



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 361

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Marți, 27 mai 2003

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		
203.	— Lege privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european	1–12
297.	— Decret pentru promulgarea Legii privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european	13
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE		
	Decizia nr. 178 din 8 mai 2003 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă.....	13–14
ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI		
154.	— Decizie privind concentrarea economică realizată de către Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București prin dobândirea controlului unic direct asupra Societății Comerciale „Promex” — S.A. Brăila.....	14–16

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

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

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

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 directe 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 Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, 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 Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

Art. 7. — (1) La fiecare 2 ani Guvernul va supune spre dezbateri 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.

Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 3 aprilie 2003, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
DORU IOAN TĂRĂCILĂ

Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 15 aprilie 2003, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (2) din Constituția României.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR
VALER DORNEANU

București, 16 mai 2003.
Nr. 203.

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:

- asigurarea coeziunii, interconectării și interoperabilității în cadrul rețelei naționale;
- accesul la această rețea;
- 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.

(2) Comitetul interministerial este un organism cu caracter consultativ în subordinea Guvernului, compus din reprezentanți ai Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Ministerului Apelor și Protecției Mediului, Ministerului Finanțelor Publice, Ministerului Administrației Publice, Ministerului Apărării Naționale și Ministerului Dezvoltării și Prognozei și este coordonat de reprezentantul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

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

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 Apelor și Protecției Mediului va elabora și va supune spre aprobare Guvernului norme adecvate de analiză pentru evaluarea strategică a impactului ansamblului rețelei asupra mediului.

(2) În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței 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, așa 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 dintre regiunile izolate și periferice ale țării cu regiunile sale centrale.

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

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:

- 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 strangulări dintre marile centre urbane și restul țării;

h) să poată fi conectată la rețeaua transeuropeană de transport și la rețelele țării 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 strangulărilor, 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:

a) joacă un rol important în traficul pe distanță lungă;

b) furnizează legături cu alte moduri de transport;

c) 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:

a) 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;

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

c) 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:

a) sunt deschise traficului comercial;

b) sunt amplasate pe rețeaua de căi navigabile interioare, așa cum este prezentată în anexa nr. 3;

c) sunt interconectate cu alte rute europene de transport;

d) 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:

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

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

- a) sistemele de management și conducere operativă a circulației;
- b) sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- c) sistemele de raportare pentru trenurile care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) 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:

- a) sistemele de management al navigației pe căile navigabile interioare, costiere și în porturi;
- b) sistemele de determinare a poziției navelor;
- c) sistemele de raportare pentru navele care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) 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:

- a) spațiul aerian rezervat pentru aviația generală;
- b) căile aeriene;
- c) facilități pentru navigație aeriană;
- d) 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:

- a) lărgirea autostrăzilor sau modernizarea drumurilor;
- b) construirea sau modernizarea drumurilor ocolitoare ori a drumurilor de centură ale orașelor;
- c) 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:

- a) realizarea interoperabilității cu sistemele feroviare transeuropene;
- b) 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:

1. acces în port din calea navigabilă interioară;
2. infrastructură portuară în interiorul zonei portului;
3. alte infrastructuri de transport în zona portului;
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.

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

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 prioritar* 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 prioritar*:

Specificațiile proiectului	Categoria portului
I. Promovarea navigației maritime pe distanță scurtă	
Infrastructura necesară pentru dezvoltarea/promovarea navigației pe distanță scurtă și fluvio-maritime	Proiecte referitoare la porturile din categoria A
II. Accesul la porturi	
Accesul la porturi dinspre mare sau dinspre căile navigabile interioare	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
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	Proiecte referitoare la porturile din categoria A
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
III. Infrastructura portuară din interiorul zonei portului	
Dezvoltarea infrastructurii portuare, în vederea îmbunătățirii eficienței intermodale	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
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	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
Dezvoltarea instalațiilor portuare pentru a prelucra reziduuri	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:

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

— 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

b) orice nou aeroport construit pentru a înlocui un punct național 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	
<i>Măsura 1</i> — 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	Internațional Național Regional sau de accesibilitate
<i>Măsura 2</i> — Îmbunătățirea securității și siguranței aeroporturilor	Internațional Național Regional sau de accesibilitate
<i>Măsura 3</i> — Adaptarea infrastructurii existente la dezvoltarea traficului și, în special, la măsurile care reglementează libera circulație a persoanelor	Internațional Național Regional sau de accesibilitate
II. Dezvoltarea unor noi capacități aeroportuare	
<i>Măsura 4</i> — 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 navigație aeriană	Internațional Național
III. Îmbunătățirea protecției împotriva poluării generate de activitățile aeroportuare	
<i>Măsura 5</i> — Îmbunătățirea măsurilor de protecție a mediului în ceea ce privește limitarea zgomotului și tratarea deșeurilor rezultate din activitățile aeroportuare	Internațional Național
IV. Îmbunătățirea și dezvoltarea accesului la aeroporturi	
<i>Măsura 6</i> — Îmbunătățirea sau dezvoltarea interfețelor dintre aeroporturi și infrastructurile de acces la acestea	Internațional Național
<i>Măsura 7</i> — Îmbunătățirea și dezvoltarea legăturilor cu rețelele altor moduri de transport și mai ales cu rețeaua feroviară	Internațional Național

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

SECȚIUNEA a 6-a

Rețeaua de transport combinat

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea 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 instalațiile terestre, acordându-se o atenție deosebită sistemelor electronice de schimb de date (EDI) cu interfețe compatibile;

— dezvoltarea și îmbunătățirea sistemului de radio-navigație 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;

— implementarea unor tehnici pentru îmbunătățirea urmăririi 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 direcționare 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.

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

LISTA

proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015**Rețeaua de căi rutiere****Autostrăzi:**

1. Nădlac — Arad — Timișoara — Lugoj — Deva — Sebeș — Sibiu — Pitești;
2. Brașov — Ploiești — București;
3. Centura București Nord;
4. Centura București Sud;
5. București — Lehliu — Fetești — Cernavodă — Constanța;
6. Mărășești — Buzău — Ploiești.

Drumuri expres:

1. Sibiu — Brașov;
2. București — Giurgiu;
3. Timișoara — Stămora Moravița.

NOTĂ: Având în vedere importanța dezvoltării echilibrate a rețelei de autostrăzi și drumuri expres, începând cu anul 2003 se vor efectua studii de fezabilitate privind secțiunile de autostrăzi și drumuri expres amplasate în zona Transilvania, tronsonul Borș — Oradea — Cluj-Napoca — Târgu Mureș — Brașov.

Rețeaua de căi ferate**Rețeaua feroviară convențională:**

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

Porturi interioare și rețeaua de căi navigabile:

1. Dunărea (Baziaș — Portul Cernavodă — Portul Brăila — Portul Sulina);
2. Canalul Dunăre — Marea Neagră (Portul Cernavodă — Poarta Albă — Portul Constanța);
3. Canalul Poarta Albă — Midia — Năvodari;
4. Portul Sulina;
5. Portul Tulcea;
6. Portul Galați;

7. Portul Brăila;
8. Portul Cernavodă;
9. Portul Călărași;
10. Portul Oltenița;
11. Portul Giurgiu;
12. Portul Drobeta-Turnu Severin;
13. Portul Moldova Nouă.

Aeroporturi:

1. Arad;
2. București—Băneasa;
3. București—Otopeni;
4. Bacău;
5. Cluj-Napoca;
6. Constanța;
7. Iași;
8. Oradea;
9. Satu Mare;
10. Sibiu;
11. Suceava;
12. Timișoara;
13. Târgu Mureș.

Porturi maritime:

1. Portul Constanța.

Rețeaua de transport combinat:

1. Alba Iulia;
2. Bacău;
3. Bradu de Sus (Pitești);
4. Brașov Triaj;
5. Bucureștii Noi;
6. Buzău Sud;
7. Cluj-Napoca Est;
8. Constanța Mărfuri;
9. Craiova;
10. Deva;
11. Galați Mărfuri;
12. Glogovăț (Arad);
13. Mediaș;
14. Oradea Est;
15. Ploiești Crâng;
16. Semenic (Timișoara Sud);
17. Socola Mărfuri;
18. Titan (București Sud);
19. Tulcea Mărfuri;
20. Terminalul Port Constanța;
21. Terminalul Giurgiu Port.

Anexa nr. 3(a)
RETEAUA DE CAI RUTIERE
PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANĂ

RETEAUA DE CAI RUTIERE

Legenda

Autostrazi :

În exploatare

- 1. Bucuresti-Piesti
- 2. Fetesti-Cernavoda

Program 2001-2015

- 1. Nadlac-Arad-Timisoara-Lugoj-Deva-Sebes-Sibiu-Piesti 460 km
- 2. Centura Bucuresti Sud 46 km
- 3. Bucuresti-Fetesti 134 km
- 4. Cernavoda-Constanta 50 km
- 5. Bucuresti-Ploiesti-Brasov 170 km
- 6. Centura Bucuresti Nord 51 km
- 7. Marasesti-Buzau-Ploiesti 152 km

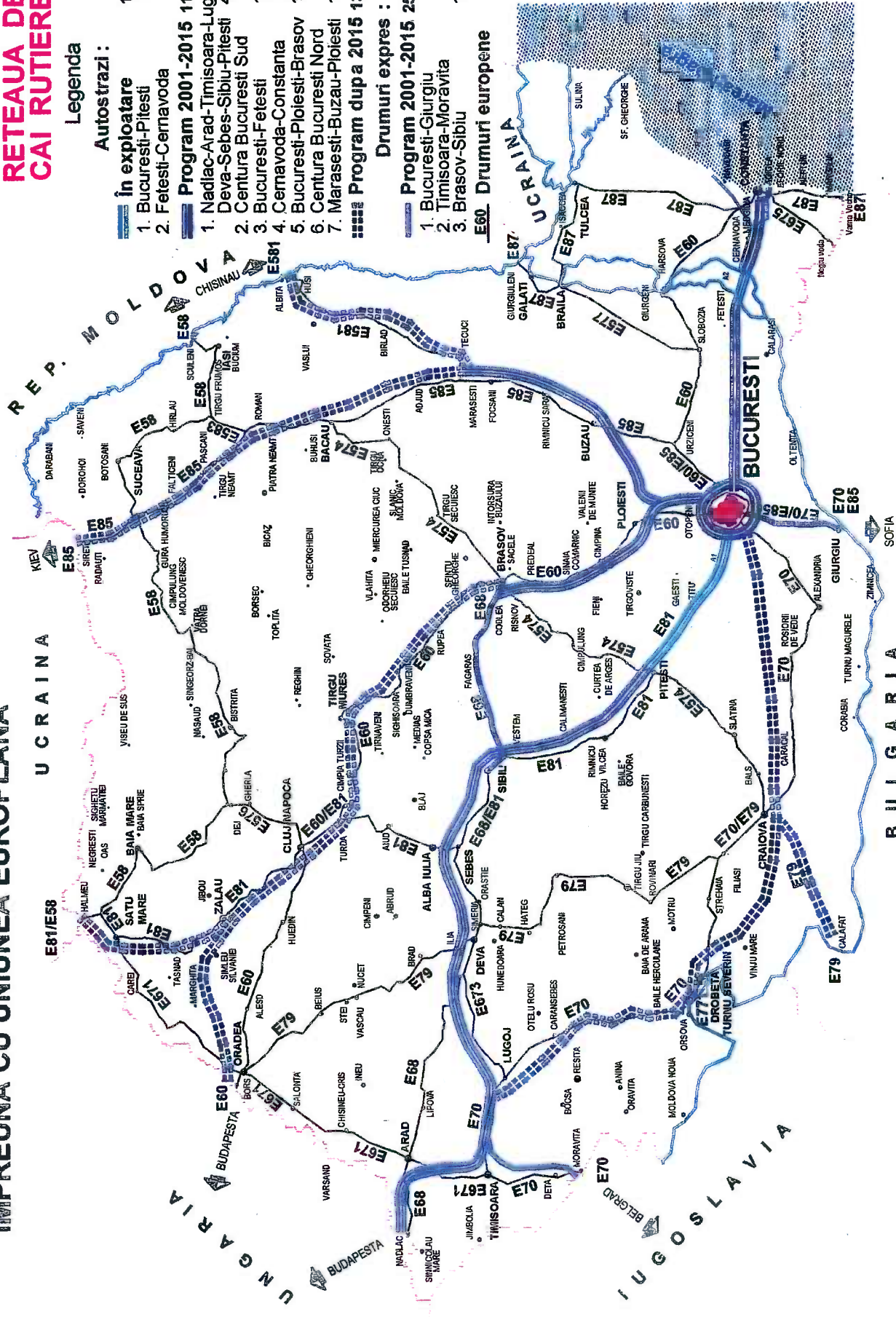
Program dupa 2015

- 1. Bucuresti-Giurgiu 259 km
- 2. Timisoara-Moravita 49 km
- 3. Brasov-Sibiu 73 km
- 126 km

Drumuri expres :

- 1. Bucuresti-Giurgiu 259 km
- 2. Timisoara-Moravita 49 km
- 3. Brasov-Sibiu 73 km
- 126 km

E60 Drumuri europene



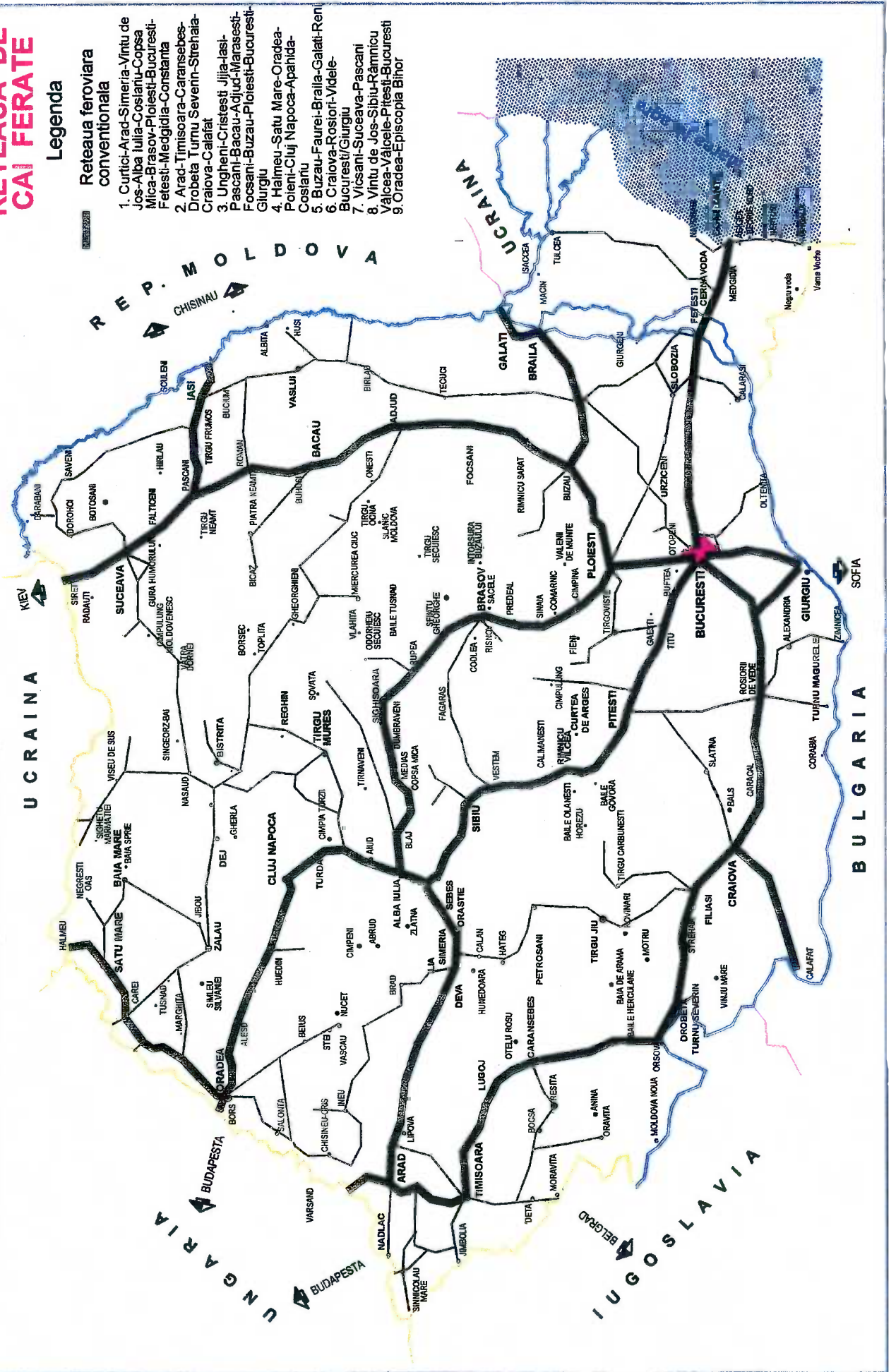
Anexa nr. 3(b)
RETEAUA DE
CAI FERATE

Legenda

Reteaua feroviara conventionala

1. Curtici-Arad-Simeria-Vintu de Jos-Alba Iulia-Costanța-Copșa Mică-Brasov-Ploiesti-Bucuresti-Fetesti-Medgidia-Constanta
2. Arad-Timisara-Caransebes-Drobeta Turnu Severin-Stejeharta-Craiova-Calafat
3. Urgheni-Cristesti Jijia-Iasi-Pascani-Bacau-Adjud-Marasesti-Focsani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Giurgiu
4. Halmeu-Satu Mare-Oradea-Poleni-Ciuj Napoca-Apahida-Costanța
5. Buzau-Faurei-Braila-Galati-Reni-Bucuresti/Giurgiu
6. Craiova-Rosiori-Videle-Bucuresti/Giurgiu
7. Vicsani-Suceava-Pascani
8. Vintu de Jos-Sibiu-Râmnicu Valcea-Vâlcele-Presti-Bucuresti
9. Oradea-Episcopia Bihor

PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA



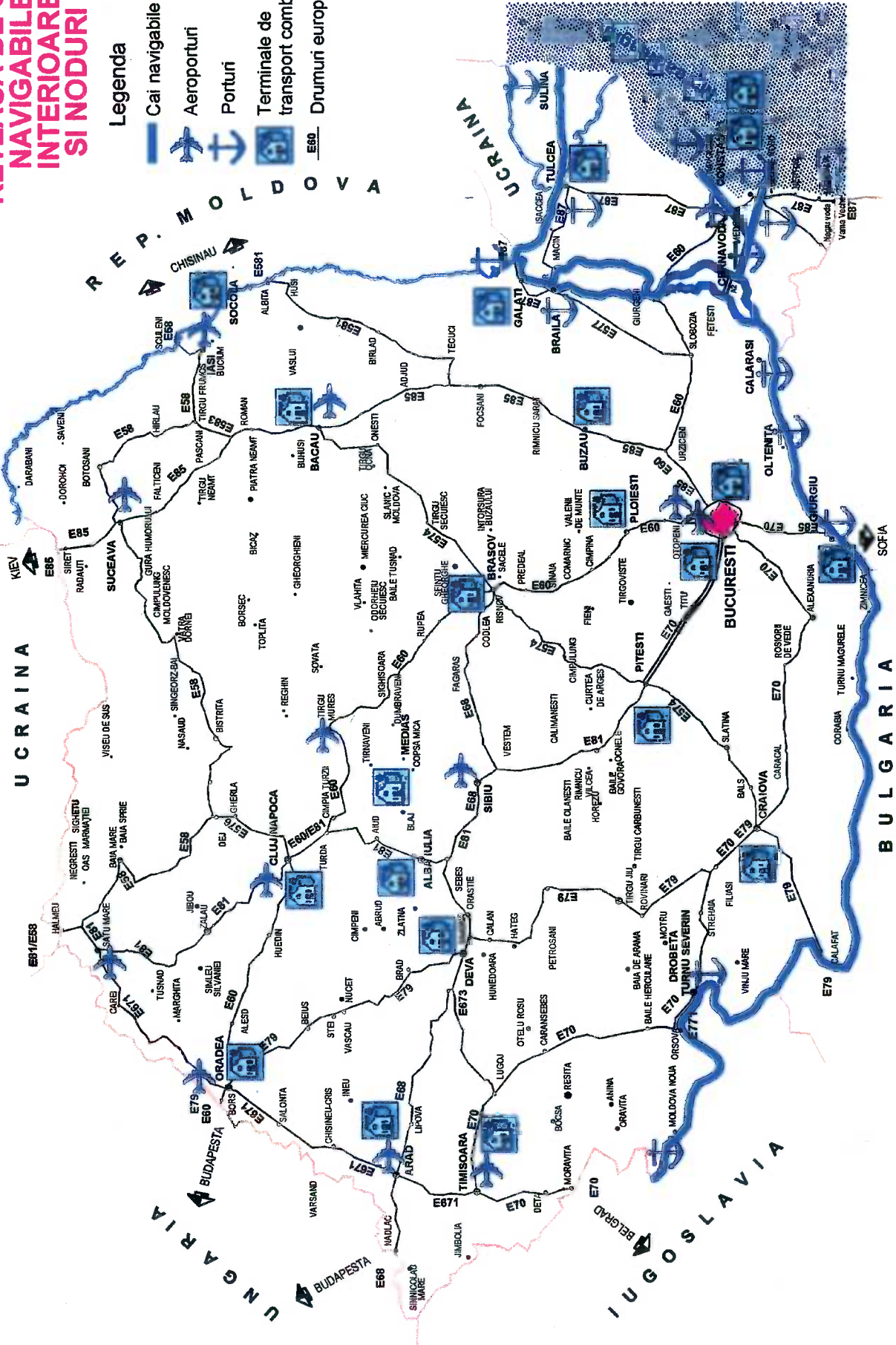
PROIECTE PRIORITYRE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA

Anexa nr. 3(c)

RETEAUA DE CAI NAVIGABILE INTERIOARE SI NODURI

Legenda

-  Cai navigabile
-  Aeroporturi
-  Porturi
-  Terminale de transport combinat
-  Drumuri europene



PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

D E C R E T

**pentru promulgarea Legii privind realizarea, dezvoltarea
și modernizarea rețelei de transport de interes național
și european**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 99 alin. (1) din Constituția României,

Președintele României d e c r e t e a z ă:

Articol unic. — Se promulgă Legea privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
ION ILIESCU

București, 15 mai 2003.
Nr. 297.

D E C I Z I I A L E C U R Ţ I I C O N S T I T U Ţ I O N A L E

CURTEA CONSTITUŢIONALĂ

D E C I Z I A Nr. 178

din 8 mai 2003

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1
din Codul de procedură civilă**

Costică Bulai	— președinte
Constantin Doldur	— judecător
Kozsokár Gábor	— judecător
Petre Ninosu	— judecător
Șerban Viorel Stănoiu	— judecător
Lucian Stângu	— judecător
Ioan Vida	— judecător
Florentina Baltă	— procuror
Doina Suliman	— magistrat-asistent șef

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Societatea Comercială „Alcadibo Trading” — S.A. din Pitești în Dosarul nr. 8.977/2002 al Judecătoriei Pitești.

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

Reprezentantul Ministerului Public, considerând că textul de lege criticat nu contravine prevederilor constituționale invocate, pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate ca neîntemeiată.

C U R T E A ,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

Prin Încheierea din 21 august 2002, pronunțată în Dosarul nr. 8.977/2002, **Judecătoria Pitești a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă.**

Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de petenta Societatea Comercială „Alcadibo Trading” — S.A. din Pitești într-o cauză ce are ca obiect soluționarea cererii de suspendare a executării silită formulate în contradictoriu cu intimatul Constantin Istrătescu.

În motivarea excepției de neconstituționalitate, autorul acesteia susține, fără a indica vreun text constituțional, că dispozițiile legale criticate „crează discriminare pe criterii de avere și, de asemenea, în cazul admiterii cererii ar exista un debit nejustificat al contestatoarei.”

Instanța de judecată apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, deoarece textul de lege criticat nu instituie „discriminări de avere”.

Potrivit prevederilor art. 24 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, republicată, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului și Guvernului, iar în conformitate cu art. 18¹ din Legea nr. 35/1997, cu modificările ulterioare, a fost solicitat punctul de vedere al instituției Avocatul Poporului.

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate invocată este neîntemeiată.

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

Avocatul Poporului, invocând jurisprudența în materie a Curții Constituționale, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și instituției Avocatul Poporului, raportul întocmit în cauză 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. 144 lit. c) din Constituție, ale art. 1 alin. (1), art. 2, 3, 12 și 23 din Legea nr. 47/1992, republicată, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, modificat prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 138/2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 479 din 2 octombrie 2000, dispoziții care au următorul cuprins: „*Până la soluționarea contestației la executare sau a altei cereri privind executarea silită, instanța competentă poate suspenda executarea, dacă se depune o cauțiune în cuantumul fixat de instanță, în afară de cazul în care legea dispune altfel.*”

În sumara motivare a excepției, autorul acesteia, fără a indica textul constituțional înfrânt, arată doar că aceste dispoziții legale creează discriminare pe criterii de avere, iar

în cazul admiterii cererii poate exista un debit nejustificat al contestatoarei.

Examinând excepția, Curtea constată că art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă a mai fost supus controlului de constituționalitate. Astfel, prin Decizia nr. 150 din 9 mai 2002, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 508 din 15 iulie 2002, Curtea Constituțională a constatat că textul de lege criticat nu instituie diferențe de tratament juridic sau privilegii ori discriminări. De asemenea, prin prevederea cauțiunii nu este încălcat principiul ocrotirii egale a proprietății private, indiferent de titular, întrucât textul de lege este aplicabil tuturor titularilor dreptului de proprietate privată, fără distincție. Tot cu acel prilej, Curtea a mai reținut că procedura executării silite, inclusiv contestația la executare reglementată de „Cartea V — Despre executarea silită”, face parte din Codul de procedură civilă — art. 371¹—580. Or, potrivit art. 125 alin. (3) din Constituție, competența și procedura de judecată sunt stabilite de lege. Rămâne deci la latitudinea autorității legiuitoare să stabilească competența instanței de a fixa cuantumul cauțiunii cerute pentru suspendarea executării silite, în funcție de specificul fiecărei cauze.

Întrucât în cauza de față nu au fost aduse elemente noi, de natură să determine schimbarea jurisprudenței Curții Constituționale, atât considerentele, cât și soluția anterioară își păstrează valabilitatea.

Pentru considerentele expuse, în temeiul art. 144 lit. c) din Constituție, precum și al art. 13 alin. (1) lit. A.c) și al art. 23 din Legea nr. 47/1992, republicată,

CURTEA,

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, excepție ridicată de Societatea Comercială „Alcadibo Trading” — S.A. din Pitești în Dosarul nr. 8.977/2002 al Judecătoriei Pitești. Definitivă și obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 8 mai 2003.

PREȘEDINTE,

prof. univ. dr. **COSTICĂ BULAI**

Magistrat-asistent șef,
Doina Suliman

ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI

CONSILIUL CONCURENȚEI

DECIZIE

**privind concentrarea economică realizată de către
Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București prin dobândirea controlului unic direct
asupra Societății Comerciale „Promex” — S.A. Brăila**

Președintele Consiliului Concurenței,

în baza:

1. Decretului nr. 1.075/2001 privind numirea membrilor Consiliului Concurenței;
2. Legii concurenței nr. 21/1996;
3. Regulamentului de organizare, funcționare și procedură al Consiliului Concurenței, cu modificările ulterioare;
4. Regulamentului privind autorizarea concentrărilor economice;
5. Instrucțiunilor cu privire la definirea pieței relevante, în scopul stabilirii părții substanțiale de piață;
6. Instrucțiunilor date în aplicarea art. 33 alin. (2) din Legea concurenței nr. 21/1996, cu privire la calculul taxei de autorizare a concentrărilor economice;

7. Notificării concentrării economice înregistrate cu nr. RS—10 din 22 ianuarie 2003 la Consiliul Concurenței;
8. actelor și lucrărilor din Dosarul cauzei nr. RS—10 din 22 ianuarie 2003;
9. notei Departamentului bunuri industriale cu privire la concentrarea economică notificată,

Iuând în considerare următoarele:

1. operațiunea de concentrare economică s-a realizat ca urmare a încheierii Contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni nr. 46 din 23 decembrie 2002 între Autoritatea pentru Privatizare și Administrarea Participațiilor Statului și Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București, aceasta din urmă achiziționând un pachet de acțiuni reprezentând 95,5% din capitalul social al Societății Comerciale „Promex” — S.A. Brăila;

2. societatea achizițoare are ca obiect de activitate prestarea serviciilor de comerț, în special de comerț exterior, pe bază de comision, pentru agenții economici din industria metalurgică și industria constructoare de mașini și prestarea serviciilor de consultanță și management;

3. se menționează faptul că Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București mai deține acțiuni la alte 3 societăți comerciale: Societatea Comercială „24 Ianuarie” — S.A. Ploiești, Societatea Comercială „Comelf” — S.A. Bistrița și Societatea Comercială „Uzinsider Engineering” — S.A. Galați, însă nici una dintre acestea nu activează pe piețele relevante definite;

4. societatea achiziționată, Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila, are ca obiect principal de activitate producerea și comercializarea de piese brut turnate și brut forjate, utilaj metalurgic, utilaj refractar, utilaj rutier, reductoare, osii montate, piese de schimb pentru industrie, anexe navale;

5. piețele relevante aferente concentrării economice analizate au fost definite ca fiind:

- piața utilajului metalurgic și a pieselor de schimb;
 - piața utilajului rutier și a pieselor de schimb,
- pe întregul teritoriu al României;

6. segmentele deținute de Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București pe piețele relevante sunt de fapt cotele de piață deținute de Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila pe aceste piețe, anterior realizării concentrării economice;

7. prin concentrarea economică realizată, segmentele de piață deținute de Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila pe piețele relevante definite nu se modifică deoarece, anterior realizării acestei concentrări economice, Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București și nici o altă societate deținută de aceasta nu au fost prezente pe aceste piețe;

8. pe piețele relevante, oferta este reprezentată de Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila, alături de alți producători interni și de importatori;

9. cererea pe piețele relevante este reprezentată de consumatorii de piese turnate și brut forjate și de agenții economici care își desfășoară activitatea în industria metalurgică, transporturi, în domeniul construcțiilor civile și rutiere pe întregul teritoriu al României;

10. prin realizarea operațiunii de concentrare economică, structura piețelor nu suferă modificări cu efecte anticoncurențiale;

11. realizarea operațiunii de concentrare economică va conduce la ridicarea calității produselor realizate de Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila, ca urmare a realizării programului de investiții;

12. întrucât, anterior dobândirii controlului, Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București și nici o altă societate deținută de aceasta nu au fost prezente pe piețele relevante definite, operațiunea de concentrare economică realizată de Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București, prin dobândirea controlului la Societatea Comercială „Promex” — S.A. Brăila, nu creează și nu consolidează o poziție dominantă și nu are ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței;

13. analizând această concentrare economică, se constată că nu se întrevăd posibile efecte cu caracter anticoncurențial pe piață,

DECIDE:

Art. 1. — În conformitate cu dispozițiile art. 51 alin. (1) lit. b) din Legea concurenței nr. 21/1996 și ale pct. 124 lit. b) din partea a II-a cap. II din Regulamentul privind autorizarea concentrărilor economice, se autorizează concentrarea economică realizată, constatându-se că, deși operațiunea notificată cade sub incidența legii, nu există motive pentru a fi refuzată.

Art. 2. — Taxa de autorizare, prevăzută la art. 33 alin. (2) din Legea concurenței nr. 21/1996, este de 134.691.305 lei și se va plăti cu ordin de plată tip trezorerie la bugetul de stat, în contul nr. 361280053300,

deschis la Banca Națională a României — Sucursala sectorului 3 București, beneficiar Trezoreria sectorului 3 București, cu mențiunea „Taxe și tarife pentru eliberarea de licențe și autorizații de funcționare”. Pe versoul ordinului de plată, în rubrica „COD CONT”, se va înscrie contul nr. 20.17.01.03.

Taxa de autorizare se va plăti în termen de 30 de zile de la data comunicării prezentei decizii. O copie a ordinului de plată va fi transmisă neîntârziat Consiliului Concurenței.

Art. 3. — Prezenta decizie devine aplicabilă de la data comunicării acesteia către părți.

Art. 4. — Decizia Consiliului Concurenței poate fi atacată, conform dispozițiilor art. 52 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, în termen de 30 de zile de la comunicare, la Curtea de Apel București, Secția contencios administrativ.

Art. 5. — În conformitate cu prevederile art. 62 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, prezenta decizie va fi publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, pe cheltuiala Societății Comerciale „Uzinsider” — S.A. București.

Art. 6. — Departamentul bunuri industriale și Secretariatul general vor urmări ducerea la îndeplinire a prezentei decizii.

Art. 7. — Prezenta decizie se comunică de către Secretariatul general al Consiliului Concurenței la:

Partea achizitoare:

Denumirea: Societatea Comercială „Uzinsider” — S.A. București

Sediul: Bd. Carol I nr. 12, et. 3, sectorul 3, București

Telefon: 021/310.15.44; 313.16.34

Fax: 021/312.39.02

Reprezentantul legal: Dl ing. Constantin Savu, director general

Președintele Consiliului Concurenței,
Theodor Valentin Purcărea

București, 17 aprilie 2003.

Nr. 154.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București, cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București și nr. 5069427282 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro
