



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 89

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 26 ianuarie 2005

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 525 din 25 noiembrie 2004 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală....	1-3
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.688/2004. — Ordin al ministrului sănătății pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului sănătății și familiei nr. 598/2003 privind elaborarea sintezelor naționale în cadrul subprogramului 1.4 „Evaluarea stării de sănătate și a factorilor de risc”.....	3-5
REPUBLICĂRI	
Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european	5-15

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 525

din 25 noiembrie 2004

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 392 alin. 4 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
Afrodita Laura Tutunaru	— magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Aktaa Mustafa Ghazwan în Dosarul nr. 42/2004 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători.

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

Reprezentantul Ministerului Public arată că asupra dispozițiilor legale criticate Curtea Constituțională s-a pronunțat prin mai multe decizii. Deoarece până în prezent nu au intervenit elemente noi care să determine

schimbarea acestei jurisprudențe, pune concluzii de respingere a excepției invocate ca neîntemeiată.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

Prin Încheierea din 5 iulie 2004, pronunțată în Dosarul nr. 42/2004, **Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală**, excepție ridicată de inculpatul Aktaa Mustafa Ghazwan în dosarul cu numărul de mai sus, având drept obiect soluționarea unui recurs formulat împotriva Deciziei nr. 704 din 5 februarie 2004 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, prin care a fost respinsă ca nefondată contestația în anulare promovată de același inculpat împotriva Deciziei nr. 1.001 din 27 aprilie 2003 a aceleiași instanțe judecătorești.

În motivarea excepției, autorul s-a limitat doar la invocarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală, fără a arăta în mod concret care sunt criticile de neconstituționalitate în raport cu art. 21 din Legea fundamentală.

Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători opinează în sensul constituționalității dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală în raport de prevederile art. 21, art. 16 alin. (1), art. 20 alin. (1) și art. 48 alin. (3) din Legea fundamentală, cu referire la art. 6, 13 și 17 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, pentru considerentele expuse în deciziile nr. 261/2000 și nr. 171/2001 ale Curții Constituționale.

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

Guvernul României apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, deoarece rațiunea reglementării contestației în anulare este aceea de a asigura remedierea erorilor ce s-ar putea strecura în activitatea instanțelor judecătorești. Aceasta trebuie folosită, ca toate căile extraordinare de atac, sub un strict control judecătoresc.

Semnificația art. 21 alin. (2) din Constituție, invocat de autor în susținerea excepției, este aceea că nici o categorie sau grup social nu poate fi exclus de la exercițiul drepturilor procesuale prevăzute de lege. Însă legiuitorul poate institui, în considerarea unor situații deosebite, reguli speciale de procedură, astfel încât accesul liber la justiție nu înseamnă accesul la toate structurile judecătorești și la toate căile de atac.

Lipsa posibilității de a exercita o cale de atac împotriva încheierii de respingere în principiu a contestației în anulare nu este de natură să prejudicieze accesul liber la justiție sau să îngreudească exercițiul acestui drept, în condițiile în care calea de atac a contestației în anulare poate fi promovată numai după ce subiectul procesual a exercitat toate căile ordinare de atac prevăzute de lege (în cazurile arătate la art. 386 lit. a)–c) din Codul de procedură penală), partea beneficiind de toate gradele de jurisdicție prevăzute de lege.

Avocatul Poporului consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, deoarece liberul acces la justiție nu presupune accesul la toate mijloacele procedurale prin care se înlăpătuiește justiția, iar instituirea

regulilor de desfășurare a procesului în fața instanțelor judecătorești, deci și reglementarea căilor ordinare și extraordinare de atac, este competența exclusivă a legiuitorului. Această soluție decurge din dispozițiile art. 126 alin. (2), precum și din cele ale art. 129 din Constituție.

Dispozițiile legale criticate nu conțin norme contrare dreptului părților la un proces echitabil și la soluționarea cauzelor într-un termen rezonabil.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale 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 constată că a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, ale art. 1 alin. (2), și 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. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală, care au următorul conținut: „*Sentința dată în contestație este supusă apelului, iar decizia dată în apel este supusă recursului.*”

Autorul excepției de neconstituționalitate susține că prin dispozițiile legale criticate sunt încălcate prevederile art. 21 din Constituție privind „*Accesul liber la justiție*”.

Examinând excepția, Curtea Constituțională constată că asupra constituționalității dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală s-a pronunțat prin mai multe decizii, dintre care menționăm Decizia nr. 99 din 6 martie 2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 276 din 19 aprilie 2003, și Decizia nr. 171 din 23 mai 2001, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 387 din 16 iulie 2001, respingând în mod constant excepția de neconstituționalitate.

Astfel, cu privire la critica de neconstituționalitate potrivit căreia dispozițiile art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală încalcă principiul liberului acces la justiție, prevăzut la art. 21 din Constituție, Curtea a reținut că în activitatea sa jurisdicțională anterioară a examinat semnificația acestui principiu. Prin Decizia Plenului Curții Constituționale nr. 1 din 8 februarie 1994, publicată în Monitorul Oficial al României, nr. 69 din 16 martie 1994, s-a statuat că liberul acces la justiție nu presupune și accesul la toate mijloacele procedurale prin care se înlăpătuiește justiția, iar instituirea regulilor de desfășurare a procesului în fața instanțelor judecătorești, deci și reglementarea căilor ordinare și extraordinare de atac, este de competența exclusivă a legiuitorului. Această soluție decurge din dispozițiile art. 126 alin. (2) din Constituție, potrivit cărora „*Competența instanțelor judecătorești și procedura de judecată sunt prevăzute numai prin lege*”, precum și din cele ale art. 129 din Constituție, conform cărora „*Împotriva hotărârilor judecătorești, părțile interesate și Ministerul Public pot exercita căile de atac, în condițiile legii*”.

În considerentele aceluiași decizii s-a reținut că semnificația art. 21 din Constituție, potrivit căruia accesul liber la justiție nu poate fi îngreduit, este aceea că nici o categorie sau grup social nu poate fi exclus de la exercițiul drepturilor procesuale prevăzute de lege. Însă legiuitorul poate institui, în considerarea unor situații deosebite, reguli speciale de procedură, astfel încât accesul liber la justiție

nu înseamnă accesul la toate structurile judecătorești și la toate căile de atac.

Deoarece nu au intervenit elemente noi care să determine schimbarea jurisprudenței Curții Constituționale,

Pentru considerentele expuse, 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 din Legea nr. 47/1992,

soluțiile și considerentele deciziilor mai sus aminite își păstrează valabilitatea și în acest caz, astfel încât excepția de neconstituționalitate privind dispozițiile art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală urmează a fi respinsă.

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 392 alin. 4 din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Aktaa Mustafa Ghazwan în Dosarul nr. 42/2004 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Completul de 9 judecători.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 25 noiembrie 2004.

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

Magistrat-asistent,
Afrodita Laura Tutunaru

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII

ORDIN

pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului sănătății și familiei nr. 598/2003 privind elaborarea sintezelor naționale în cadrul subprogramului 1.4 „Evaluarea stării de sănătate și a factorilor de risc“

Văzând Referatul de aprobare nr. O.B. 14.916/2004 al Direcției generale sănătate publică și inspecția sanitară de stat, în baza dispozițiilor Legii nr. 100/1998 privind asistența de sănătate publică, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordinului ministrului sănătății și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 172/2004 pentru aprobarea derulării programelor și subprogramelor de sănătate finanțate din bugetul de stat și din bugetul Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate în anul 2004,

în temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 743/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Sănătății, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul sănătății emite următorul ordin:

Art. I. — Ordinul ministrului sănătății și familiei nr. 598/2003 privind elaborarea sintezelor naționale în cadrul subprogramului 1.4 „Evaluarea stării de sănătate și a factorilor de risc“, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 4 august 2003, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 1 va avea următorul cuprins:

„Art. 1. — Se aprobă lista sintezelor naționale reprezentând analiza rezultatelor acțiunilor desfășurate în cadrul subprogramului 1.4 «Evaluarea stării de sănătate și a factorilor de risc» efectuate de către direcțiile de sănătate publică teritoriale, sub coordonarea institutelor și centrelor de sănătate publică, în conformitate cu lista prevăzută în anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezentul ordin.“

2. Anexele nr. 1—3 se înlocuiesc cu anexele nr. 1—3 la prezentul ordin.

Art. II. — Anexele nr. 1—3 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. III. — Direcția generală sănătate publică și inspecția sanitară de stat, Direcția generală buget și achiziții din cadrul Ministerului Sănătății, institutele de sănătate publică și direcțiile de sănătate publică județene și a municipiului București vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Ministrul sănătății,
Ovidiu Brînzan

București, 22 decembrie 2004.
Nr. 1.688.

LISTA
sintezelor naționale și a institutelor de sănătate publică coordonatoare

Art. 1. — Institutul de Sănătate Publică București va coordona elaborarea următoarelor sinteze naționale privind:

1. supravegherea sănătății populației în relație cu calitatea apei potabile;
2. monitorizarea epidemiilor hidrice;
3. evaluarea cazurilor de methemoglobinemie acută infantilă generate de apa din fântână;
4. supravegherea sănătății populației în relație cu calitatea apei de îmbăiere;
5. monitorizarea stării de sănătate a populației în raport cu calitatea habitatului uman și a poluării sonore urbane;
6. supravegherea calității aerului și a indicatorilor de sănătate în relație cu aceasta;
7. monitorizarea și inspecția produselor cosmetice;
8. monitorizarea intoxicațiilor neprofesionale cu pesticide;
9. monitorizarea radioactivității apei potabile și alimentului;
10. monitorizarea stării de sănătate în relație cu expunerea profesională la radiații ionizante;
11. supravegherea stării de sănătate a populației din jurul obiectivelor nucleare majore și profilaxia efectelor cu iod stabil;
12. monitorizarea și inspecția modului de gestionare a deșeurilor medicale;
13. monitorizarea și inspecția condițiilor igienico-sanitare din tabere și colonii;
14. evaluarea capacității de adaptare a elevilor la activitatea școlară pentru depistarea sindromului de suprasolicitare;
15. monitorizarea dezvoltării fizice a copiilor, adolescenților și tinerilor;
16. monitorizarea stării de sănătate a copiilor și tinerilor;
17. monitorizarea incidenței bolilor profesionale și a absenteismului medical prin boala profesională;
18. monitorizarea toxiiinfecțiilor alimentare;
19. monitorizarea și inspecția materialelor în contact cu alimentul;

20. monitorizarea și inspecția calității nutritive și contaminării microbiologice a alimentelor de origine animală și nonanimală;

21. monitorizarea și inspecția nivelului de iod din sarea iodată pentru consumul uman;

22. raportul stării de sănătate a comunității în relație cu factorii de risc.

Art. 2. — Institutul de Sănătate Publică Cluj-Napoca va coordona elaborarea următoarelor sinteze naționale:

1. monitorizarea stării de nutriție a populației;
2. monitorizarea și inspecția alimentelor cu destinație nutrițională specială;
3. monitorizarea și inspecția substanțelor aromatizante;
4. monitorizarea și inspecția alimentelor modificate genetic;
5. monitorizarea stării de sănătate a copiilor și tinerilor în relație cu factorii de risc comportamentali.

Art. 3. — Institutul de Sănătate Publică Iași va coordona elaborarea următoarelor sinteze naționale:

1. monitorizarea și inspecția alimentelor pentru evaluarea contaminării chimice — indicatorii GEMS/FOOD;
2. monitorizarea și inspecția alimentelor tratate cu radiații;
3. monitorizarea sănătății copiilor în relație cu poluarea atmosferică urbană;
4. monitorizarea protecției radiologice a pacientului în radiologia diagnostică.

Art. 4. — Institutul de Sănătate Publică Timișoara va coordona elaborarea următoarei sinteze naționale:

— monitorizarea și inspecția suplimentelor alimentare.

Art. 5. — Centrul de Sănătate Publică Târgu Mureș va coordona elaborarea următoarei sinteze naționale:

— monitorizarea și inspecția aditivilor alimentari.

Art. 6. — Centrul de Sănătate Publică Sibiu va coordona elaborarea următoarei sinteze naționale:

— monitorizarea inegalităților în starea de sănătate a populației.

METODOLOGIA
organizării activităților pentru elaborarea sintezelor naționale

Art. 1. — Activitatea de elaborare a sintezelor naționale privind sănătatea în relație cu mediul este coordonată de către Secretariatul Planului național de acțiune pentru sănătate în relație cu mediul (PNASM), constituit la nivelul Institutului de Sănătate Publică București, cu componența și responsabilitățile specifice prevăzute în anexa nr. 3. În implementarea și monitorizarea activităților, Secretariatul PNASM va colabora cu grupul consultativ constituit din coordonatorii sintezelor naționale.

Art. 2. — În scopul elaborării sintezelor naționale institutele și centrele de sănătate publică asigură efectuarea următoarelor activități:

1. desemnarea unui responsabil al lucrării și a unui colectiv de lucru, prin decizie a conducătorului unității;

2. elaborarea metodologiei naționale de lucru, incluzând detalii precise privind: programarea activităților, tipul unităților inspectate și selecția acestora, numărul de probe pe tipuri de produs, metodologia de prelevare, metoda de analiză recoltată, formularele, modul și periodicitatea raportării, modul de prelucrare a datelor la nivel local;

3. validarea internă a metodologiei și avizarea acesteia de către grupul consultativ și de comisia specifică din Ministerul Sănătății;

4. distribuirea metodologiei de lucru și instruirea personalului privind punerea în practică a acesteia;

5. consultanță, asistență de specialitate și controlul aplicării metodologiilor;

6. colectarea și prelucrarea datelor colectate, elaborarea de rapoarte semestriale și transmiterea acestora către Ministerul Sănătății;

7. elaborarea și distribuirea sintezelor naționale către Ministerul Sănătății și bibliotecile institutelor de sănătate publică;

8. tipărirea și distribuirea rezumatelor către direcțiile de sănătate publică teritoriale. Rezumatele vor conține următoarele repere generale: descrierea contextului legislativ, a coordonatelor metodologice (raportarea la experiența națională și internațională în domeniu; analiza problemei, inclusiv semnificația în contextul sănătății publice, în termeni de magnitudine a expunerii, impact asupra sănătății, analiza dinamicii problemei în plan temporal și spațial; compararea cu dinamica fenomenului pe plan internațional; semnificația rezultatelor; soluții posibile);

9. valorificarea rezultatelor sintezelor elaborate și comunicarea riscurilor;

10. publicarea rezumatelor pe site-ul instituției, pentru a fi accesibile publicului și organismelor interesate.

Art. 3. — În elaborarea sintezelor naționale, institutele/centrele coordonatoare vor respecta următoarele termene:

a) elaborarea metodologiei și a formularelor de raportare până la data de 10 decembrie a anului curent;

b) transmiterea metodologiei către direcțiile de sănătate publică județene și a municipiului București până la data de 15 ianuarie;

c) elaborarea, tipărirea și distribuirea lucrării și a rezumatului până cel târziu la data de 31 martie a anului următor celui la care se referă datele.

Art. 4. — În vederea colectării datelor, direcțiile de sănătate publică județene și a municipiului București au următoarele responsabilități:

a) desemnează responsabilii locali care coordonează activitățile de colectare a datelor;

b) asigură organizarea resurselor umane și financiare necesare colectării datelor conform metodologiilor specifice;

c) asigură transmiterea, la termenele specifice, a datelor colectate coordonatorului național;

d) prelucrează, analizează și valorifică datele la nivel județean prin acțiuni de comunicare de risc și le includ în Raportul stării de sănătate a comunității.

Art. 5. — Datele brute colectate de direcțiile de sănătate publică județene și a municipiului București și de la institutele/centrelor coordonatoare se vor pune la dispoziție, la cerere, Ministerului Sănătății, direcțiilor de sănătate publică județene și a municipiului București și institutelor de sănătate publică, în condițiile reglementărilor legale în vigoare.

ANEXA Nr. 3

COMPONENȚA REACTUALIZATĂ ȘI ATRIBUȚIILE SPECIFICE ale membrilor Secretariatului Planului național de acțiune pentru sănătate în relație cu mediul

Dr. Alexandra Cucu	— coordonatorul Secretariatului PNASM și coordonatorul obiectivului: Protejarea sănătății și prevenirea îmbolnăvirilor asociate factorilor de risc din mediu
Dr. Aura Cordeanu	— coordonatorul obiectivului: Evaluarea stării de sănătate a copiilor și tinerilor din colectivități în relație cu factorii din mediul de viață și activitate
Dr. Aurelia Marcu	— coordonatorul obiectivului: Monitorizarea stării de sănătate și supraveghere demografică
Dr. Camelia Pârvan	— coordonatorul activităților: igiena alimentului și nutriție
Dr. Adriana Todea	— coordonatorul obiectivului: Sănătate în relație cu mediul de muncă

REPUBLICĂRI

LEGEA Nr. 203/2003*)

privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european

Art. 1. — (1) Realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport reprezintă o prioritate națională.

(2) Componentele rețelei de transport sunt: infrastructura de transport, rețeaua de management al traficului și rețeaua sistemului de poziționare și navigație.

Art. 2. — Se aprobă Liniile directoare pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, denumită în continuare *rețea*, prevăzute în anexa nr. 1.

Art. 3. — Se aprobă Criteriile și specificațiile pentru proiectele de interes național și european, denumite în continuare *proiecte prioritare*, prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 4. — (1) Se aprobă Lista proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015, prevăzută în anexa nr. 3.

(2) Pe măsura îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezenta lege, Guvernul poate completa Lista proiectelor prioritare prevăzută la alin. (1).

Art. 5. — Finanțarea proiectelor prioritare prevăzute la art. 4 se asigură din sumele alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, din credite externe, fonduri externe nerambursabile și din alte surse legal constituite, pe bază de documentații tehnico-economice aprobate conform legislației în vigoare.

Art. 6. — Planurile și programele naționale pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei, în special cu privire la proiectele prioritare identificate în prezenta lege, se aprobă de

Guvern, la propunerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Art. 7. — (1) La fiecare 2 ani Guvernul va supune spre dezbateră Parlamentului un raport privind stadiul implementării liniilor directoare aprobate prin prezenta lege.

(2) La fiecare 5 ani Guvernul va întocmi și va supune spre aprobare Parlamentului un raport de evaluare a stadiului general al dezvoltării economice și tehnologice în domeniul transporturilor, în special în transportul feroviar, și va solicita, dacă este cazul, aprobarea pentru adaptarea liniilor directoare în concordanță cu progresele înregistrate.

(3) Elaborarea rapoartelor prevăzute la alin. (1) și (2) se face pe baza propunerilor formulate de Comitetul interministerial prevăzut la art. 8.

Art. 8. — (1) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi se înființează Comitetul interministerial pentru rețeaua de transport de interes național și european.

(2) Comitetul interministerial este un organism cu caracter consultativ în subordinea Guvernului, compus din reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor, Ministerului Finanțelor Publice, Ministerului Administrației și Internelor, Ministerului Apărării Naționale și Comisiei Naționale de Prognoză, și este coordonat de reprezentantul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

(3) Organizarea, funcționarea și competențele Comitetului interministerial se stabilesc prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

*) Republicată în temeiul art. II din Legea nr. 589/2003 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 94/2003 pentru modificarea anexei nr. 3 la Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 21 din 12 ianuarie 2004.

Legea nr. 203/2003 a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 361 din 27 mai 2003 și a mai fost modificată prin:

— Ordonanța Guvernului nr. 61/2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 616 din 29 august 2003, aprobată prin Legea nr. 456/2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 821 din 20 noiembrie 2003;

— Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 94/2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 719 din 15 octombrie 2003, aprobată cu modificări prin Legea nr. 589/2003;

— Legea nr. 451/2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 840 din 26 noiembrie 2003.

Art. 9. — (1) Pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei legi, în termen de 18 luni de la data intrării în vigoare a acesteia, Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor va elabora și va supune spre aprobare Guvernului norme adecvate de analiză pentru evaluarea strategică a impactului ansamblului rețelei asupra mediului.

(2) Până la data de 1 ianuarie 2007, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va elabora și va supune spre aprobare Guvernului norme adecvate de analiză a rețelei în ansamblul său, având în vedere documentele europene prin care au fost

convenite coridoarele paneuropene de transport, astfel cum au fost redefinite la cea de-a treia Conferință Paneuropeană a Transporturilor de la Helsinki din 23—25 iunie 1997, și ținând cont de necesitatea integrării României, alături de celelalte state interesate, într-o rețea transeuropeană de transport, precum și de necesitatea asigurării legăturilor între regiunile izolate și periferice ale țării cu regiunile sale centrale.

Art. 10. — Anexele nr. 1—3 fac parte integrantă din prezenta lege.

ANEXA Nr. 1

LINIILE DIRECTOARE

pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european

Art. 1. — Liniile directoare au ca scop stabilirea obiectivelor, a priorităților și a principalelor căi de acțiune avute în vedere pentru realizarea rețelei pe întregul teritoriu al României. Prin aceste linii directoare se identifică proiectele prioritare care trebuie să contribuie la dezvoltarea rețelei în context național și european.

Art. 2. — (1) Liniile directoare prevăzute la art. 1 constituie cadrul general de referință ce are ca obiectiv stimularea acțiunilor organelor administrației publice centrale și locale, în vederea realizării proiectelor prioritare, cerință esențială pentru integrarea României în Uniunea Europeană.

(2) Realizarea proiectelor prioritare are ca scop:

- a) asigurarea coeziunii, interconectării și interoperabilității în cadrul rețelei naționale;
 - b) accesul la această rețea;
 - c) asigurarea accesului interconectării și interoperabilității rețelei naționale la rețeaua transeuropeană de transport.
- (3) Liniile directoare trebuie să faciliteze implicarea sectorului privat în realizarea proiectelor prioritare.

CAPITOLUL I

Obiective, priorități și principii de acțiune în realizarea rețelei

Art. 3. — Rețeaua va fi realizată gradual, până în anul 2015, prin integrarea rețelelor de căi de comunicație rutiere, feroviare, navigabile interioare, maritime și aeriene de pe întregul teritoriu al României în rețeaua transeuropeană, în conformitate cu planurile generale indicate în hărțile prevăzute în anexa nr. 3 și/sau cu specificațiile prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 4. — Rețeaua trebuie:

- a) să asigure îmbunătățirea continuă a libertății de mișcare a persoanelor și mărfurilor pe întregul teritoriu al României în cele mai bune condiții sociale, de mediu și de siguranță posibile, în conformitate cu realizarea obiectivelor pe care România și le-a propus în vederea aderării la Uniunea Europeană;
- b) să asigure utilizatorilor accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de transport, în condiții economice acceptabile, de calitate și de siguranță;
- c) să permită dezvoltarea echilibrată și utilizarea tuturor modurilor de transport, ținându-se cont de avantajele lor comparative;
- d) să asigure utilizarea optimă a capacităților de infrastructură de transport existente;
- e) să asigure interoperabilitatea în cadrul modurilor de transport și să încurajeze intermodalitatea dintre diferitele moduri de transport;
- f) să fie economic viabilă;
- g) să acopere întregul teritoriu al României, astfel încât să fie facilitat accesul utilizatorilor, să fie asigurată legătura regiunilor izolate și periferice cu regiunile centrale, precum și legătura fără strângulări dintre marile centre urbane și restul țării;
- h) să poată fi conectată la rețeaua transeuropeană de transport și la rețelele țărilor vecine, promovând în același timp interoperabilitatea și accesul la aceste rețele;
- i) să fie proiectată și dimensionată astfel încât să asigure efectuarea transporturilor necesare realizării nevoilor de apărare a țării, pe timp de pace, în situații de criză și pe timp de război.

Art. 5. — Ținându-se cont de obiectivele stabilite la art. 4, sunt considerate priorități:

- a) realizarea și dezvoltarea legăturilor, inclusiv a celor necesare pentru eliminarea strângulărilor, realizarea secțiunilor lipsă și finalizarea rutelor principale;
- b) realizarea și dezvoltarea infrastructurii de acces la rețea, care să facă posibilă legătura regiunilor izolate și periferice cu regiunile centrale ale României;
- c) combinarea și integrarea optimă a diferitelor moduri de transport;
- d) integrarea problemelor de protecție a mediului în proiectarea și dezvoltarea rețelei;
- e) realizarea graduală a interoperabilității componentelor rețelei;
- f) optimizarea capacității și a eficienței infrastructurii existente;
- g) stabilirea și îmbunătățirea nodurilor rețelei și a platformelor intermodale;
- h) îmbunătățirea siguranței și a fiabilității rețelei;
- i) dezvoltarea și implementarea pe rețea a unor sisteme de management și control al traficului și a sistemelor de informare a utilizatorilor, în vederea utilizării optime a infrastructurii;
- j) întocmirea de studii care să contribuie la îmbunătățirea proiectării și realizării rețelei.

Art. 6. — Realizarea rețelei trebuie să aibă la bază următoarele principii de acțiune:

- a) proiectarea și revizuirea planurilor generale ale rețelei;
- b) identificarea proiectelor prioritare;
- c) adaptarea rețelei existente;
- d) promovarea interoperabilității rețelei;
- e) combinarea optimă a modurilor de transport prin crearea, printre altele, a unor puncte de distribuție care, în cazul mărfurilor, trebuie să fie amplasate, pe cât posibil, în afara centrelor urbane, în scopul de a permite realizarea efectivă a intermodalității;
- f) urmărirea consistenței și a complementarității ajutorului financiar, în concordanță cu regulile aplicabile fiecărui instrument financiar;
- g) dezvoltarea parteneriatului public-privat și atragerea fondurilor private;
- h) întreprinderea de acțiuni în domeniul cercetării și dezvoltării;
- i) cooperarea cu țări interesate de dezvoltarea rețelei și încheierea unor acorduri avantajoase cu acestea;
- j) stimularea autorităților locale și a organizațiilor internaționale pentru a sprijini obiectivele de interes național și european;
- k) promovarea cooperării continue dintre părțile interesate;
- l) luarea oricăror alte măsuri care se dovedesc a fi necesare pentru realizarea obiectivelor la care se face referire la art. 4.

CAPITOLUL II

Proiectele prioritare

Art. 7. — Pentru a fi considerat prioritar, un proiect de infrastructură trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să se refere la rețeaua descrisă la art. 10—12;
- b) să urmărească obiectivele stabilite la art. 4;
- c) să corespundă uneia sau mai multor priorități stabilite la art. 5;
- d) să fie potențial viabil din punct de vedere economic, pe baza analizelor socioeconomice de cost și beneficiu.

Art. 8. — Orice proiect prioritar se va referi la un element al rețelei, așa cum este descris la art. 13—31, și are în vedere, în

special, rutele identificate pe hărțile din anexa nr. 3 și/sau va corespunde specificațiilor sau criteriilor prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 9. — Pentru aprobarea și realizarea proiectelor se iau în considerare normele de protecție a mediului, prin realizarea de evaluări ale impactului proiectelor prioritare asupra mediului.

CAPITOLUL III

Rețeaua

SECȚIUNEA 1

Elementele rețelei

Art. 10. — Rețeaua cuprinde infrastructura de transport, de management și de informare asupra traficului, de determinare a poziției transportului și de navigație.

Art. 11. — (1) Infrastructura de transport cuprinde rețelele de căi rutiere, feroviare, navigabile interioare și nodurile/punctele de distribuție a rețelelor.

(2) Nodurile/punctele de distribuție a rețelei sunt formate din porturile de pe căile navigabile interioare, porturile maritime, aeroporturi și terminale de transport combinat.

Art. 12. — Rețeaua de management și informare asupra traficului și rețeaua de determinare a poziției și de navigație includ instalațiile tehnice necesare și sistemele de informații și de comunicații care asigură operarea armonioasă a rețelei și gestionarea eficientă a traficului.

SECȚIUNEA a 2-a

Rețeaua de căi rutiere

Art. 13. — Rețeaua de căi rutiere cuprinde autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale, existente sau care urmează a fi realizate, și care ocolesc principalele centre urbane pe rutele identificate pe rețea și îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile următoare:

- joacă un rol important în traficul pe distanță lungă;
- furnizează legături cu alte moduri de transport;
- realizează legătura dintre regiunile izolate și periferice și regiunile centrale ale României.

Art. 14. — Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de căi rutiere sunt cele definite în anexa nr. II la Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (A.G.R.), încheiat la Geneva la 15 noiembrie 1975, ratificat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 149/1985, și în standardele adoptate în cadrul Proiectului Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare — P.N.U.D. — privind „Autostrada Transeuropeană Nord-Sud” — TEM, aprobat prin actul Cancelariei C.C. al P.C.R. nr. 375/6.006/1979.

Art. 15. — Rețeaua de căi rutiere trebuie să asigure utilizatorilor un nivel ridicat, uniform și continuu al serviciilor, confortului și siguranței.

SECȚIUNEA a 3-a

Rețeaua de căi feroviare

Art. 16. — (1) Rețeaua de căi feroviare cuprinde rețeaua feroviară de mare viteză și rețeaua feroviară convențională.

(2) Rețeaua feroviară de mare viteză va fi realizată după anul 2015, în funcție de înțelegerile cu țările vecine, și va cuprinde:

- linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale sau mai mari de 250 km/h, utilizând tehnologia curentă sau tehnologii noi;

- linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;

- linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici deosebite ca rezultat al unor restricții topografice, de relief sau de sistematizare urbană, pentru care viteza trebuie adaptată de la caz la caz.

(3) Rețeaua feroviară convențională cuprinde liniile pentru transportul feroviar convențional, inclusiv segmentele de cale ferată pentru transportul combinat la care se face referire la art. 25.

Art. 17. — Caracteristicile tehnice minime pentru căile ferate convenționale care fac parte din rețeaua de căi feroviare sunt

cele definite în Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.), încheiat la Geneva la 31 mai 1985, la care România a aderat prin Legea nr. 100/1996, și în Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991, ratificat prin Legea nr. 8/1993.

Art. 18. — Rețeaua de căi feroviare, care are un rol important în traficul de mărfuri și persoane pe distanță lungă și în operarea transportului combinat pe distanță lungă, trebuie realizată astfel încât să permită interconectarea cu rețelele altor moduri de transport și accesul la rețelele de căi feroviare internaționale, regionale și locale.

Art. 19. — Rețeaua de căi feroviare trebuie să ofere utilizatorilor un nivel ridicat de confort, de calitate a serviciilor și siguranță, datorită continuității sale și implementării graduale a interoperabilității cu rețelele feroviare europene, obținute în special prin armonizarea tehnică și printr-un sistem de comandă și control armonizat.

SECȚIUNEA a 4-a

Porturile interioare și rețeaua de căi navigabile

Art. 20. — (1) Rețeaua de căi navigabile interioare cuprinde: fluviul Dunărea, râurile pe porțiunile lor navigabile, canalele navigabile, precum și diferitele brațe care asigură legătura dintre acestea.

(2) Rețeaua de căi navigabile interioare include și porturile interioare, care îndeplinesc următoarele condiții:

- sunt deschise traficului comercial;
- sunt amplasate pe rețeaua de căi navigabile interioare, așa cum este prezentată în anexa nr. 3;
- sunt interconectate cu alte rute europene de transport;
- sunt echipate cu instalații de transbordare pentru transport intermodal sau cu un volum anual de trafic de marfă de minimum 500.000 tone.

(3) Porturile interioare reprezintă noduri/puncte de distribuție a rețelei, care permit realizarea legăturii dintre căile navigabile la care face referire art. 22 și alte moduri de transport.

(4) Realizarea rețelei de căi navigabile trebuie să facă posibilă, în special, interconectarea dintre regiuni industriale și marile centre urbane și să asigure legătura acestora cu porturile.

Art. 21. — (1) Caracteristicile tehnice minime pentru căile navigabile care fac parte din rețeaua de căi navigabile interioare sunt cele stabilite pentru clasa IV de căi navigabile, care permit trecerea unei nave sau a unui convoi de nave împinse cu o lungime de 80—85 m și o lățime de 9,5 m. Aceste caracteristici tehnice sunt cele definite în Acordul european privind marile căi navigabile de importanță internațională (A.G.N.), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 68/1998, aprobată prin Legea nr. 12/1999.

(2) În cazul în care o cale navigabilă care face parte din rețea este modernizată sau construită, specificațiile tehnice vor trebui să corespundă cel puțin clasei IV și ulterior ar trebui să fie atinse clasele Va)/Vb), luându-se măsuri adecvate pentru a se permite trecerea navelor utilizate pentru transportul combinat. Clasa Va) permite trecerea unei nave sau a unui convoi de nave împinse cu o lungime de 110 m și o lățime de 11,40 m, iar clasa Vb) permite trecerea unui convoi de nave împinse cu o lungime de 172 m până la 185 m și o lățime de 11,40 m.

SECȚIUNEA a 5-a

Porturi maritime

Art. 22. — (1) Porturile maritime permit dezvoltarea transportului maritim și constituie noduri/puncte de distribuție a rețelei, care permit realizarea legăturii dintre transportul maritim și alte moduri de transport.

(2) În porturile maritime sunt puse la dispoziție operatorilor de transport maritim echipamente și servicii.

(3) Infrastructura porturilor maritime trebuie realizată astfel încât să poată primi nave care sunt utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport de mărfuri și persoane pe distanțe lungi, scurte sau în navigația costieră, inclusiv pentru transportul cu nave feribot.

(4) Proiectele prioritare privind porturile maritime trebuie să corespundă criteriilor și specificațiilor prevăzute în anexa nr. 2.

SECȚIUNEA a 6-a

Aeroporturi

Art. 23. — (1) Aeroporturile situate pe teritoriul României, care sunt deschise traficului aerian comercial, formează o rețea de aeroporturi și trebuie să corespundă criteriilor stabilite în anexa nr. 2.

(2) Aeroporturile care fac parte din rețeaua de aeroporturi sunt clasificate în funcție de volumul și tipul traficului pe care îl deservesc și în conformitate cu funcțiile pe care le au în rețea.

(3) Aceste aeroporturi trebuie să permită dezvoltarea legăturilor aeriene și legătura transportului aerian cu alte moduri de transport.

Art. 24. — (1) Punctele internaționale de distribuție și punctele naționale de distribuție constituie nucleul rețelei de aeroporturi și trebuie să corespundă criteriilor din Secțiunea a 5-a din anexa nr. 2.

(2) Legăturile dintre România și alte țări se realizează, în cea mai mare parte, prin intermediul punctelor internaționale de distribuție. Punctele naționale de distribuție asigură în special legături în interiorul României, dat fiind că serviciile internaționale reprezintă doar o mică parte din activitatea acestora.

(3) Punctele regionale de distribuție și punctele de acces trebuie să faciliteze accesul la nucleul rețelei sau trebuie să contribuie la deschiderea unor regiuni periferice și izolate.

SECȚIUNEA a 7-a

Rețeaua de transport combinat

Art. 25. — (1) Totalitatea infrastructurilor de transport care permit efectuarea transportului combinat formează o rețea de transport combinat.

(2) Rețeaua de transport combinat cuprinde:

a) căile ferate și căile navigabile interioare care sunt adecvate transportului combinat și rutele maritime care, împreună cu eventuale parcursuri inițiale și/sau finale de transport rutier, permit transportul de mărfuri pe distanță lungă;

b) instalațiile de transbordare a mărfurilor între modurile de transport (auto/feroviar/naval-feroviar/naval/auto) din terminale;

c) materialul rulant adecvat, cu caracter provizoriu, atunci când caracteristicile infrastructurii, încă neadaptate, o cer.

Art. 26. — Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de transport combinat sunt cele definite în Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.).

SECȚIUNEA a 8-a

Rețeaua de management și de informare asupra traficului

Art. 27. — Rețeaua de management și de informare asupra traficului rutier cuprinde:

- sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- sistemele de comunicație, alarmare/anunțare, intervenție;
- sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației rutiere;
- sistemele de supraveghere a circulației rutiere.

Art. 28. — Rețeaua de management și de informare asupra traficului feroviar cuprinde:

- sistemele de management și conducere operativă a circulației;
- sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- sistemele de raportare pentru trenurile care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației feroviare.

Art. 29. — Rețeaua de management și de informare asupra traficului maritim și pe căi navigabile interioare cuprinde:

- sistemele de management al navigației pe căile navigabile interioare, costiere și în porturi;
- sistemele de determinare a poziției navelor;
- sistemele de raportare pentru navele care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- sistemele de comunicații pentru pericole și siguranță, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță și eficiență a navigației și a protecției mediului în apele naționale navigabile ale României.

Art. 30. — Rețeaua de management al traficului aerian cuprinde:

- spațiul aerian rezervat pentru aviația generală;
- căile aeriene;
- facilități pentru navigație aeriană;
- sistemele de management și planificare a traficului și sistemul de control al traficului aerian, cum ar fi: centre de control, mijloace de comunicare și urmărire a traficului, care sunt necesare pentru desfășurarea eficientă și în siguranță a traficului aerian în spațiul aerian al României.

SECȚIUNEA a 9-a

Rețeaua de determinare a poziției și de navigație

Art. 31. — (1) Rețeaua de determinare a poziției și de navigație cuprinde sistemele de determinare a poziției și de navigație prin satelit și sistemele care vor fi definite în viitorul Plan european de radionavigație.

(2) Aceste sisteme asigură un serviciu eficient și sigur de determinare a poziției și de navigație, care poate fi utilizat de toate modurile de transport.

ANEXA Nr. 2

CRITERII ȘI SPECIFICAȚII pentru proiectele de interes național și european*)

SECȚIUNEA 1

Rețeaua de căi rutiere

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea care constă în dezvoltarea rețelei și, în particular:

- lărgirea autostrăzilor sau modernizarea drumurilor;
- construirea sau modernizarea drumurilor ocolitoare ori a drumurilor de centură ale orașelor;
- creșterea interoperabilității rețelelor naționale.

SECȚIUNEA a 2-a

Rețeaua de căi feroviare

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea care constă în:

- realizarea interoperabilității cu sistemele feroviare transeuropene;
- realizarea legăturii cu rețele ale altor moduri de transport.

SECȚIUNEA a 3-a

Porturile interioare și rețeaua de căi navigabile

Porturi interioare

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care permite accesul fără discriminare oricărui utilizator și care:

A. corespunde uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

- acces în port din calea navigabilă interioară;
- infrastructură portuară în interiorul zonei portului;
- alte infrastructuri de transport în zona portului;

*) Criteriile și specificațiile se referă la secțiunile corespunzătoare din anexa nr. 3.

4. alte infrastructuri de transport ce leagă portul cu alte elemente ale rețelei; sau care

B. privește una dintre următoarele lucrări:

1. construirea și întreținerea tuturor elementelor sistemului de transport accesibil, în general, tuturor utilizatorilor de transport din port și a legăturilor cu rețeaua de transport națională sau internațională;

2. dezvoltarea și întreținerea teritoriului portuar în scopuri comerciale și în alte scopuri conexe activităților portuare;

3. construirea și întreținerea legăturilor rutiere și feroviare;

4. realizarea și întreținerea, inclusiv dragarea rutelor de acces și a altor zone acoperite de apă din port, și asigurarea adâncimilor minime pe căile navigabile interioare, conform acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

5. realizarea, amplasarea și întreținerea echipamentelor pentru poziționare și navigație și a sistemelor de management al traficului, a celor de comunicație și de informare din port și de pe rutele de acces.

SECȚIUNEA a 4-a

Porturile maritime

I. Criterii de eligibilitate pentru porturile maritime din cadrul rețelei

Porturile maritime din cadrul rețelei trebuie să corespundă uneia dintre categoriile prezentate mai jos:

A. *porturi maritime internaționale* — porturile cu un volum de trafic anual total de minimum 1,5 milioane tone marfă sau 200.000 persoane și care sunt conectate cu rețeaua terestră, doar în cazul în care acest lucru este posibil, având astfel un rol

important în transportul maritim internațional. Porturile incluse în categoria A vor fi indicate pe harta conținută în anexa nr. 3 (c);

B. *porturi regionale*, care nu sunt incluse în categoria A — aceste porturi au un volum de trafic anual total de minimum 0,5 milioane tone marfă sau între 100.000 și 199.999 persoane, sunt conectate cu rețeaua terestră, doar în cazul în care acest lucru este posibil, și sunt echipate cu dispozitive de transbordare necesare pentru navigația maritimă pe distanțe scurte.

II. Condiții comune pentru proiectele prioritare referitoare la porturile maritime din rețea

Proiectele prioritare trebuie să facă referire doar la infrastructura accesibilă, fără discriminare, oricărui utilizator.

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritare* și orice proiect de infrastructură care privește una dintre următoarele lucrări:

1. construirea și întreținerea tuturor elementelor sistemului de transport accesibil, în general, tuturor utilizatorilor de transport din port și a legăturilor cu rețeaua de transport terestru națională sau internațională. Aceasta se referă mai ales la dezvoltarea și întreținerea teritoriului portuar în scopuri comerciale și în alte scopuri conexe activităților portuare;

2. construirea și întreținerea legăturilor rutiere și feroviare;

3. realizarea și întreținerea, inclusiv dragarea rutelor de acces și a altor zone acoperite de apă din port;

4. realizarea și întreținerea echipamentelor pentru poziționare și navigație, precum și a sistemelor de management al traficului, de comunicație și informare din port, inclusiv de pe rutele de acces.

III. Specificații pentru proiectele prioritare privind rețeaua de porturi maritime

Orice proiect care îndeplinește specificațiile următoare se va considera *proiect prioritare*:

Specificațiile proiectului	Categoria portului
I. Promovarea navigației maritime pe distanță scurtă Infrastructura necesară pentru dezvoltarea/promovarea navigației pe distanță scurtă și fluviomaritime	Proiecte referitoare la porturile din categoria A
II. Accesul la porturi Accesul la porturi dinspre mare sau dinspre căile navigabile interioare Crearea sau îmbunătățirea accesului la zonele izolate, prin legarea porturilor la alte elemente ale rețelei prin intermediul legăturilor feroviare, rutiere sau al căilor navigabile interioare Dezvoltarea legăturilor de acces existente la zonele izolate, prin conectarea porturilor la alte elemente ale rețelei prin intermediul conexiunilor feroviare, rutiere sau al căilor navigabile interioare	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B Proiecte referitoare la porturile din categoria A Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
III. Infrastructura portuară din interiorul zonei portului Dezvoltarea infrastructurii portuare, în vederea îmbunătățirii eficienței intermodale Dezvoltarea și instalarea sistemelor de informare și management, cum ar fi EDI (schimb electronic de date), sau a altor sisteme de gestiune inteligentă a mărfurilor și a traficului persoanelor prin folosirea tehnologiilor integrate Dezvoltarea instalațiilor portuare pentru a prelucra reziduuri	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B

SECȚIUNEA a 5-a

Aeroporturi

I. Criterii de eligibilitate pentru aeroporturi din cadrul rețelei
Aeroporturile din cadrul rețelei trebuie să îndeplinească criteriile pentru unul dintre următoarele puncte de distribuție:

1. Punctele internaționale de distribuție includ:

a) toate aeroporturile sau sistemele de aeroporturi*) cu un volum de trafic anual total de cel puțin:

— 5.000.000 mișcări persoane minus 10%; sau

— 100.000 mișcări aeronave comerciale; sau

— 150.000 tone mărfuri; sau

— 1.000.000 mișcări persoane în afara României; sau

b) orice nou aeroport construit pentru a înlocui un punct internațional de distribuție care nu mai poate fi dezvoltat în continuare pe același amplasament.

2. Punctele naționale de distribuție includ:

a) toate aeroporturile sau sistemele de aeroporturi cu un volum anual de trafic:

— între 1.000.000 minus 10% și 4.499.999 mișcări persoane; sau

— între 50.000 și 149.999 tone mărfuri; sau

— între 500.000 și 899.999 mișcări persoane, dintre care cel puțin 30% sunt în afara României;

sau

— între 300.000 și 899.999 mișcări persoane și care sunt amplasate la o distanță de peste 500 km de cel mai apropiat punct de distribuție internațional; sau

*) Sisteme de aeroporturi — două sau mai multe aeroporturi care deservesc împreună același oraș sau aceleași orașe.

b) orice nou aeroport construit pentru a înlocui un punct internațional de distribuție și care nu mai poate fi dezvoltat în continuare pe același amplasament.

3. Punctele regionale de distribuție și punctele de accesibilitate includ toate aeroporturile cu un volum anual de trafic cuprins:

- a) între 500.000 și 899.999 mișcări persoane, dintre care cel mult 30% sunt în afara României; sau
- b) între 250.000 minus 10% și 499.999 mișcări persoane; sau
- c) între 10.000 și 49.999 tone mărfuri; sau
- d) amplasate într-o zonă izolată a României și care oferă servicii comerciale cu aeronave cu greutatea la decolare mai mare de 10 tone.

Se consideră că un aeroport este amplasat într-o zonă izolată dacă este situat în afara unei raze de 100 km în linie dreaptă de cel mai apropiat punct internațional sau național de distribuție. Această distanță poate fi redusă la 75 km, în mod excepțional, în cazul unor dificultăți reale de acces datorită poziției geografice sau calității infrastructurilor de transport terestru.

II. Specificații pentru proiectele prioritare care privesc rețeaua de aeroporturi

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect care îndeplinește următoarele condiții:

Specificații pentru proiecte

Tipul punctelor de distribuție afectate*)

I. Optimizarea capacității aeroportuare existente

Măsura 1 — Optimizarea capacității existente în ceea ce privește numărul de mișcări ale aeronavelor, numărul de persoane sau cantitatea de marfă, precum și a echipamentelor aeroportuare de navigație aeriană

Măsura 2 — Îmbunătățirea securității și siguranței aeroporturilor

Măsura 3 — Adaptarea infrastructurii existente la dezvoltarea traficului și, în special, la măsurile care reglementează libera circulație a persoanelor

II. Dezvoltarea unor noi capacități aeroportuare

Măsura 4 — Dezvoltarea infrastructurilor și a echipamentelor care determină capacitatea aeroportuară în ceea ce privește numărul de mișcări ale aeronavelor, traficul de persoane sau al mărfurilor, inclusiv echipamentele aeroportuare de navigației aeriană

III. Îmbunătățirea protecției împotriva poluării generate de activitățile aeroportuare

Măsura 5 — Îmbunătățirea măsurilor de protecție a mediului în ceea ce privește limitarea zgomotului și tratarea deșeurilor rezultate din activitățile aeroportuare

IV. Îmbunătățirea și dezvoltarea accesului la aeroporturi

Măsura 6 — Îmbunătățirea sau dezvoltarea interfețelor dintre aeroporturi și infrastructurile de acces la acestea

Măsura 7 — Îmbunătățirea și dezvoltarea legăturilor cu rețelele altor moduri de transport și mai ales cu rețeaua feroviară

Internațional
Național
Regional sau de accesibilitate

Internațional
Național
Regional sau de accesibilitate

Internațional
Național
Regional sau de accesibilitate

Internațional
Național

Internațional
Național

Internațional
Național
Internațional
Național

SECȚIUNEA a 6-a

Rețeaua de transport combinat

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care constă în:

a) construcția sau îmbunătățirea infrastructurilor feroviare ori de pe căile navigabile interioare, astfel încât transportul unităților de transport intermodale (UTI) să devină posibil din punct de vedere tehnic și viabil din punct de vedere economic;

b) construcția sau dezvoltarea de terminale intermodale pentru transporturi interioare, inclusiv dotarea acestora cu echipamente de transbordare fixe ori mobile;

c) adaptarea zonelor portuare pentru dezvoltarea sau îmbunătățirea transferului containerelor între transportul maritim și transportul feroviar, pe căile navigabile interioare sau rutier;

d) utilizarea echipamentelor de transport feroviar special adaptate pentru transportul combinat, acolo unde acest lucru este cerut de caracteristicile infrastructurii, în special din punctul de vedere al costului adaptării eventuale a unei astfel de infrastructuri și sub rezerva ca utilizarea unor astfel de echipamente să fie asociată cu infrastructura în cauză și ca operatorii implicați să aibă acces nediscriminatoriu la aceasta.

SECȚIUNEA a 7-a

Rețeaua de informații și management asupra traficului

I. Rețeaua de informații și management asupra traficului rutier

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care permite dezvoltarea managementului traficului și utilizarea sistemelor de informații și, în special:

a) realizarea infrastructurii de telematică pentru colectarea datelor de trafic;

b) dezvoltarea de centre de informații asupra traficului și centre de control al traficului, precum și schimbul de date cu centrele de informații asupra traficului din diferite țări;

c) înființarea unor servicii de informare rutieră, în particular sisteme RDS-TMC**);

d) interoperabilitatea tehnică a infrastructurilor de telematică.

II. Rețeaua de informații și management asupra traficului maritim

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect care:

a) este conform obiectivelor politicii comunitare privind siguranța navigației maritime; sau

b) este proiectat să implementeze convenții internaționale și rezoluții ale Organizației Maritime Internaționale (IMO) în domeniul siguranței navigației și referitoare la:

— implementarea sistemului comunitar de înregistrare a navelor care vin în/pleacă din porturile românești sau sunt în tranzit în largul coastelor României, utilizându-se sistemul electronic de schimb de date, incluzând, de asemenea, transmiterea datelor între nave și instalații terestre, acordându-se o atenție deosebită sistemelor electronice de schimb de date (EDI) cu interfețe compatibile;

— dezvoltarea și îmbunătățirea sistemului de radionavigație GPS (sistemul global de determinare a poziției);

— dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de management și informații pentru navigația de coastă și portuară (VTS) și a legăturilor lor în vederea urmăririi mai eficiente și mai sigure a traficului maritim, în particular în zonele de convergență, aglomerate sau sensibile pentru mediu;

*) Acest tabel nu exclude ca aceste măsuri, în cazuri speciale, justificate, să fie extinse și asupra altor puncte de distribuție.

**) Un sistem de mesaje digitale — radio pentru traficul rutier, în care mesajul poate fi transmis individual utilizatorului rutier.

— implementarea unor tehnici pentru îmbunătățirea urmării traficului: baze de date privind fluxurile de trafic, accidentele și incidentele maritime, implementarea unor tehnici pentru analiza fluxurilor de trafic;

— dezvoltarea infrastructurii și a echipamentelor în scopul implementării unui sistem global pentru siguranță și pericole pe mare (GMDSS);

— îmbunătățirea sistemelor telematice de schimb de date, în contextul controlului statului în porturi (*port state control*).

III. Rețeaua de informații și management asupra traficului pe căile navigabile interioare

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care include în special:

a) un sistem de măsurători topohidrografice ale gabaritelor de navigație;

b) un sistem de semnalizare pentru navigație și de dirijare pentru nave, în special pentru navele care transportă mărfuri periculoase și poluante;

c) sisteme de comunicații pentru cazuri de urgență și siguranța pe căile navigabile interioare.

IV. Rețeaua de informații și management asupra traficului aerian

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect care permite creșterea capacității sistemului de management al traficului aerian și optimizarea utilizării acestuia, care face parte dintr-un model de armonizare și integrare a facilităților și procedurilor diferitelor puncte de distribuție naționale și este în concordanță cu standardele internaționale relevante, definite de Organizația Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.) și de organismele europene competente, toate cele de mai sus ținând cont, în special, de lucrările Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (EUROCONTROL).

Astfel de proiecte constau în:

a) studii privind o mai bună utilizare a spațiului aerian de către diferiții utilizatori și implementarea unui sistem de rute coerent și eficient;

b) planificarea și managementul traficului aerian care să ajute la realizarea unui echilibru între cerere și ofertă și să ducă la o utilizare optimă a capacităților de control disponibile;

c) studiile și lucrările necesare pentru armonizarea mijloacelor și procedurilor pentru integrarea diferiților furnizori de servicii, ținându-se cont, în special, de liniile directoare adoptate de Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC);

d) îmbunătățirea productivității sistemului, în special prin intermediul mijloacelor automate de asistare a controlului de trafic și a sistemelor de detectare și rezolvare a conflictelor potențiale;

e) contribuții la instalarea mijloacelor de comunicație, navigație și supraveghere necesare controlului traficului aerian, inclusiv promovarea de noi tehnologii, în special sateliți și rețele digitale de date, acolo unde aceasta conduce la concordanța cu specificațiile comune europene.

SECȚIUNEA a 8-a

Rețeaua de determinare a poziției și de navigație

Se consideră *proiect de interes național și european* orice proiect referitor la stabilirea oricărei componente a viitorului Plan european de radionavigație sau a sistemului global de determinare a poziției și de navigație prin satelit, care se integrează în următoarea structură:

a) centru de control cuprinzând un sistem de procesare și control;

b) rețea de stații de navigație terestre;

c) un segment de spațiu compus din sateliți care permit transmiterea semnalelor de navigație;

d) rețea de stații de supraveghere.

ANEXA Nr. 3

LISTA

proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015

Rețeaua de căi rutiere — prezentată în anexa nr. 3(a)*:

1. Nădlac—Arad—Timișoara—Lugoj—Deva—Alba Iulia—Sibiu—Pitești—București—Lehliu—Fetești—Cernavodă—Constanța
2. Sibiu—Brașov—Ploiești—București
3. Nădlac—Timișoara—Stămora Măraș
4. Halmeu—Satu Mare—Zalău—Cluj-Napoca—Turda—Alba Iulia
5. Borș—Oradea—Zalău
6. Lugoj—Caransebeș—Drobeta-Turnu Severin—Filiași—Craiova—Calafat
7. Drobeta-Turnu Severin—Calafat
8. Simeria—Hațeg—Petroșani—Filiași
9. Craiova—Alexandria—București
10. Siret—Suceava—Bacău—Mărășești—Tișița
11. Albița—Huși—Tecuci—Tișița—Buzău—București—Giurgiu
12. Buzău—Ploiești

Rețeaua de căi ferate — prezentată în anexa nr. 3(b)*:

Rețeaua feroviară convențională:

1. Curtici—Arad—Simeria—Vințu de Jos—Alba Iulia—Coșlaru—Copșa Mică—Brașov—Ploiești—București—Fetești—Medgidia—Constanța
2. Vințu de Jos—Sibiu—Râmnicu Vâlcea—Vâlcele—Pitești—București
3. Arad—Timișoara—Caransebeș—Drobeta-Turnu Severin—Strehaia—Craiova—Calafat
4. Craiova—Roșiori—Videle—București/Giurgiu
5. Ungheni—Cristești Jijia—Iași—Pașcani—Bacău—Adjud—Mărășești—Focșani—Buzău—Ploiești—București—Giurgiu
6. Vicșani—Suceava—Pașcani
7. Buzău—Făurei—Brăila—Galați—Reni
8. Oradea—Episcopia Bihor
9. Halmeu—Satu Mare—Oradea—Poieni—Cluj-Napoca—Apahida—Coșlaru

Rețeaua de căi navigabile interioare și porturi — prezentată în anexa nr. 3(c)*:

Rețeaua de căi navigabile interioare:

1. Dunărea (Baziaș—portul Cernavodă—portul Brăila—portul Sulina)
 2. Canalul Dunăre—Marea Neagră
- Porturi interioare:
1. Portul Sulina
 2. Portul Tulcea
 3. Portul Medgidia
 4. Portul Galați
 5. Portul Brăila
 6. Portul Cernavodă
 7. Portul Călărași
 8. Portul Oltenița
 9. Portul Giurgiu
 10. Portul Calafat
 11. Portul Drobeta-Turnu Severin
 12. Portul Moldova Veche

Porturi maritime:

Portul Constanța

Rețeaua de aeroporturi — prezentată în anexa nr. 3(d)*:

1. Arad
2. București Băneasa
3. București Henri Coandă
4. Bacău
5. Cluj-Napoca
6. Constanța
7. Iași
8. Oradea
9. Sibiu
10. Suceava
11. Timișoara.

*) Anexele nr. 3(a), 3(b), 3(c) și 3(d) sunt reproduse în facsimil.

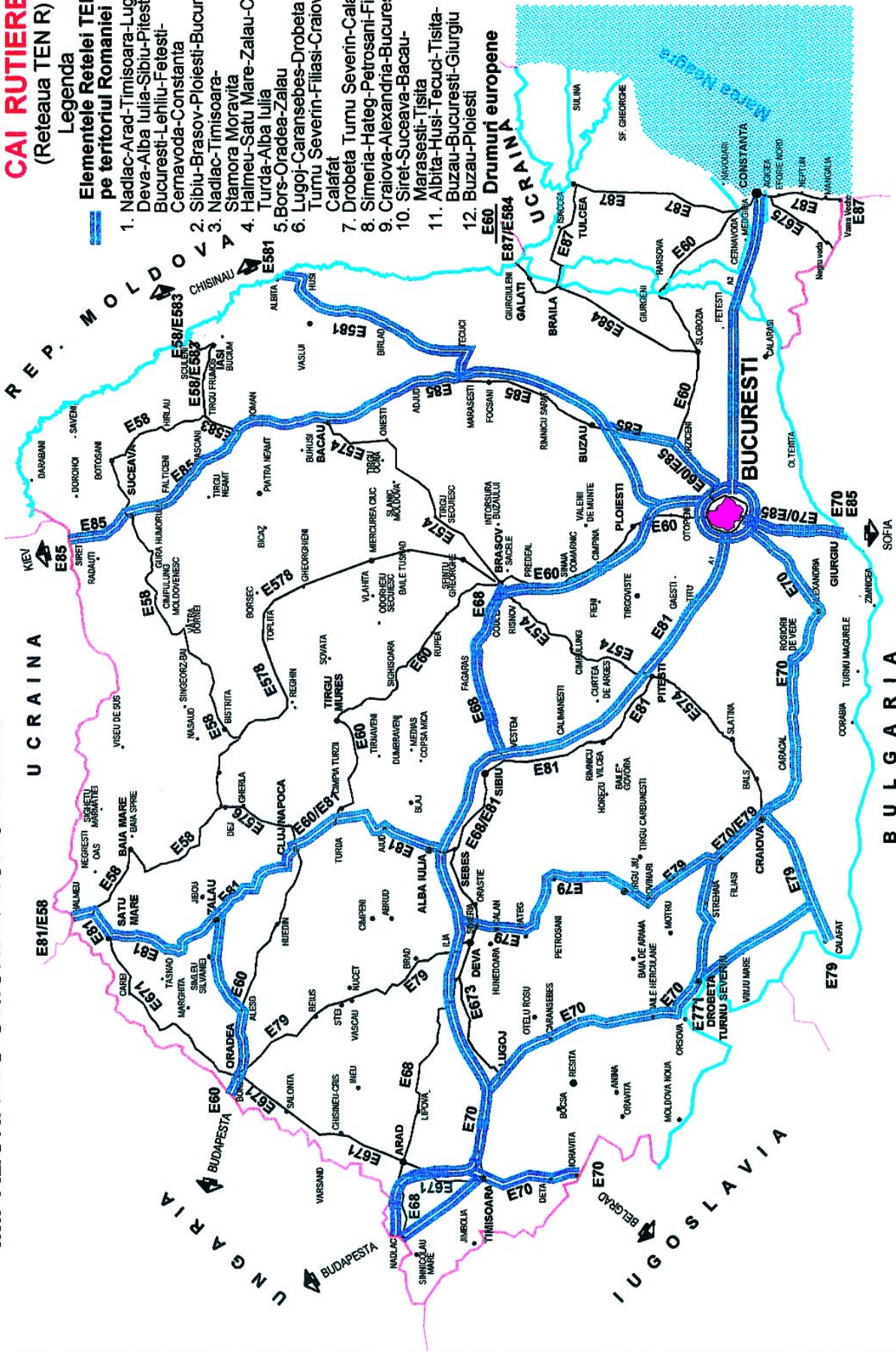
Anexa nr. 3(a)
RETEAUA DE
CAI RUTIERE
 (Reteaua TEN R)

Legenda
Elementele Retelei TEN
pe teritoriul Romaniei

1. Nadlac-Atad-Timisara-Lugoj-Deva-Alba Iulia-Sibiu-Pitesti-Bucuresti-Lehliu-Fetesti-Cernavoda-Constanta
2. Sibiu-Brasov-Pitesti-Bucuresti
3. Nadlac-Timisara-Stamora Moravita
4. Halmeu-Satu Mare-Zalau-Ciuj-Turda-Alba Iulia
5. Bors-Oradea-Zalau
6. Lugoj-Caransebes-Drobeta Turnu Severin-Filiasi-Craiova-Calafat
7. Drobeta Turnu Severin-Calafat
8. Simeria-Hateg-Petrosani-Filiasi
9. Craiova-Alexandria-Bucuresti
10. Siret-Suceava-Bacau-Marasesti-Tisita
11. Albita-Husi-Tecuci-Tisita-Buzau-Bucuresti-Giurgiu
12. Buzau-Ploiesti

E60 Drumuri europene
 E87/E584
 E87

PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA
ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA



BULGARIA

UCRAINA

RE P. MOLDOVA

UCRAINA

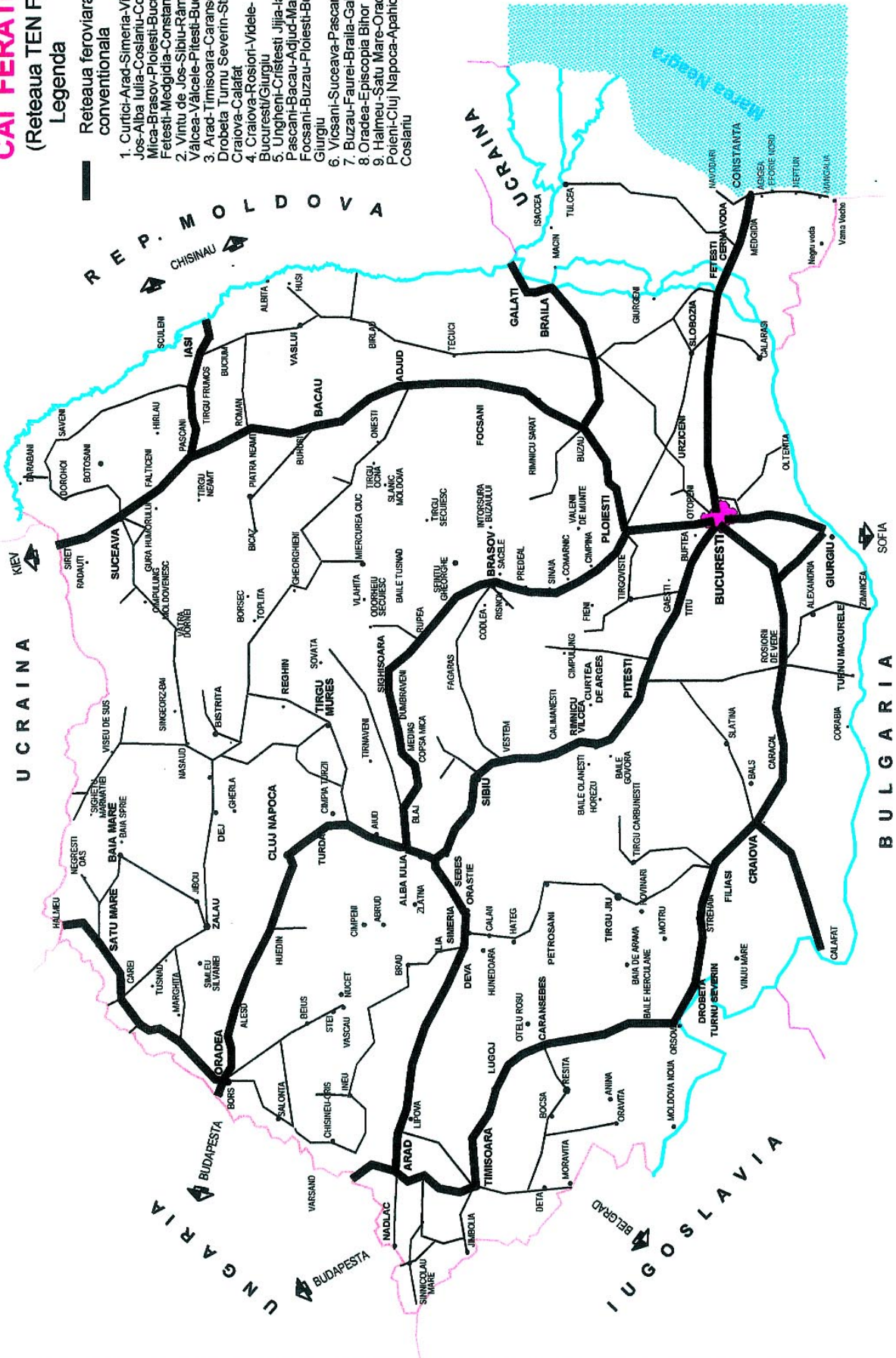
PROIECTE PRIORITYRE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA

**Anexa nr. 3(b)
RETEAUA DE
CAI FERATE
(Reteaua TEN F)**

Legenda

— Reteaua feroviara conventionala

1. Curtici-Arad-Simeria-Vintu de Jos-Alba Iulia-Coslanu-Copsa Mica-Brasov-Ploiesti-Bucuresti-Fetesti-Meotidia-Constanta
2. Vintu de Jos-Sibiu-Râmnicu Vâlcea-Vâlcele-Pitești-Bucuresti
3. Arad-Timisoara-Caransebes-Drobeta Turnu Severin-Strehaia-Craiova-Calafat
4. Craiova-Rosion-Videle-Bucuresti/Giurgiu
5. Ungheni-Cristesti Jijia-Iasi-Pascani-Bacau-Adjud-Marasesti-Focsani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Giurgiu
6. Vicsani-Suceava-Pascani
7. Buzau-Faurei-Braila-Galati-Reni
8. Oradea-Episcopia Bihor
9. Halmeu-Satu Mare-Oradea-Poieni-Cluj Napoca-Apatică-Coslanu



Map showing the TEN F railway network in Romania, including major cities and international borders.

PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANĂ

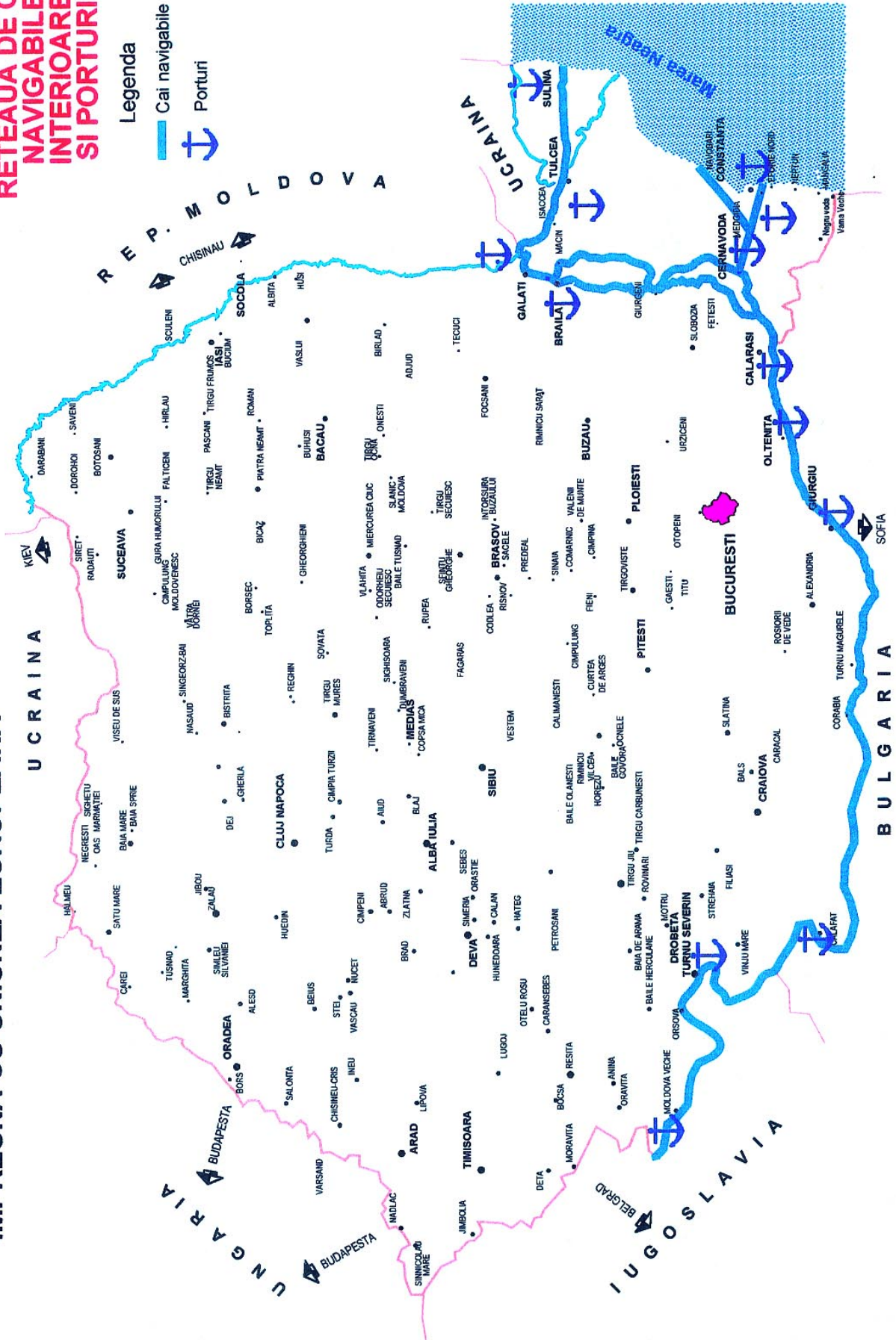
Anexa nr. 3(c)

RETEAUA DE CAI NAVIGABILE INTERIOARE SI PORTURI

Legenda

— Cai navigabile

⚓ Porturi

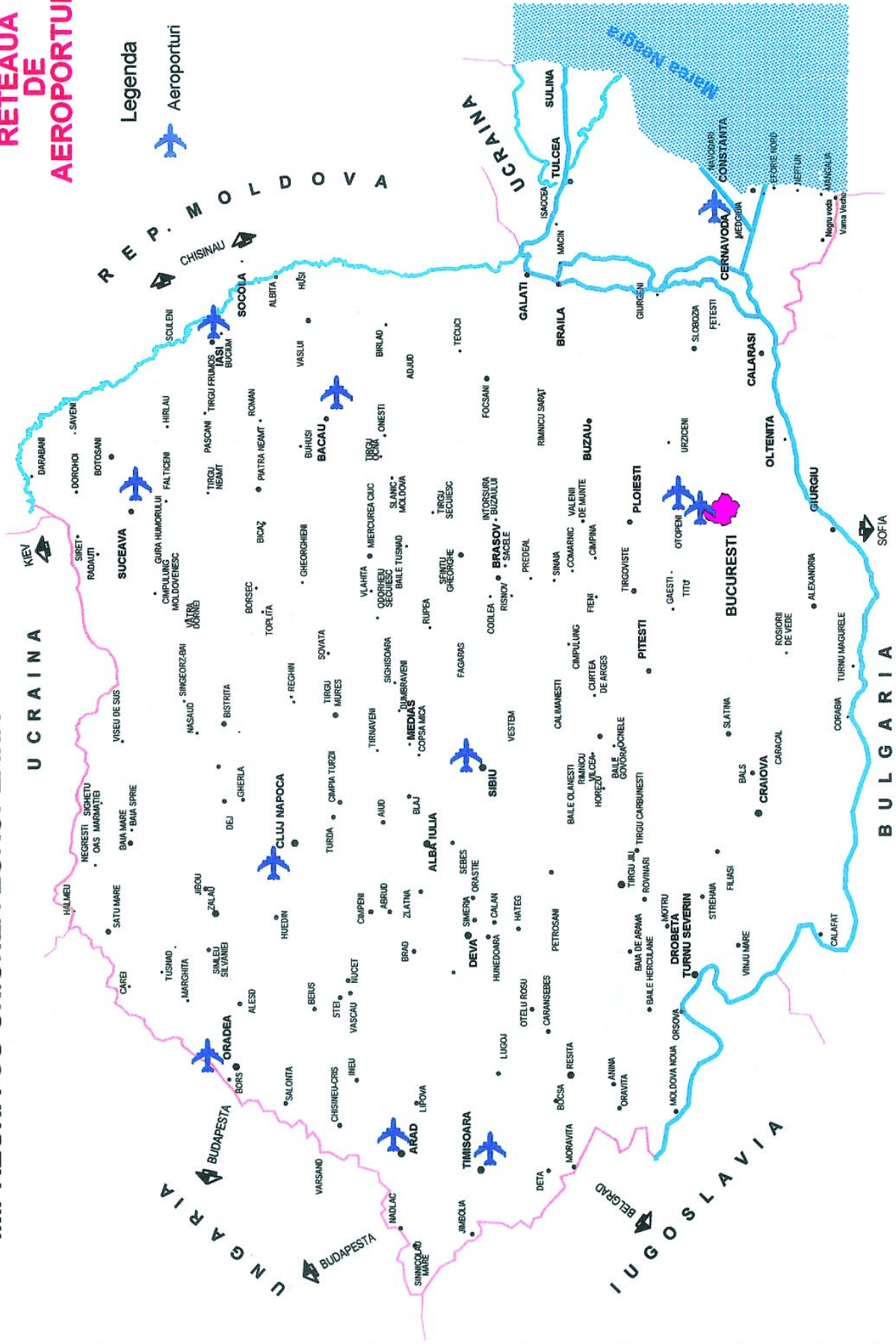


Anexa nr. 3(d)

RETEAUA DE AEROPORTURI

PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANĂ

Legenda
Aeroporturi



P R E Ț U R I L E
publicațiilor legislative pentru anul 2005
— pe suport tradițional —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Valoarea abonamentului anual	Valoarea abonamentului trimestrial			
		— lei —	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV
1.	Monitorul Oficial, Partea I, în limba română	12.340.000	3.085.000	3.085.000	3.085.000	3.085.000
2.	Monitorul Oficial, Partea I, în limba română, numere bis*)	2.135.000	—	—	—	—
3.	Monitorul Oficial, Partea I, în limba maghiară	9.480.000	2.370.000	2.370.000	2.370.000	2.370.000
4.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	15.000.000	3.750.000	3.750.000	3.750.000	3.750.000
5.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	3.040.000	760.000	760.000	760.000	760.000
6.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	12.820.000	3.205.000	3.205.000	3.205.000	3.205.000
7.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	11.820.000	2.955.000	2.955.000	2.955.000	2.955.000
8.	Colecția Legislația României	3.130.000	782.500	782.500	782.500	782.500
9.	Colecția de hotărâri ale Guvernului și alte acte normative	5.190.000	1.297.500	1.297.500	1.297.500	1.297.500
10.	Repertoriul actelor normative	800.000	—	—	—	—
11.	Decizii ale Curții Constituționale	565.000	—	—	—	—
12.	Ediții trilingve	3.000.000	—	—	—	—

*) Cu excepția numerelor bis în care se publică acte cu un volum extins și care interesează doar un număr restrâns de utilizatori.

Toate publicațiile Regiei Autonome „Monitorul Oficial“ sunt purtătoare de T.V.A. în cotă de 9%, aceasta fiind inclusă în prețul de abonament.

Pentru siguranța clienților, abonamentele la publicațiile Regiei Autonome „Monitorul Oficial“ se pot efectua prin următorii difuzori:

- ◆ COMPANIA NAȚIONALĂ „POȘTA ROMÂNĂ“ — S.A. — prin oficiile sale poștale
- ◆ RODIPET — S.A. — prin toate filialele
- ◆ INTERPRESS SPORT — S.R.L. — București, str. Hristo Botev nr. 6 (telefon/fax: 313.85.07; 313.85.08; 313.85.09)
- ◆ PRESS EXPRES — S.R.L. — Otopeni, str. Flori de Câmp nr. 9 (telefon/fax: 221.05.37; 0745.133.712)
- ◆ M.T. PRESS IMPEX — S.R.L. — București, bd. Basarabia nr. 256 (telefon/fax: 255.48.15; 255.48.16)
- ◆ INFO EUROTRADING — S.A. — București, Splaiul Independenței nr. 202A (telefon/fax: 212.73.54)
- ◆ ACTA LEGIS — S.R.L. — București, str. Banul Udrea nr. 10, (telefon/fax: 411.91.79)
- ◆ CURIER PRESS — S.A. — Brașov, str. Traian Grozăvescu nr. 7 (telefon/fax: 0268/47.05.96)
- ◆ MIMPEX — S.R.L. — Hunedoara, str. Ion Creangă nr. 2, bl. 2, ap. 1 (telefon/fax: 0254/71.92.43)
- ◆ CALLIOPE — S.R.L. — Ploiești, str. Candiano Popescu nr. 36 (telefon/fax: 0244/51.40.52, 0244/51.48.01)
- ◆ ASTOR-MED — S.R.L. — Iași, str. Sucidava nr. 2, bl. U2, sc. C, ap. 2 (telefon/fax: 0232/27.91.76, 0232/25.84.27)
- ◆ ART ADVERTISING — S.R.L. — Râmnicu Vâlcea, str. Regina Maria nr. 7, bl. C1, sc. C, mezanin II (tel. 0250/73.54.75, 0744.50.90.99)
- ◆ ZIRKON MEDIA — S.R.L. — București, str. Călin Ottoi nr. 29 (tel. 250.52.77, 250.22.94, fax 250.56.30)

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“



5 948368 000612