisiei de examinare a documentației, obținerea autorizației de lucru în zona de siguranță sau de protecție a infrastructurii feroviare publice administrate de C.F.R., precum și termenele de soluționare, inclusiv a eventualelor contestații, se elaborează de către AFER și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, cu respectarea legislației în vigoare, și se actualizează prin ordin al aceluiași ministru, care va fi emis în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentelor norme metodologice.

Art. 6. — (1) Toate elementele LFI aflate în exploatare trebuie să asigure siguranța circulației și securitatea transporturilor feroviare la vitezele și sarcinile maxime stabilite prin Regulamentul tehnic de exploatare a LFI.

(2) Fac excepție de la prevederile alin. (1) elementele dezafectate, scoase din funcțiune sau aflate în conservare, consemnate în evidențe, conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 7. — (1) Construcțiile, instalațiile specifice existente și aflate în exploatare, care la data construirii și punerii în funcțiune nu îndeplineau în totalitate prevederile normelor tehnice în vigoare, dar care nu afectează siguranța circulației și securitatea transporturilor, pot fi exploatate în aceste condiții până la executarea lucrărilor de reparații

capitale, modernizare, reînnoiri de echipamente și altele similare lor.

(2) După efectuarea lucrărilor de reparații capitale, modernizare, reînnoiri de echipamente și altele similare lor la construcțiile și instalațiile feroviare prevăzute la alin. (1), îndeplinirea cerințelor impuse de normele tehnice în vigoare este obligatorie.

Art. 8. — (1) Orice intervenție la LFI, care afectează zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice, este permisă unui agent economic prestator de servicii numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) este autorizat și deține agreementul tehnic emis de AFER pentru tipul de lucrări necesar a fi executat;

b) deține autorizație de lucru în zona de siguranță și protecție a infrastructurii feroviare publice, obținută de la CFR;

c) are nominalizat pe timpul executării lucrărilor personal de specialitate propriu responsabil cu siguranța circulației.

(2) Pentru lucrări de intervenție la o LFI fără acces la infrastructura feroviară pe care se efectuează transport feroviar public de călători ori de marfă sau transport feroviar în interes propriu, care intersectează alte căi de comunicații, autorizația de lucru se emite de AFER.

(3) În cazul în care LFI intersectează alte căi de comunicație, sunt necesare și avizele gestionarilor acestora.

Art. 9. — (1) La solicitarea proprietarului LFI, CFR va comunica în termen de 10 zile acordul de racordare și va preciza dacă sunt necesare lucrări de mărire a capacității stației CFR în care se face racordarea.

(2) În cazul în care sunt necesare lucrări de dezvoltare a stației CFR, pe baza acceptului proprietarului LFI, CFR va comanda elaborarea documentației aferente acestui scop, cu termen de finalizare a acesteia de 60 de zile.

(3) După finalizare și stabilirea valorii tarifului de racordare, pe baza documentației aprobate conform alin. (2), CFR va supune acest tarif aprobării Consiliului tehnico-economic al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, care va emite avizul în maximum 20 de zile de la primirea acesteia.

(4) Solicitățile de modificare sau de desființare a unei LFI se analizează de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, în termen de maximum 30 de zile de la primirea documentației complete.

(5) După executarea lucrărilor la LFI nou-construite sau modernizate, AFER autorizează punerea în funcțiune și omologhează sau agrementează elemente constructive ale acestora, după caz, conform reglementărilor în vigoare.

Art. 10. — (1) Pentru construirea unei LFI noi care va avea acces indirect la infrastructura feroviară administrată de CFR, prin racordarea la o LFI existentă, solicitantul trebuie să obțină acordul scris al proprietarului acesteia din urmă.

(2) Acordul scris al proprietarului constituie document primar în vederea obținerii avizului Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Art. 11. — (1) Regulamentul tehnic de exploatare a unei LFI racordate la infrastructura feroviară publică se întocmește de către proprietarul acesteia, se avizează de CFR și se aprobă de AFER.

(2) Regulamentul tehnic de exploatare a unui grup de LFI cu mai mulți proprietari, accesul efectuându-se prin aceeași LFI de tranzit cu racord la infrastructura feroviară publică, se întocmește în comun de către toți proprietarii și se înaintează de oricare dintre aceștia în vederea avizării de către CFR și a aprobării de către AFER.

Art. 12. — Regulamentul tehnic de exploatare a unei LFI fără acces la infrastructura feroviară se întocmește de către proprietar și se aprobă de AFER.

Art. 13. — Regulamentul tehnic de exploatare a LFI trebuie să conțină și să respecte principiile prevăzute în Regulamentul de exploatare tehnică feroviară utilizat la exploatarea infrastructurii feroviare administrate de CFR și cuprinde, în principal următoarele:

a) datele de identificare a racordului LFI la stația CFR sau la LFI de tranzit — poziții kilometrice, semnale de acoperire, aparate de cale, saboți de deraiere etc.;

b) clasificarea și datele tehnice ale LFI — lungime, poziții kilometrice, stații, antestații, declivități, aparate de cale, tipul șinei;

c) date privind tonaje și viteze maxime la manevră sau circulație, procente de frânare, sarcina maximă admisă pe osie;

d) gabarite utilizate, date tehnice privind tipul vehiculelor feroviare motoare care sunt admise pe LFI să execute operațiuni de transport feroviar și manevră;

e) date despre afectarea liniilor, fronturi de încărcare-descărcare, capacitatea teoretică calculată pentru încărcări-descărcări;

f) date tehnice despre linii cu afectări specializate — linii de reparație, linie cântar etc.;

g) duratele principalelor procese tehnologice la manevră, introducere-scoatere de la front etc.;

h) zonele periculoase sau cu gabarit redus;

i) instalațiile de siguranță a circulației utilizate, aflate sau nu în interdependență cu instalațiile de siguranță din stația CFR, modul de lucru în cazul defectării sau scoaterii acestora din funcțiune;

j) alte sisteme de siguranță utilizate pentru manevră feroviară sau pentru circulație;

k) sistemul de semnalizare utilizat în desfășurarea activităților de manevră și circulație (semnale mecanice, semnale luminoase, semnale transmise cu ajutorul instrumentelor portabile);

l) date privind intersectarea altor căi de comunicații — drumuri naționale, drumuri județene, treceri la nivel etc.;

m) evidențierea categoriilor de mărfuri periculoase manevrate și afectarea fronturilor la care se pot încărca, descărca și depozita;

n) modul de asigurare a comunicațiilor cu stația CFR la care este racordată LFI;

o) date de identificare a LFI de tranzit, dacă aceasta există;

p) alte date specifice LFI sau activității desfășurate pe aceasta.

Art. 14. — (1) După aprobarea Regulamentului tehnic de exploatare a LFI, activitatea de gestionare a LFI și de desfășurare a operațiunilor de manevră și/sau de transport feroviar pe LFI până la semnalul ori macazul (vârful sau marca de siguranță a acestuia, după caz) care delimitează

incinta stației CFR la care este racordată LFI este permisă numai după obținerea autorizației de exploatare a LFI.

(2) Autorizația de exploatare a LFI, care definește activitatea de gestionare a LFI și de desfășurare a operațiunilor de manevră și/sau de transport feroviar pe LFI, se eliberează de AFER, la solicitarea agenților economici.

(3) Autorizația de exploatare a LFI stabilește: porțiunile liniei industriale de tranzit, precizându-se și deținătorii acestora — proprietari sau chiriași —, modul de desfășurare a operațiunilor de transport feroviar pe LFI sau pe un grup de LFI cu mai mulți proprietari, accesul la stația CFR efectuându-se în acest caz prin aceeași LFI de tranzit, modul de avizare a evenimentelor feroviare, mijloacele tehnice utilizate pentru îndepărtarea urmărilor evenimentului feroviar, coordonarea manevrelor, inclusiv pe LFI de tranzit, derularea transporturilor cu mărfuri periculoase, precum și modul în care se asigură accesul nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport pentru deținătorii de LFI din amonte.

Art. 15. — (1) Proprietarul LFI care dorește să aibă acces la infrastructura feroviară publică administrată de CFR va înainta proiectul contractului de exploatare a LFI, însoțit de Regulamentul tehnic de exploatare și autorizația de exploatare, către CFR, în vederea semnării.

(2) CFR va analiza și va semna contractul de exploatare și anexele în maximum 20 de zile de la primirea documentației complete.

(3) În cazul nerespectării termenului prevăzut la alin. (2), persoanele responsabile de depășirea acestuia vor fi sancționate pe cale administrativă, conform legislației în vigoare.

Art. 16. — (1) Contractul de exploatare a LFI încheiat de proprietarul LFI cu CFR va conține, în principal, date despre:

a) datele de identificare a aparatului de cale și a semnalului, care permit accesul în și din stația CFR (în linie curentă, dacă este cazul);

b) modul de deservire și de verificare a stării tehnice a macazului care dă acces în stația CFR;

c) zonele de manevră și liniile din stația CFR la care este permis accesul;

d) alte prevederi cu caracter obligatoriu (fișe din planul tehnic de exploatare a stației CFR) și care trebuie respectate la accesul și efectuarea manevrei în stația CFR;

e) modul de notificare a închiderii/redeschiderii circulației pe LFI;

f) alte servicii furnizate de CFR sau de gestionarul liniei de cale ferată neinteroperabile (în cazul în care racordarea se face la liniile gestionate de acesta);

g) clauze specifice privind: răspunderea părților în cazul producerii unui eveniment feroviar, restricționarea accesului pe infrastructura feroviară, forța majoră, soluționarea litigiilor și rezilierea contractului de exploatare a LFI.

(2) În cazul în care un proprietar de LFI de tranzit nu încheie contractul de exploatare cu CFR, acesta are obligația să acorde drept de tranzit tuturor proprietarilor de LFI situați în amonte.

Art. 17. — (1) Pentru asigurarea continuității și a accesului liber și nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare,

proprietarul LFI de tranzit va încheia contracte de exploatare cu proprietarii LFI din amonte, potrivit legii.

(2) În situația în care proprietarul LFI de tranzit nu îndeplinește condiția impusă de alin. (1) în termen de 15 zile de la data depunerii contractelor, se consideră că acceptă în mod tacit clauzele contractelor prezentate de solicitanți.

(3) Accesul liber și nediscriminatoriu va fi asigurat pe LFI de tranzit pentru operatorii de transport feroviar și de manevră care au încheiate contracte cu proprietarii de LFI din amonte.

Art. 18. — Pentru asigurarea accesului liber și nediscriminatoriu al tuturor proprietarilor de LFI pe LFI de tranzit, proprietarul va îndeplini următoarele condiții:

a) să nu blocheze prin nici un mijloc, inclusiv cu material rulant, LFI de tranzit;

b) să nu închidă LFI de tranzit fără luarea măsurilor de remediere, dacă este cazul;

c) să colaboreze cu toți proprietarii de LFI în vederea elaborării Regulamentului tehnic de exploatare și a autorizației de exploatare;

d) să permită accesul pe LFI de tranzit al oricărui operator de transport sau de manevră care are contract cu proprietarii LFI din amonte;

e) să încheie contracte de exploatare cu proprietarii de LFI din amonte, potrivit legii.

Art. 19. — În condițiile prezentelor norme metodologice, accesul nediscriminatoriu al vehiculelor feroviare ale operatorilor care au contracte de transport cu proprietarii de LFI aflați în amonte este permis dacă se face dovada că pentru vehiculele feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport de către ceilalți deținători de LFI din amonte există unul dintre următoarele documente:

a) scrisoare de trăsură pentru o LFI deservită de către o stație CFR industrială identificată cu cod SIRUES;

b) contract-cadru de încărcare-descărcare și listă de predare-primire a grupului de vagoane;

c) plan de manevră și arătarea vagoanelor, care constituie și listă de predare-primire.

Art. 20. — Solicitarea eliberării autorizației de exploatare se adresează la AFER de către oricare dintre proprietarii de LFI, iar acolo unde există mai multe LFI care au acces la infrastructura feroviară publică prin aceeași LFI de tranzit, solicitarea se va efectua cu informarea proprietarului LFI de tranzit.

Art. 21. — (1) În autorizația de exploatare a LFI se vor evidenția, în principal, următoarele:

a) funcțiile și numărul minim de personal propriu cu responsabilități în siguranța circulației, conform activităților desfășurate în regie proprie;

b) modul de executare a manevrei pe LFI — componenta minimă a partidei;

c) modul de circulație a convoaielor de manevră și a trenurilor pe LFI;

d) nominalizarea operatorului de manevră sau de transport feroviar, care asigură desfășurarea operațiunilor de manevră și de transport feroviar, dacă este cazul;

e) delimitarea zonelor de manevră pe LFI;

f) seria și numărul vehiculelor feroviare motoare care efectuează operațiuni de manevră, precum și de transport

feroviar pentru cazurile în care operațiunile de manevră nu se efectuează de operatori feroviari;

g) modul specific de asigurare pentru menținerea pe loc sau contra fugirii vehiculelor feroviare;

h) modul de asigurare a întreținerii și reparării liniei și instalațiilor — în regie proprie sau cu furnizori feroviari;

i) modul de asigurare a întreținerii și reparării vehiculelor feroviare proprii utilizate în activitatea de transport sau de manevră;

j) nominalizarea responsabilului cu siguranța circulației, inclusiv atunci când salariatul este încadrat și în altă funcție;

k) autorizarea întregului personal cu responsabilități în siguranța circulației;

l) personalul abilitat să înscrie în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației;

m) modul de avizare a evenimentelor feroviare, precum și mijloacele tehnice utilizate pentru îndepărtarea urmărilor evenimentului feroviar;

n) modul în care se asigură accesul nediscriminatoriu pentru vehiculele feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport pentru deținătorii de LFI din amonte;

o) coordonarea activității de manevră pe LFI;

p) porțiunile de linie sau elementele dezafectate, scoase din funcțiune ori aflate în conservare, conform prevederilor legale în vigoare, și consemnate în evidențe;

q) categoriile de mărfuri periculoase manevrate și afectarea fronturilor la care acestea se pot încărca, descărca și depozita, nominalizarea consilierului de siguranță.

(2) Procedurile specifice privind acordarea, completarea/modificarea, suspendarea sau retragerea autorizației de exploatare se aprobă prin ordin al ministrului transportului, construcțiilor și turismului.

Art. 22. — (1) Exploatarea unei LFI din punct de vedere al operațiunilor de manevră și de transport feroviar se poate face de către:

a) proprietarul sau chiriașul care exploatează LFI, cu personal propriu autorizat;

b) un operator de manevră feroviară deținător de autorizație pentru manevră feroviară și certificat de operare pentru manevră;

c) un operator de transport feroviar deținător de licență de transport, certificat de siguranță și certificat de operare pentru manevră feroviară.

(2) În scopul asigurării condițiilor de siguranță a circulației și a securității operațiunilor de manevră și transport, prevederile contractului de exploatare a LFI și ale autorizației de exploatare vor fi aduse la cunoștință operatorului de manevră și operatorului de transport, în vederea aplicării corespunzătoare, în situația în care aceștia realizează operațiunile de manevră și de transport de LFI.

Art. 23. — (1) Proprietarul sau chiriașul unei LFI este obligat să aibă încadrat un salariat în funcția de responsabil cu siguranța circulației.

(2) Exercițarea funcției de responsabil cu siguranța circulației se poate face direct sau prin cumul cu alte funcții cu responsabilități în siguranța circulației.

Art. 24. — Responsabilul cu siguranța circulației pe LFI are, în principal, următoarele atribuții specifice:

a) organizează și efectuează controlul propriu privind desfășurarea operațiunilor de manevră sau de transport feroviar;

b) avizează imediat orice eveniment sau accident feroviar produs pe LFI, asigură evidența personalului LFI vinovat de producerea evenimentelor/accidentelor, a vehiculelor feroviare implicate și a cauzelor care au condus la producerea acestora;

c) participă în comisia de verificare a stării tehnice a LFI;

d) urmărește remedierea deficiențelor constatate cu ocazia verificării stării tehnice a LFI;

e) urmărește efectuarea reparațiilor planificate la termenele scadente la LFI și la vehiculele feroviare deținute în exploatare;

f) urmărește autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației;

g) urmărește efectuarea examinării medicale și psihologice periodice a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;

h) urmărește atestarea din punct de vedere tehnic a vehiculelor feroviare motoare și a vehiculelor feroviare tractate, dacă este cazul;

i) organizează efectuarea manevrei, în cazul în care LFI proprie nu este deservită de impieगतul de mișcare, întocmește planul de manevră, dacă prin autorizația de exploatare nu s-a stabilit altă modalitate, și dispune oprirea (retragerea) manevrei;

j) reprezintă agentul economic pe probleme de siguranța circulației la analizele de siguranța circulației organizate conform legislației în vigoare, la care a fost convocat în scris;

k) ține la zi evidențele specifice și întocmește anual un raport privind activitatea și starea tehnică a LFI, evidențiind, dacă este cazul, și joncțiunile cu alte căi de comunicație.

Art. 25. — (1) Deținătorii de LFI pe care se desfășoară transport de mărfuri periculoase și operațiuni de încărcare-descărcare a acestora sunt obligați să aibă un consilier de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(2) Personalul care deține funcția de responsabil cu siguranța circulației poate fi atestat și consilier de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase.

Art. 26. — (1) În cazul în care proprietarul LFI asigură întreținerea acestuia și efectuarea operațiunilor de transport feroviar, responsabilitățile privind asigurarea cerințelor tehnice de siguranță și de securitate necesare desfășurării operațiunilor de transport feroviar, atestarea, autorizarea și examinarea personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației, precum și întocmirea și păstrarea evidențelor privind activitatea desfășurată îi revin în totalitate acestuia, în condițiile legii.

(2) În cazul în care întreținerea este asigurată de proprietarul LFI, iar efectuarea operațiunilor de transport feroviar se face de către un operator de manevră feroviară

sau de către un operator de transport feroviar, responsabilitățile sunt stabilite astfel:

1. pentru proprietarul LFI:

a) asigurarea cerințelor tehnice pentru LFI și pentru instalațiile de siguranță ale acesteia;

b) asigurarea cerințelor tehnice pentru vehiculele feroviare motoare sau tractate, aflate în exploatare, deținute în proprietate sau cu chirie, dacă este prevăzut astfel prin contractul de închiriere a vehiculelor feroviare;

c) asigurarea atestării, autorizării și examinării profesionale a personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației;

d) întocmirea și păstrarea evidențelor privind activitatea desfășurată pe LFI:

— Regulamentul tehnic de exploatare a LFI, autorizația de exploatare a LFI și contractul de exploatare a LFI;

— verificarea stării tehnice a LFI și a instalațiilor de siguranță, a elementelor dezafectate, scoase din funcțiune sau aflate în conservare, consemnate în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației;

— evenimentele sau accidentele feroviare produse pe LFI, cauzele producerii acestora;

— înmatricularea și atestarea vehiculelor feroviare proprii aflate în exploatare, dacă este cazul;

— examinarea profesională periodică, atestarea și autorizarea personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației;

2. pentru operatorul de manevră feroviară sau operatorul de transport feroviar:

a) asigurarea cerințelor de siguranță și de securitate necesare pentru desfășurarea operațiunilor de manevră și/sau de transport feroviar pe LFI, respectiv pe liniile din stația CFR pe care are acces;

b) asigurarea cerințelor tehnice pentru vehiculele feroviare motoare sau tractate, aflate în exploatare, deținute în proprietate sau cu chirie, dacă este cazul;

c) asigurarea atestării, autorizării și examinării profesionale a personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației;

d) întocmirea și păstrarea evidențelor privind activitatea desfășurată pe LFI:

— o copie a autorizației de exploatare a LFI;

— extrase necesare desfășurării activității din Regulamentul tehnic de exploatare a LFI și din contractul de acces pe infrastructura feroviară publică încheiat de proprietar cu CFR;

— evenimentele sau accidentele feroviare produse pe LFI, în care a fost implicat personal propriu sau vehicule feroviare manevrate, cauzele producerii acestora;

— înmatricularea și atestarea vehiculelor feroviare proprii aflate în exploatare, dacă este cazul;

— examinarea profesională periodică, atestarea și autorizarea personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației.

Art. 27. — (1) În cazul în care LFI a fost închiriată unui agent economic care întreține LFI și efectuează operațiuni de transport feroviar, obligațiile privind asigurarea cerințelor tehnice de siguranță și de securitate necesare desfășurării operațiunilor de transport feroviar, atestarea, autorizarea și examinarea personalului propriu cu responsabilități în siguranța circulației, precum și întocmirea și păstrarea

evidențelor privind activitatea desfășurată îi revin acestuia, dacă nu se prevede altfel prin contractul de închiriere a LFI.

(2) În cazul în care chiriașul nu asigură și efectuarea operațiunilor de transport feroviar, obligațiile acestuia sunt prevăzute la art. 26 alin. (2).

Art. 28. — (1) Verificarea stării tehnice a liniei, a aparatelor de cale și a instalațiilor de siguranță aferente desfășurării operațiunilor de transport feroviar pe LFI se face lunar, în cazul circulației trenurilor, și trimestrial, în cazul manevrei și expedierii de trenuri-convoaie de manevră, de către o comisie compusă din:

a) responsabilul cu siguranța circulației din partea proprietarului sau a chiriașului LFI;

b) un reprezentant de specialitate privind verificarea stării tehnice a LFI din partea proprietarului sau a chiriașului LFI, dacă acesta există;

c) un reprezentant al furnizorului feroviar autorizat, atunci când întreținerea, repararea și verificarea tehnică a LFI sunt efectuate de către acesta pe bază de contract.

(2) Comisia poate fi completată și cu alți membri, respectiv un reprezentant al operatorului de transport și/sau de manevră feroviară, care, după caz, asigură înscrierea în parc a vagoanelor proprietarului de LFI, preluarea vagoanelor, efectuarea transportului sau a manevrei, numai la solicitarea scrisă a operatorului feroviar.

Art. 29. — (1) Rezultatele verificării stării tehnice a LFI se consemnează sub semnătură într-un proces-verbal de constatare, încheiat în câte un exemplar pentru fiecare membru al comisiei.

(2) În cazul în care se constată defectări, prinderi necorespunzătoare sau uzuri ale elementelor infrastructurii, dar care nu impun închiderea circulației și interzicerea accesului în/din stația CFR, comisia stabilește și consemnează în procesul-verbal măsurile și termenele de remediere, precum și măsurile suplimentare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor de transport feroviar, precum: limitări sau restricții de viteză, limitarea tonajelor maxime admise. Membrii comisiei sunt direct răspunzători de înscrisurile consemnate în procesul-verbal.

(3) Pe LFI unde activitatea este coordonată de către un impiegat de mișcare, rezultatele verificării stării tehnice, măsurile și termenele de remediere, precum și măsurile suplimentare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor de transport feroviar se înscriu de către responsabilul cu siguranța circulației în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației.

(4) Măsurile suplimentare pentru desfășurarea în siguranță a operațiunilor de transport feroviar se aduc în mod obligatoriu la cunoștință personalului care asigură coordonarea și desfășurarea manevrei feroviare pe LFI (impiegat de mișcare, conducător manevră, mecanic de locomotivă).

(5) În cazul în care comisia constată ieșirea din parametri a aparatului de cale care asigură accesul în stația CFR sau a instalațiilor de siguranță aferente LFI, aflate în interdependență cu instalațiile de siguranță din stația CFR, de natură să necesite stabilirea altor condiții de circulație mai restrictive decât cele prevăzute în contractul de exploatare a LFI, acestea se înscriu în mod obligatoriu în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța

circulației al stației CFR și se aduc obligatoriu la cunoștință, în vederea aplicării corespunzătoare, personalului care asigură coordonarea și desfășurarea operațiunilor de transport feroviar la și de la LFI (impiegat de mișcare, conducător manevră, mecanic de locomotivă).

(6) Până la remedierea deficiențelor și aducerea în parametrii legali a stării tehnice a LFI, a macazului de acces la stația CFR sau a instalațiilor de siguranță aferente, desfășurarea operațiunilor de transport feroviar pe LFI se va face conform autorizației de exploatare completate cu condițiile mai restrictive înscrise în procesul-verbal de constatare și în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranță circulației.

Art. 30. — (1) În cazul în care, în termen de maximum 6 luni de la data constatării deficiențelor, acestea nu au fost remediate, proprietarul sau/și chiriașul LFI, după caz, este obligat/sunt obligați să solicite modificarea/completarea autorizației de exploatare a LFI și a contractului de exploatare a LFI cu condițiile de siguranță impuse de situația reală din teren.

(2) Modificarea/completarea autorizației de exploatare se efectuează doar după o nouă verificare a stării tehnice a LFI de către comisie, la care participă și un reprezentant al AFER.

(3) AFER va dispune închiderea operativă a circulației pe LFI și suspendarea sau retragerea autorizației de exploatare, după caz, în următoarele situații:

a) în cazul în care nu s-au remediat deficiențele constatate în termenul prevăzut la alin. (1) și nu s-a solicitat modificarea/completarea autorizației de exploatare conform alin. (1);

b) în cazul în care, în urma verificării tehnice prevăzute la alin. (2), s-a constatat un pericol pentru siguranța circulației sau pentru securitatea transportului feroviar.

(4) Închiderea operativă a circulației pe LFI se face prin notificarea în scris a CFR pentru închiderea circulației feroviare pe LFI și restricționarea accesului în/din stația CFR.

(5) Consemnarea în scris a închiderii operative a circulației feroviare pe LFI și/sau restricționarea accesului în/din stația CFR, prevăzute la alin. (4), se fac de către CFR, conform reglementărilor specifice în vigoare la infrastructura feroviară publică.

Art. 31. — Redeschiderea circulației pe LFI, respectiv permiterea accesului la și de la stația CFR, se face de către CFR, după verificarea tehnică a liniei și obținerea avizului scris al AFER.

Art. 32. — Închiderea și redeschiderea circulației la și de la LFI se consemnează în Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranță circulației a stației CFR care deservește LFI respectivă; această prevedere se include în contractul de exploatare a LFI.

Art. 33. — În situația în care proprietarul sau chiriașul nu poate asigura readucerea în parametrii proiectați, prevăzuți în Regulamentul tehnic de exploatare a LFI, se poate scoate din funcțiune sau conserva LFI numai în cazul în care nu constituie o LFI de tranzit care să împiedice accesul nediscriminatoriu pentru vehiculele feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport pentru ceilalți deținători de LFI din amonte; în cazul în care LFI constituie o LFI de tranzit, deținătorul

acesteia va permite deținătorilor LFI din amonte să efectueze lucrările de remediere a deficiențelor pentru aducerea în parametrii normali.

Art. 34. — (1) Proprietarii sau chiriașii de LFI au obligația să permită accesul specialiștilor AFER pentru a verifica starea tehnică a LFI și condițiile de desfășurare a operațiunilor de transport feroviar, în conformitate cu normele în vigoare, și să pună la dispoziție toate documentele specifice LFI solicitate, obligații consemnate în autorizația de exploatare a LFI.

(2) Programele de efectuare periodică a verificării tehnice a LFI se stabilesc în comun de către AFER, CFR și deținătorul/deținătorii de LFI prevăzut/prevăzuți în autorizația de exploatare.

Art. 35. — (1) În cazul în care operatorul feroviar consideră că tariful de acces solicitat de un proprietar de LFI este nejustificat, agentul economic respectiv poate sesiza/solicita în scris AFER în vederea medierii situației/luării măsurilor corespunzătoare în conformitate cu Regulamentul tehnic de exploatare a LFI.

(2) AFER va analiza sesizarea/solicitarea în termen de maximum 30 de zile de la primirea sesizării/solicitării și va răspunde petentului.

Art. 36. — (1) În cazul în care o LFI de tranzit își schimbă deținătorul, ca urmare a aplicării prevederilor art. 16 alin. (1) lit. b) și c) din Ordonanța Guvernului nr. 60/2004, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 402/2004, noul deținător este obligat să notifice AFER și deținătorilor de LFI din amonte dacă este de acord să exploateze LFI de tranzit respectivă în aceleași condiții ca și vechiul deținător.

(2) Între noul deținător al LFI de tranzit și deținătorii de LFI din amonte se încheie contracte de exploatare în condițiile art. 17.

(3) În cazul în care noul deținător al LFI de tranzit nu răspunde în termen de 15 zile de la data primirii la solicitările pentru încheierea contractelor prevăzute la alin. (2), se consideră că acceptă în mod tacit prevederile contractelor încheiate de vechiul deținător.

(4) Până la încheierea contractelor prevăzute la alin. (2), noul deținător trebuie să asigure accesul nediscriminatoriu pe LFI de tranzit pentru vehiculele feroviare utilizate în cadrul operațiunilor de manevră sau de transport de către ceilalți deținători de LFI din amonte.

Art. 37. — Pentru situațiile prevăzute la art. 36 AFER va actualiza Regulamentul tehnic de exploatare și autorizația de exploatare a LFI, după o procedură simplificată, care se stabilește conform art. 5 alin. (4).

Art. 38. — În cazul în care noul deținător al unei LFI de tranzit nu este una dintre persoanele juridice prevăzute la art. 16 alin. (1) lit. b) și c) din Ordonanța Guvernului nr. 60/2004, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 402/2004, sau nu este de acord să exploateze LFI de tranzit în aceleași condiții ca și vechiul deținător potrivit art. 36 alin. (1), pentru avizarea și aprobarea Regulamentului tehnic de exploatare și pentru actualizarea autorizației de exploatare a LFI se vor aplica procedurile aprobate potrivit legislației în vigoare, AFER neputând aplica în aceste situații procedura simplificată.

Art. 39. — În cazul în care se constată fapte contravenționale, AFER aplică sancțiunile prevăzute de legislația în vigoare.

Art. 40. — AFER va desemna personalul cu atribuții de control și va transmite propunerile Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, care va emite legitimațiile speciale de control, constatare și aplicare a sancțiunilor contravenționale.

Art. 41. — AFER și CFR vor elabora, în termen de 60 de zile de la data publicării prezentei hotărâri, proceduri specifice proprii pentru aplicarea acesteia. Procedurile se aprobă prin decizie a directorului general și se publică în Buletinul AFER și în Foaia Oficială CFR.

Art. 42. — Contractele și regulamentele de exploatare a LFI existente, întocmite în baza Decretului nr. 431/1952 și a instrucțiunilor de aplicare a acestuia, își prelungesc valabilitatea timp de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri; în acest termen titularii contractelor de exploatare a LFI existente vor întocmi și vor depune la AFER documentația completă necesară aprobării Regulamentului tehnic de exploatare și eliberării autorizației de exploatare și vor încheia cu CFR contractul de exploatare a LFI, în conformitate cu prevederile prezentelor norme metodologice.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN

pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților

Având în vedere Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 45/1998, și Normativul privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor, legate de cerințele utilizatorilor, indicativ NE—021—2003, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 480/2003,

în temeiul prevederilor art. 19 din Ordonanța Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere naționale, cu modificările ulterioare, ale art. 17 alin. (1) din Normele privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.374/2000, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 21 din Ordonanța Guvernului nr. 44/1997 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 2 pct. 50 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea tehnică privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — (1) Prevederile prezentului ordin se aplică atât la proiectarea locurilor de parcare, oprire și staționare noi, cât și la modernizarea locurilor de parcare, oprire și staționare existente, adiacente drumurilor publice situate în extravilanul localităților.

(2) Locurile de parcare, oprire și staționare pot fi amenajate pe terenuri care pot fi, după caz, fie proprietate publică sau privată a statului, fie proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice.

(3) În termen de 12 luni de la data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al României, Partea I, locurile de parcare, oprire și staționare existente vor fi modernizate și dotate în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

(4) Amenajarea locurilor de parcare, oprire și staționare este permisă numai cu acordul administratorului drumului respectiv.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 4. — Administratorul drumului va urmări respectarea prevederilor prezentului ordin.

p. Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Traian Panait,
secretar de stat

REGLEMENTARE TEHNICĂ

privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților

Art. 1. — Prezenta reglementare se aplică atât proiectării locurilor de parcare, oprire și staționare noi, cât și modernizării locurilor de parcare, oprire și staționare existente, adiacente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților.

CAPITOLUL I

Clasificarea drumurilor publice

Art. 2. — Din punct de vedere funcțional și administrativ, drumurile publice menționate în prezenta reglementare se împart în ordinea importanței, conform prevederilor legale în vigoare, astfel:

- drumuri expres;
- drumuri naționale europene (E);
- drumuri naționale principale;
- drumuri naționale secundare;
- drumuri județene;
- drumuri comunale.

CAPITOLUL II

Dotările minimale necesare locurilor de parcare, oprire și staționare

Art. 3. — (1) Dotările minimale necesare locurilor de parcare, oprire și staționare adiacente drumurilor expres și drumurilor naționale europene sunt următoarele:

- a) sistem de canalizare menajeră și pluvială;
- b) surse de energie electrică și apă potabilă;
- c) sistem de iluminare exterioară;
- d) telefon public;
- e) locuri de parcare, oprire și staționare pentru autoturisme, autocamioane și autobuze;
- f) zonă intermediară de protecție;
- g) spații de agrement;
- h) WC ecologic;
- i) împrejmuire.

(2) În cazul drumurilor expres și al drumurilor naționale europene, drumurile de acces la locurile de parcare, oprire și staționare și drumurile de circulație internă vor fi cu sens unic și vor avea minimum 6,00 m lățime, incluzând marcajele laterale și acostamentele.

(3) Locurile de parcare, oprire și staționare trebuie să fie separate de drumul expres și de drumul național european printr-o zonă intermediară de protecție de minimum 3,5 m.

(4) Locurile de parcare, oprire și staționare pentru drumurile sus-menționate vor fi prevăzute suplimentar cu spații pentru servicii, ce includ stație de alimentare cu carburanți, service auto, motel, restaurant, spații comerciale, în funcție de categoria drumului, în conformitate cu prevederile art. 2.

Art. 4. — (1) Dotările minimale necesare locurilor de parcare, oprire și staționare adiacente drumurilor naționale principale și secundare sunt următoarele:

- a) sistem de canalizare menajeră și pluvială;
- b) surse de energie electrică și apă potabilă;
- c) sistem de iluminare exterioară;
- d) telefon public;
- e) locuri de parcare, oprire și staționare pentru autoturisme, autocamioane și autobuze;
- f) zonă intermediară de protecție;
- g) spații de agrement;

- h) WC public;
- i) împrejmuire.

(2) În cazul drumurilor naționale principale și secundare, drumurile de acces la locurile de parcare, oprire și staționare și drumurile de circulație internă vor fi cu sens unic și vor avea minimum 6,00 m lățime, incluzând marcajele laterale și acostamentele.

(3) Locurile de parcare, oprire și staționare trebuie să fie separate de drumurile naționale principale și secundare printr-o zonă intermediară de protecție de minimum 3,5 m.

Art. 5. — (1) Dotările minimale necesare locurilor de parcare, oprire și staționare adiacente drumurilor județene și comunale sunt următoarele:

- a) WC-uri ecologice;
- b) mese;
- c) coșuri de gunoi;
- d) sursă de apă potabilă.

(2) În cazuri excepționale, din rațiuni de natură economică, turistică, socială etc., aceste dotări se vor completa, parțial sau integral, conform listei de dotări menționate la art. 4.

(3) Locurile de parcare, oprire și staționare trebuie să fie separate de drumurile județene și comunale printr-o zonă intermediară de protecție de minimum 3,5 m.

Art. 6. — (1) Construcțiile din interiorul locurilor de parcare, oprire și staționare vor fi prevăzute cu:

- a) instalații de încălzire și instalații electrice;
- b) instalații de ventilație și climatizare;
- c) instalații sanitare.

(2) Instalațiile prevăzute la alin. 1 se vor proiecta și se vor executa conform reglementărilor legale în vigoare.

(3) Construcțiile aferente utilităților se vor amenaja la minimum 10,0 m pentru drumurile expres și drumurile naționale europene (față de marginea părții carosabile) și la 5,0—7,5 m pentru celelalte categorii de drumuri publice.

CAPITOLUL III

Condiții generale de realizare a locurilor de parcare, oprire și staționare

Art. 7. — (1) *Locul de parcare, oprire și staționare* este o zonă de odihnă, separată fizic de drumul public, în care spațiile destinate staționării vehiculelor sunt separate printr-o zonă de protecție față de marginea drumului, mărginită de borduri denivelate și dimensionată în funcție de categoria acestuia.

(2) Dimensiunile locurilor de parcare, oprire și staționare se vor stabili în funcție de volumul traficului, de componența acestuia, de distanța dintre două locuri de parcare, oprire și staționare succesive și de distanța dintre locurile de parcare, oprire și staționare și alte spații ce asigură servicii similare, de topografia terenului și de valorificarea avantajelor oferite de mediul ambiant.

(3) Suprafețele minime includ platformele locurilor de parcare, oprire și staționare și spațiile pentru servicii, iar în funcție de categoria de drum sunt de:

- a) 5.000 m² pentru parcarile adiacente drumurilor expres, drumurilor naționale europene, drumurilor naționale principale și secundare;
- b) 2.000 m² pentru locurile de parcare, oprire și staționare adiacente drumurilor județene și comunale;
- c) în zonele de munte cu interes turistic suprafețele minime prevăzute la lit. a) și b) pot fi reduse la 3.000 m²

pentru drumurile expres, drumurile naționale europene și drumurile naționale principale și secundare, iar pentru drumurile județene și comunale suprafața minimă poate fi de 1.000 m².

(4) Dimensiunile locurilor de parcare, oprire și staționare prevăzute la alin. (3) nu includ suprafețele eventualelor stații de distribuție a carburanților auto sau ale spațiilor de cazare.

Art. 8. — (1) Distanța recomandată între două locuri de parcare, oprire și staționare succesive este de:

a) 15,0 km până la 25,0 km pentru drumurile expres și drumurile naționale europene;

b) 25,0 km până la 30,0 km pentru drumurile naționale principale și secundare, drumurile județene și comunale.

(2) Alegerea amplasamentului locurilor de parcare, oprire și staționare se va face prin luarea în considerare a următorilor factori:

a) topografia terenului;

b) traseul în plan și în profil longitudinal, evitându-se amplasamentele pe sectoarele de drum cu declivitate mai mare de 4% sau în curbă;

c) apropierea față de localități;

d) valorificarea punctelor de atracție turistică;

e) evitarea deteriorării valorilor peisagistice sau istorice;

f) amplasarea optimă față de rețelele de alimentare cu apă și canalizare, rețelele electrice, rețelele telefonice, urmărindu-se racordarea la rețelele de utilități existente;

g) asigurarea vizibilității, ținându-se cont de elementele geometrice ale drumurilor.

Art. 9. — Accesul la locurile de parcare, oprire și staționare va fi realizat în conformitate cu prevederile Normativului de amenajare a intersecțiilor la același nivel CD 173/2001, cu benzi de accelerare și decelerare sau cu pene de racordare și marcaje rutiere, conform STAS 1848/1/1986, pentru indicatoare, și STAS 1848/7/1985, pentru marcaje.

Art. 10. — La proiectarea sistemelor electrice se vor respecta următoarele reguli:

a) să fie dimensionate, ținându-se cont de toate necesitățile aferente locurilor de parcare, oprire și staționare, precum și a spațiilor pentru servicii;

b) să fie instalate cu respectarea strictă a normativelor și standardelor în vigoare;

c) să asigure iluminarea benzilor de accelerare și decelerare, a intersecțiilor drumurilor interne, stațiilor de alimentare cu carburanți și a suprafețelor destinate locurilor de parcare, oprire și staționare pentru a asigura maximum de siguranță pentru trafic;

d) să se evite orbirea șoferilor aflați în trafic;

e) reclamele luminoase se vor amplasa la minimum 7,0 m față de marginea îmbrăcămînții drumului (partea carosabilă și banda de consolidare a acostamentului) și vor avea dimensiunile maxime de 8,0 m x 4,0 m. Reclamele cu dimensiuni mai mari se vor instala în afara zonei de protecție a drumului.

Art. 11. — (1) În zona de ieșire din flux a autovehiculelor și de intrare pe banda de decelerare, aferentă parcării, indicatoarele curente se vor completa cu indicatoare specifice, cu următoarele scopuri:

a) reducerea vitezei;

b) evitarea opririi în afara zonelor special desemnate pentru locurile de parcare, oprire și staționare;

c) informarea asupra diferitelor servicii oferite în zonă;

d) semnalizarea din timp a intersecțiilor;

e) semnalizarea orizontală, cu marcajul rutier aferent.

Art. 12. — Locurile de parcare, oprire și staționare, precum și construcțiile aferente trebuie să fie prevăzute atât cu un sistem de furnizare a apei potabile, cât și cu sisteme de canalizare menajeră și pluvială.

Art. 13. — Întreaga zonă ce separă locul de parcare, oprire și staționare de drumul public trebuie să fie acoperită cu plante care necesită îngrijire redusă, dar a căror densitate poate să constituie o protecție împotriva vehiculelor care rulează pe drumul public și care pot deveni un pericol pentru persoanele aflate în locurile de parcare, oprire și staționare.

Art. 14. — (1) Se vor prevedea locuri de parcare, oprire și staționare rezervate pentru persoanele cu handicap, iar toate dotările sau construcțiile din incinta acestora trebuie să permită accesul persoanelor cu handicap, prin rampe construite în mod special.

(2) Construcțiile aferente locurilor de parcare, oprire și staționare vor fi prevăzute cu o cameră special echipată pentru copii, cu dotări de dimensiuni mici, o masă pentru înfășat bebelușii și alte dotări necesare îngrijirii nou-născuților.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București,
IBAN: RO75RNCB510100000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 224.09.71/150, fax 225.00.43, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”