



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 182 (XXVI) — Nr. 438

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 16 iunie 2014

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>LEGI ȘI DECRETE</b>		<b>DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI</b>	
39.	— Lege pentru ratificarea Protocolului, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007 .....	215.	— Decizie privind încetarea exercitării, cu caracter temporar, prin detașare, de către domnul Teodorescu Ion Claudiu, a funcției publice din categoria înalților funcționari publici de secretar general adjunct al Ministerului Justiției .....
	2		9
	Protocol de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 .....		
	2-8	<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>	
357.	— Decret privind promulgarea Legii pentru ratificarea Protocolului, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007 .....	514.	— Ordin al ministrului delegat pentru ape, păduri și piscicultură pentru aprobarea Metodologiei privind organizarea activității de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice — NTLH-041 .....
	8		10
		698.	— Ordin al ministrului delegat pentru întreprinderi mici și mijlocii, mediul de afaceri și turism pentru aprobarea Metodologiei de elaborare și aplicare a Testului IMM ....
			11-15
<b>HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI</b>			
484.	— Hotărâre privind rechemarea și numirea unui consul general .....	9	Rectificări .....
			16

**LEGI ȘI DECRETE****PARLAMENTUL ROMÂNIEI**

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

**LEGE**

**pentru ratificarea Protocolului, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic. — Se ratifică Protocolul, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007, ratificat prin Legea nr. 30/2008.

*Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

**VALERIU-ȘTEFAN ZGONEA**

București, 11 aprilie 2014.  
Nr. 39.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,

**IOAN CHELARU****PROTOCOL**

**de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la 25 și 30 aprilie 2007**

Statele Unite ale Americii (denumite în continuare *Statele Unite*), pe de o parte, și

Regatul Belgiei, Republica Bulgaria, Republica Cehă, Regatul Danemarcei, Republica Federală Germania, Republica Estonia, Irlanda, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Ungară, Malta, Regatul Țărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, România, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei, Regatul Unit Al Marii Britanii și Irlandei de Nord,

fiind părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și state membre ale Uniunii Europene (denumite în cele ce urmează *statele membre*), și Uniunea Europeană, pe de altă parte,

intenționând să dezvolte cadrul stabilit prin Acordul privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele sale membre, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare *acordul*), cu obiectivul de a deschide accesul la piețe și de a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului,

îndeplinindu-și mandatul prevăzut la articolul 21 din acord de a negocia cu promptitudine un acord în a doua etapă, care să aducă progrese în sensul îndeplinirii acestui obiectiv,

recunoscând că Uniunea Europeană a înlocuit Comunitatea Europeană și i-a succedat acesteia în urma intrării în vigoare, la 1 decembrie 2009, a Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene și că, de la acea dată, toate drepturile și obligațiile Comunității Europene, precum și toate referirile la aceasta din cadrul acordului se aplică Uniunii Europene,

convin să modifice acordul după cum urmează:

**ARTICOLUL 1****Definiții**

Articolul 1 din acord se modifică după cum urmează:

(1) După alineatul (2) se introduce următoarea definiție:

„(2 bis) *Constatarea naționalității* înseamnă constatarea că un transportator aerian care propune furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord îndeplinește cerințele articolului 4 cu privire la proprietatea, controlul efectiv și sediul principal ale acestuia;”

(2) După alineatul (3) se introduce următoarea definiție:

„(3 bis) *Constatarea capacității* înseamnă constatarea că un transportator aerian care propune furnizarea de servicii în

temeiul prezentului acord are capacitate financiară suficientă și expertiză managerială corespunzătoare pentru furnizarea serviciilor respective și este dispus să respecte actele cu putere de lege, actele administrative și cerințele care reglementează furnizarea acestor servicii;”

**ARTICOLUL 2**

**Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene**

După articolul 6 se inserează un nou articol 6 bis, după cum urmează:

## „ARTICOLUL 6 bis

**Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii referitoare la capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene**

(1) La primirea unei cereri pentru obținerea autorizației de operare de la un transportator aerian al uneia dintre părți, în temeiul articolului 4, autoritățile aeronautice ale celeilalte părți recunosc orice constatare în temeiul legii referitoare la capacitate și/sau la naționalitate făcută de autoritățile aeronautice ale primei părți cu privire la transportatorul aerian în cauză ca și cum constatarea respectivă ar fi fost făcută de propriile sale autorități aeronautice și nu solicită informații suplimentare în acest sens, cu excepția situațiilor menționate la litera (a) de mai jos:

(a) În cazul în care, după primirea unei cereri pentru obținerea unei autorizații de operare din partea unui transportator aerian sau după acordarea unei astfel de autorizații, autoritățile aeronautice ale părții care primește cererea au un motiv întemeiat să creadă că, în ciuda constatării făcute de autoritățile aeronautice ale celeilalte părți, nu au fost respectate condițiile prevăzute la articolul 4 din prezentul acord pentru acordarea autorizațiilor sau permiselor corespunzătoare, acestea informează de îndată autoritățile respective, justificându-și în mod corespunzător alegațiile. În această situație, fiecare dintre părți poate solicita consultări, la care ar trebui să participe și reprezentanții ai autorităților aeronautice relevante, și/sau informații suplimentare cu privire la situația în cauză; aceste solicitări trebuie satisfăcute cât de curând posibil. Dacă situația rămâne nesoluționată, oricare dintre părți poate sesiza comitetul mixt cu privire la această situație.

(b) Prezentul articol nu se aplică constatărilor în temeiul legii referitoare la certificatele sau licențele de siguranță, la măsurile de securitate sau la asigurări.

(2) Fiecare parte informează cealaltă parte în prealabil, dacă este posibil, sau ulterior, dar cât mai curând posibil, prin intermediul comitetului mixt, cu privire la orice modificare substanțială a criteriilor pe care le aplică atunci când face constatările menționate la alineatul (1). În cazul în care partea care primește cererea solicită consultări cu privire la modificările respective, consultările se desfășoară în cadrul comitetului mixt în termen de 30 de zile de la data cererii, cu excepția cazului în care părțile hotărăsc altfel. Dacă, în urma acestor consultări, partea care a primit cererea consideră că criteriile revizuite ale celeilalte părți nu sunt satisfăcătoare pentru recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii, partea care a primit cererea poate notifica celeilalte părți suspendarea aplicării alineatului (1). Suspendarea poate fi revocată în orice moment de către partea care a primit cererea. Comitetul mixt este informat în consecință.”

## ARTICOLUL 3

**Mediul**

Articolul 15 din acord se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

## „ARTICOLUL 15

**Mediul**

(1) Părțile recunosc importanța protejării mediului în contextul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale, prin evaluarea atentă a raportului dintre costurile și beneficiile măsurilor de protecție a mediului în procesul de elaborare a politicii respective și, dacă este cazul, prin propunerea de comun acord a unor soluții globale eficiente. Prin urmare, părțile intenționează să conlucreze pentru a limita sau a reduce, în mod rezonabil din punct de vedere economic, impactul aviației internaționale asupra mediului.

(2) Atunci când o parte analizează măsuri propuse de mediu la nivel regional, național sau local, aceasta ar trebui să

estimeze posibilele efecte negative asupra exercitării drepturilor prevăzute în prezentul acord și, dacă măsurile respective sunt adoptate, ar trebui să ia măsuri adecvate pentru a atenua orice astfel de efecte negative. La cererea uneia dintre părți, cealaltă parte furnizează o descriere a măsurilor de evaluare și de atenuare.

(3) În cazul adoptării unor măsuri de protecție a mediului, trebuie respectate standardele de protecție a mediului în aviație adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale în anexele la convenție, în afara cazurilor în care au fost făcute notificări privind diferențe față de aceste norme. Părțile aplică orice măsură de protecție a mediului care influențează serviciile aeriene prevăzute în prezentul acord, în conformitate cu articolul 2 și cu articolul 3 alineatul (4) din prezentul acord.

(4) Părțile reiterează angajamentul statelor membre și al Statelor Unite de a aplica principiul abordării echilibrate.

(5) Următoarele dispoziții se aplică în cazul impunerii de noi restricții obligatorii de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile cu mai mult de 50.000 de mișcări de aeronave civile subsonice cu reacție pe an calendaristic:

(a) Autoritățile competente ale unei părți oferă părților interesate posibilitatea ca opiniile lor să fie luate în considerare în cadrul procesului decizional.

(b) Introducerea oricărei noi restricții de operare de către una dintre părți se comunică celeilalte părți cu cel puțin 150 de zile înainte de intrarea în vigoare a restricției respective. La cererea celeilalte părți, acestea i se va pune neîntârziat la dispoziție un raport scris în care se precizează motivele pentru care a fost introdusă restricția de operare, obiectivul de mediu stabilit pentru aeroportul respectiv și măsurile avute în vedere pentru îndeplinirea acestuia. Raportul include de asemenea evaluarea relevantă a costurilor și beneficiilor probabile aferente diverselor măsuri avute în vedere.

(c) Restricțiile de operare nu trebuie să fie: (i) discriminatorii, (ii) mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivului de mediu stabilit pentru un anumit aeroport și (iii) arbitrare.

(6) Părțile acceptă și încurajează schimbul de informații și dialogul periodic între experți, în special prin canalele de comunicare existente, cu scopul de a consolida cooperarea, în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative aplicabile, cu privire la reducerea impactului aviației internaționale asupra mediului și la soluțiile de atenuare, inclusiv:

(a) cercetarea și dezvoltarea unor tehnologii ecologice în domeniul aviației;

(b) îmbunătățirea cunoștințelor științifice referitoare la impactul emisiilor din sectorul aviatic în vederea luării unor decizii politice mai avizate;

(c) introducerea de inovații în domeniul managementului traficului aerian în vederea reducerii impactului aviației asupra mediului;

(d) cercetarea și crearea de combustibili alternativi durabili pentru aviație; și

(e) schimbul de opinii cu privire la probleme și opțiuni în cadrul forurilor internaționale care abordează efectele aviației asupra mediului, inclusiv coordonarea pozițiilor, dacă este necesar.

(7) La solicitarea părților, comitetul mixt, asistat de experți, depune eforturi pentru a elabora recomandări care să abordeze eventualele suprapuneri sau problemele de coerență apărute între măsurile bazate pe piață referitoare la emisiile din sectorul aviatic, puse în aplicare de către părți pentru a evita dublarea măsurilor și a costurilor și pentru a reduce cât mai mult posibil sarcinile administrative ale companiilor aeriene. Recomandările respective se pun în aplicare sub rezerva aprobării sau a ratificării la nivel intern după cum este necesar în fiecare dintre părți.

(8) În cazul în care una dintre părți consideră că un aspect care implică protecția mediului în aviație, inclusiv noi măsuri propuse, ar putea pune probleme aplicării sau punerii în aplicare a prezentului acord, partea respectivă poate solicita o reuniune a comitetului mixt, astfel cum se prevede la articolul 18, pentru a analiza aspectul respectiv și a găsi soluții adecvate la preocupările considerate legitime.”

#### ARTICOLUL 4

##### **Dimensiunea socială**

După articolul 17 se introduce un nou articol 17 bis, după cum urmează:

„ARTICOLUL 17 bis

##### **Dimensiunea socială**

(1) Părțile recunosc importanța dimensiunii sociale a acordului și beneficiile care decurg din deschiderea piețelor însoțită de menținerea unor standarde ridicate în domeniul muncii. Oportunitățile create prin prezentul acord nu sunt menite să submineze standardele în domeniul muncii sau drepturile și principiile legate de muncă prevăzute în legislația părților.

(2) Principiile stipulate la alineatul (1) ghidează părțile în punerea în aplicare a acordului, inclusiv analizarea periodică a efectelor sociale ale acestuia de către comitetul mixt, în conformitate cu articolul 18, și găsirea unor soluții adecvate la preocupările considerate legitime.”

#### ARTICOLUL 5

##### **Comitetul mixt**

La articolul 18 din acord se elimină integral alineatele (3), (4) și (5) și se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Comitetul mixt examinează, după caz, punerea în aplicare globală a acordului, inclusiv eventualele efecte ale obligațiilor privind infrastructurile aeroportuare asupra exercitării drepturilor prevăzute la articolul 3, efectele măsurilor de securitate luate în temeiul articolului 9, efectele asupra condițiilor concurențiale, inclusiv în domeniul sistemelor informatizate de rezervare și eventualele efecte sociale ale punerii în aplicare a acordului. De asemenea, comitetul mixt analizează în permanență aspectele sau propunerile individuale care, în opinia oricăreia dintre părți, afectează sau ar putea afecta operațiunile efectuate în temeiul acordului, cum ar fi cerințele de reglementare contradictorii.

(4) Comitetul mixt dezvoltă cooperarea și prin:

(a) luarea în considerare a domeniilor susceptibile a fi incluse în acord, inclusiv recomandările pentru introducerea unor eventuale modificări în textul acordului;

(b) luarea în considerare a efectelor sociale ale punerii în aplicare a acordului și elaborarea unor soluții adecvate la preocupările considerate legitime;

(c) inventarierea aspectelor legate de subvențiile sau ajutoarele de stat ridicate de cele două părți în cadrul comitetului mixt;

(d) adoptarea de comun acord a deciziilor referitoare la orice aspect legat de aplicarea articolului 11 alineatul (6);

(e) elaborarea, la cererea părților, a unor măsuri privind recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii;

(f) încurajarea cooperării între autoritățile competente ale părților în eforturile depuse pentru dezvoltarea sistemelor lor de management al traficului aerian, în vederea optimizării interoperabilității și compatibilității sistemelor respective, reducând costurile și sporind siguranța, capacitatea și performanțele de mediu ale acestora;

(g) promovarea elaborării de propuneri de proiecte și inițiative comune în domeniul siguranței aviației, inclusiv cu țările terțe;

(h) încurajarea cooperării strânse și permanente între autoritățile competente ale părților din domeniul securității aviației, inclusiv a inițiativelor de a dezvolta proceduri de securitate care facilitează transportul de pasageri și de marfă fără a compromite securitatea;

(i) analiza modulului în care actele cu putere de lege, actele administrative și practicile părților în domeniile menționate în anexa 9 la convenție (facilitarea) pot afecta exercitarea drepturilor prevăzute în prezentul acord;

(j) încurajarea schimburilor la nivel de specialiști privind noile inițiative și progrese legislative și de reglementare, inclusiv în materie de securitate, siguranță, mediu, infrastructură în domeniul aviației (inclusiv sloturile orare) și protecția consumatorilor;

(k) încurajarea consultărilor, atunci când este cazul, cu privire la aspectele legate de transportul aerian care fac obiectul dezbaterilor din cadrul organizațiilor internaționale și al discuțiilor cu țările terțe, inclusiv discutarea posibilității de a adopta o poziție comună; și

(l) adoptarea de comun acord a deciziilor menționate la articolul 1 alineatul (3) și la articolul 2 alineatul (3) din anexa 4.

(5) Părțile au obiectivul comun de a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului prin extinderea prezentului acord astfel încât să includă și țări terțe. În acest scop, comitetul mixt examinează, în funcție de necesități, condițiile și procedurile necesare, inclusiv eventualele modificări care ar trebui aduse prezentului acord, pentru a permite aderarea țărilor terțe la acesta.”

#### ARTICOLUL 6

##### **Extinderea în continuare a oportunităților**

Articolul 21 se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

„ARTICOLUL 21

##### **Extinderea oportunităților**

(1) Părțile se angajează să susțină obiectivul comun de a continua eliminarea barierelor din calea accesului la piață, pentru a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului, inclusiv lărgirea accesului companiilor aeriene ale acestora la piețele mondiale de capital, astfel încât să reflecte mai bine realitățile unei industrii aeronautice globale, consolidarea sistemului de transport aerian transatlantic și constituirea unui cadru care va încuraja alte țări să își deschidă propriile piețe de servicii de transport aerian.

(2) Având în vedere obiectivul comun menționat la alineatul (1) și pentru îndeplinirea responsabilităților care îi revin în temeiul articolului 18, de a supraveghea punerea în aplicare a prezentului acord, comitetul mixt analizează anual progresele realizate, inclusiv în ceea ce privește modificările legislative menționate în prezentul articol. Comitetul mixt dezvoltă în acest sens un proces de cooperare cuprinzând recomandări adecvate adresate părților. Uniunea Europeană și statele sale membre vor permite ca Statele Unite sau resortisanții acestora să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor lor aeriene, în baza principiului reciprocității, în cazul în care comitetul mixt confirmă faptul că actele cu putere de lege și actele administrative ale Statelor Unite permit, la rândul lor, statelor membre sau resortisanților acestora să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor aeriene americane.

(3) În cazul în care comitetul mixt confirmă în scris, în conformitate cu articolul 18 alineatul (6), că actele cu putere de lege și actele administrative ale fiecărei părți permit celelalte

părți sau resortisanților acesteia să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor aeriene ale sale:

(a) secțiunea 3 din anexa 1 la acord încetează să mai producă efecte;

(b) companiile aeriene ale Statelor Unite au dreptul să furnizeze servicii de transport combinat de pasageri pe curse regulate, între puncte din Uniunea Europeană și statele sale membre și alte cinci țări, fără a deservi un punct de pe teritoriul Statelor Unite. Țările respective sunt stabilite de comitetul mixt în termen de un an de la data semnării prezentului protocol. Comitetul mixt poate modifica lista sau poate mări numărul acestor țări; și

(c) dispozițiile articolului 2 din anexa 4 la acord («Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe») încetează să mai producă efecte, fiind înlocuite cu dispozițiile anexei 6 la acord cu privire la companiile aeriene din țările terțe deținute și controlate de către Statele Unite sau resortisanții acestora.

(4) În cazul în care comitetul mixt confirmă în scris, în conformitate cu articolul 18 alineatul (6), că actele cu putere de lege și actele administrative ale Uniunii Europene și ale statelor membre ale acesteia privind impunerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile cu mai mult de 50.000 de mișcări anuale ale avioanelor civile subsonice cu reacție stipulează că Comisia Europeană are autoritatea de a analiza procesul înainte de impunerea acestor măsuri și, în cazul în care nu este convinsă că au fost urmate procedurile corespunzătoare, în conformitate cu obligațiile aplicabile, de a întreprinde, înainte de impunerea măsurilor, acțiuni juridice adecvate privind măsurile în cauză:

(a) Companiile aeriene ale Uniunii Europene au dreptul de a furniza servicii de transport combinat de pasageri pe curse regulate între puncte din Statele Unite și alte cinci țări, fără a deservi un punct de pe teritoriul Uniunii Europene și al statelor membre ale acesteia. Țările respective sunt stabilite de comitetul mixt în termen de un an de la data semnării prezentului protocol. Comitetul mixt poate modifica lista sau poate mări numărul acestor țări; și

(b) Dispozițiile articolului 2 din anexa 4 la acord («Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe») încetează să mai producă efecte, fiind înlocuite cu dispozițiile anexei 6 la acord cu privire la companiile aeriene din țările terțe deținute și controlate de către statele membre sau resortisanții acestora.

(5) După ce comitetul mixt confirmă în scris că una dintre părți a îndeplinit condițiile care i se aplică, stipulate la alineatele (3) și (4), partea respectivă poate solicita consultări la nivel înalt cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului articol. Consultările încep în termen de 60 de zile de la data formulării cererii, cu excepția cazului în care părțile hotărăsc altfel. Părțile depun toate eforturile pentru a soluționa problemele care fac obiectul consultărilor. În cazul în care partea care a solicitat consultările nu este satisfăcută de rezultatul obținut, aceasta poate comunica în scris, pe canale diplomatice, decizia sa de a nu permite niciunei companii aeriene a celeilalte părți să opereze pe frecvențe suplimentare sau să intre pe alte piețe în temeiul prezentului acord. Decizia respectivă intră în vigoare în termen de 60 de zile de la data notificării. În acest termen, cealaltă parte poate decide, la rândul său, să interzică companiilor aeriene ale primei părți să opereze pe frecvențe suplimentare sau să pătrundă pe piețe noi în temeiul acordului. Decizia intră în vigoare în aceeași zi ca și decizia primei părți. O astfel de decizie a uneia dintre părți poate fi revocată cu acordul părților, care trebuie confirmat în scris de către comitetul mixt.”

## ARTICOLUL 7

### Serviciile de transport achiziționate de Guvernul Statelor Unite prin procedură publică

Anexa 3 la acord se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

#### „ANEXA 3

Cu privire la serviciile de transport achiziționate de Guvernul Statelor Unite prin procedură publică

Companiile aeriene ale Comunității au dreptul să transporte pasageri și marfă cu zboruri regulate și charter, pentru care un serviciu, o agenție sau un organism civil al Statelor Unite:

(1) obține dreptul de transport pentru el însuși sau în cadrul unui acord conform căruia plata se face de către guvern ori din sume puse la dispoziția guvernului; sau

(2) furnizează serviciul de transport către sau în numele unei țări străine ori al unei organizații internaționale sau al unei organizații de alt fel fără rambursare, și serviciul de transport respectiv este:

(a) între oricare punct din Statele Unite și oricare punct din afara Statelor Unite, în măsura în care serviciul de transport respectiv este autorizat în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (c), cu excepția între punctele pentru care tarifele sunt stabilite în baza unui contract de parteneriat între orașe — în ceea ce privește pasagerii eligibili să beneficieze de tarife stabilite în baza contractului de parteneriat între orașe; sau

(b) între oricare două puncte din afara Statelor Unite.

Dispozițiile prezentei anexe nu se aplică serviciilor de transport achiziționate sau finanțate de secretarul apărării sau de către un secretar de stat dintr-un departament militar.”

## ARTICOLUL 8

### Anexe

Textul documentului atașat la prezentul protocol se anexează la acord cu titlul de anexa 6.

## ARTICOLUL 9

### Aplicarea cu titlu provizoriu

(1) Până la intrarea sa în vigoare, părțile au convenit să aplice prezentul protocol cu titlu provizoriu, în măsura în care legislația națională aplicabilă permite acest lucru, începând cu data semnării.

(2) Oricare dintre părți poate în orice moment să înainteze celeilalte părți pe căi diplomatice o notificare scrisă privind decizia sa de a nu mai aplica prezentul protocol. În acest caz, aplicarea protocolului încetează la ora 00:00 GMT la sfârșitul sezonului de trafic al Asociației Internaționale pentru transport aerian (IATA), aflat în curs la un an de la data notificării scrise, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților înainte de încheierea acestei perioade. În cazul în care aplicarea cu titlu provizoriu a acordului încetează în temeiul articolului 25 alineatul (2) din acord, aplicarea cu titlu provizoriu a prezentului protocol încetează în același timp.

## ARTICOLUL 10

### Intrarea în vigoare

Prezentul protocol intră în vigoare la ultima dintre datele de mai jos:

(1) data la care intră în vigoare acordul;

(2) în termen de o lună de la data ultimei note din schimbul de note diplomatice dintre părți care confirmă că toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului protocol au fost încheiate.

În sensul schimbului de note diplomatice, notele diplomatice către sau din partea Uniunii Europene și a statelor membre ale acesteia sunt trimise către sau din partea Uniunii Europene, după caz. Nota sau notele diplomatice din partea Uniunii Europene și a statelor membre ale acesteia conțin comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă că procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului protocol au fost încheiate.

Drept care subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

Document atașat la protocol

## ANEXA 6

**Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe**

1. Niciuna dintre părți nu poate să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene încheiate cu o țară terță pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permise oricăror companii aeriene din țara terță respectivă invocând ca motiv faptul că cealaltă parte, resortisanți ai acesteia sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei respective.

2. Statele Unite nu pot să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații ori permisiuni oricărei companii aeriene din Principatul Liechtensein, din Confederația Elvețiană, dintr-un stat membru al SACE la data semnării prezentului acord sau din oricare țară africană care aplică un acord privind serviciile aeriene „Open-Skies” cu Statele Unite de la data semnării prezentului acord, invocând ca motiv faptul că un stat membru sau mai multe state membre, resortisanții acestora sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei aeriene respective.

3. Niciuna dintre părți nu poate să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene încheiate cu o țară terță pentru a refuza, a revoca, a suspenda

sau a limita acordarea de autorizații sau permise oricăror companii aeriene din țara terță respectivă invocând ca motiv faptul că cealaltă parte, resortisanți ai acesteia sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei respective, cu condiția ca țara terță în cauză să fi stabilit relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene cu ambele părți.

4. Comitetul mixt ține evidența țărilor terțe cu care ambele părți întrețin relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene.

**Declarație comună**

Reprezentanții Statelor Unite și cei ai Uniunii Europene și ai statelor membre ale acesteia au confirmat faptul că Protocolul de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele sale membre, parafat la Bruxelles la 25 martie 2010, urmează să fie autentificat în celelalte limbi, în conformitate cu prevederile, fie printr-un schimb de scrisori anterior semnării protocolului, fie printr-o decizie a comitetului mixt ulterioară semnării protocolului.

Prezenta declarație comună face parte integrantă din protocol.

Pentru Statele Unite,  
**John Byerly** (*semnat*)

Pentru Uniunea Europeană și statele sale membre,  
**Daniel Calleja** (*semnat*)

25 martie 2010

## MEMORANDUMUL CONSULTĂRILOR

1. Delegațiile care reprezintă Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte, s-au reunit la Bruxelles în perioada 23—25 martie 2010 pentru a încheia negocierile pentru a doua etapă a acordului privind transportul aerian. Listele membrilor delegațiilor figurează ca document atașat A.

2. Delegațiile au ajuns la un acord *ad referendum* cu privire la un protocol de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare *protocolul* și figurând ca document atașat B) și au parafat textul acestuia. Delegațiile intenționează să supună proiectul de protocol spre aprobare autorităților lor competente respective, în vederea intrării sale în vigoare în viitorul apropiat.

3. În cadrul prezentului memorandum, trimiterile la acord și la articolele, alineatele și anexele acestuia se înțeleg ca fiind trimiteri la acord, astfel cum a fost modificat prin protocol.

4. Delegația UE a confirmat că, în urma intrării în vigoare la 1 decembrie 2009 a Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, Uniunea Europeană a înlocuit Comunitatea Europeană și i-a succedat acesteia și că, începând cu data respectivă, toate drepturile și obligațiile, precum și toate referirile la Comunitatea Europeană din cadrul acordului se referă la Uniunea Europeană.

5. Delegațiile au afirmat că procedurile pentru recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii privind capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene prevăzute la noul articol 6 bis nu sunt menite să modifice condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și actele administrative aplicate uzual în exploatarea serviciilor de transport aerian internațional de către părți, menționate la articolul 4 din acord.

6. În ceea ce privește articolul 9, delegațiile și-au exprimat dorința de a continua cooperarea între UE și SUA în domeniul securității aviației, cu scopul de a ajunge, dacă este posibil, la un nivel maxim de încredere reciprocă în măsurile de securitate ale celeilalte părți, în conformitate cu actele cu putere de lege și cu actele administrative aplicabile, pentru a reduce dublarea inutilă a acestor măsuri.

7. Delegațiile au precizat că, potrivit așteptărilor lor, cooperarea în domeniul securității ar trebui să includă consultări periodice cu privire la modificările aduse cerințelor existente, înainte de punerea în aplicare a acestora, în cazul în care acest lucru este fezabil, coordonarea strânsă a verificărilor aeroportuare și, dacă este posibil și oportun, inspectarea transportatorilor aeriene, precum și schimburi de informații privind noi tehnologii și proceduri în domeniul securității.

8. Pentru încurajarea utilizării eficiente a resurselor disponibile, pentru consolidarea securității și promovarea facilitării circulației pasagerilor, delegațiile au remarcat beneficiile aduse de reacțiile rapide și, în măsura posibilului, coordonate, la noile amenințări.

9. Ambele delegații au indicat că prezentul protocol nu aduce atingere dispozițiilor convențiilor respective aflate în vigoare între un stat membru și Statele Unite pentru evitarea dublei impozitări pe venit și pe capital.

10. În ceea ce privește articolul 15 alineatul (7), delegația UE a afirmat că printre aspectele abordate în acest domeniu ar trebui să se numere, printre altele, eficiența ecologică și integritatea tehnică a măsurilor respective, necesitatea de a evita denaturarea concurenței și relocarea emisiilor de dioxid de carbon și, acolo unde este cazul, oportunitatea asocierii și integrării reciproce a acestor măsuri și modul în care poate fi realizat acest lucru. Delegația SUA a remarcat că se așteaptă ca, în cadrul elaborării recomandărilor, să se axeze, *inter alia*, pe

coerența cu Convenția de la Chicago și pe promovarea obiectivelor acordului.

11. Cele două delegații au subliniat că nicio dispoziție a acordului nu afectează în niciun fel pozițiile lor juridice și strategice cu privire la diverse aspecte de mediu legate de aviație.

12. Pentru recunoașterea obiectivelor de mediu comune, delegațiile au elaborat o Declarație comună privind cooperarea în domeniul mediului, care figurează ca document atașat C la prezentul Memorandum al consultărilor.

13. Delegația UE a reafirmat intenția UE de a-și continua eforturile, prin intermediul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, în vederea stabilirii de obiective globale de reducere a emisiilor pentru sectorul aviatic internațional.

14. Delegațiile SUA și UE au reafirmat intențiile SUA și UE de a acționa, prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din sectorul aviatic internațional. Ambele delegații au remarcat, de asemenea, contribuțiile sectorului aviatic în favoarea acestui proces.

15. Ambele delegații au remarcat că menționarea abordării echilibrate de la articolul 15 alineatul (4) se referă la Rezoluția A35-5, adoptată cu unanimitate de voturi cu ocazia celei de-a 35-a adunări a OACI. Delegațiile au subliniat că toate aspectele principiului abordării echilibrate stabilite în rezoluția respectivă sunt relevante și importante, inclusiv recunoașterea faptului că „Statele au obligații juridice relevante, acorduri existente, legislație în vigoare și politici stabilite, care pot influența punerea în aplicare de către acestea a abordării echilibrate introduse de OACI”.

16. Ambele delegații s-au exprimat în favoarea aplicării „Orientărilor privind abordarea echilibrată a zgomotului produs de aeronave” elaborate de OACI, publicate în prezent în Documentul OACI nr. 9829 (a 2-a ediție).

17. În ceea ce privește articolul 15 alineatul (5) litera (a), delegația UE a remarcat că, în conformitate cu definiția de la articolul 2 litera (f) din Directiva 2002/30/CE, termenul „părți interesate” înseamnă „persoanele fizice sau juridice afectate sau susceptibile de a fi afectate sau care au un interes legitim în introducerea măsurilor de reducere a zgomotului, inclusiv a restricțiilor de exploatare”. De asemenea, delegația UE a remarcat că, în conformitate cu articolul 10 din directiva respectivă, statele membre trebuie să asigure, în vederea aplicării articolelor 5 și 6 din directivă, stabilirea de proceduri pentru consultarea părților interesate în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

18. Recunoscând provocările legate de creșterea mobilității transfrontaliere a lucrătorilor și a structurii companiilor, delegația UE a remarcat că Comisia Europeană monitorizează îndeaproape situația, având în vedere noi inițiative destinate să îmbunătățească punerea în aplicare, aplicarea și controlul aplicării legislației în acest domeniu. Delegația UE s-a referit, de asemenea, la activitatea desfășurată de Comisia Europeană în privința acordurilor dintre companiile transnaționale și s-a arătat dispusă să informeze comitetul mixt cu privire la acestea și la alte inițiative asemănătoare, după caz.

19. Delegația SUA a menționat că în Statele Unite principiul care permite selectarea unui singur reprezentant pentru o anumită clasă sau categorie de angajați din cadrul unei companii aeriene a contribuit la promovarea drepturilor lucrătorilor din cadrul companiilor aeriene, fie că fac parte din personalul de zbor sau din cel de la sol, de a se organiza, a negocia și a pune în aplicare contracte colective de muncă.

20. Ambele delegații au remarcat că, în cazul în care una dintre părți ia măsuri ce contravin dispozițiilor acordului, inclusiv dispozițiilor articolului 21, cealaltă parte poate recurge la orice măsuri adecvate și proporționale, în conformitate cu legislația internațională, inclusiv cu acordul.

21. În ceea ce privește articolul 21 alineatul (4), delegația UE a indicat că analiza menționată la alineatul respectiv va fi realizată de către Comisia Europeană *ex officio* sau *ex parte*.

22. Delegațiile au indicat că drepturile de trafic menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (a) ar urma să se adauge celor acordate Uniunii Europene și statelor sale membre prin articolul 3 din acord.

23. Delegațiile și-au exprimat satisfacția cu privire la cooperarea dintre Departamentul Transporturilor din SUA și Comisia Europeană, astfel cum se prevede în acord, având în vedere obiectivul comun de a îmbunătăți cunoașterea reciprocă a legilor, procedurilor și practicilor regimurilor concurențiale ale celor două părți, precum și a impactului efectiv sau potențial al evoluțiilor din sectorul transportului aerian asupra concurenței din acest sector.

24. Delegațiile au exprimat angajamentul autorităților respective din domeniul concurenței în favoarea dialogului, a cooperării și a principiului transparenței, în conformitate cu prevederile legale, inclusiv protecția informațiilor comerciale confidentiale. Delegațiile au afirmat, de asemenea, că autoritățile respective din domeniul concurenței sunt dispuse să ofere orientări cu privire la cerințele procedurale, dacă este cazul.

25. Delegațiile au indicat că orice comunicare adresată comitetului mixt sau altui organism cu privire la cooperare în conformitate cu anexa 2 trebuie să respecte normele care reglementează divulgarea informațiilor confidentiale sau sensibile pentru piață.

26. În sensul punctului 4 din anexa 6, delegațiile au declarat că se așteaptă ca, în termen de un an de la semnarea protocolului, comitetul mixt să elaboreze criteriile corespunzătoare pentru a stabili dacă țările întrețin bune relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene.

27. Delegațiile au salutat participarea reprezentanților Islandei și Norvegiei ca observatori în cadrul delegației UE și au indicat că, în cadrul comitetului mixt, se vor continua eforturile în vederea elaborării unei propuneri cu privire la condițiile și procedurile care ar permite Islandei și Norvegiei să adere la acord, astfel cum a fost modificat prin protocol.

28. Ambele delegații au declarat că se așteaptă ca autoritățile aeronautice respective să permită desfășurarea de operațiuni conform cu prevederile acordului, astfel cum a fost modificat prin protocol, pe baza unei înțelegeri și a reciprocității sau pe bază administrativă, începând cu data semnării protocolului.

Pentru delegația Uniunii Europene  
și a statelor sale membre,

Pentru delegația Statelor Unite ale Americii,

**Daniel Calleja**

**John Byerly**

### Declarație comună privind cooperarea în domeniul mediului

Delegația Statelor Unite și delegația Uniunii Europene și a statelor sale membre au reafirmat importanța capitală a reducerii impactului aviației internaționale asupra mediului. Acestea și-au exprimat angajamentul comun în favoarea obiectivelor de mediu stabilite cu ocazia celei de-a 35-a adunări a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), mai precis s-au angajat să depună eforturi pentru:

a) a limita sau a reduce numărul de persoane afectate de nivelul semnificativ de zgomot produs de aeronave;

b) a limita sau a reduce impactul emisiilor din sectorul aviatic asupra calității locale a aerului; și

c) a limita sau a reduce impactul emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviatic asupra climei mondiale.

Delegațiile au recunoscut rezultatele celei de-a 15-a Conferințe a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice și ale Acordului de la Copenhaga, inclusiv recunoașterea comună a opiniei științifice potrivit căreia creșterea temperaturii globale nu ar trebui să depășească două grade Celsius.

Delegațiile au confirmat dorința puternică a părților și disponibilitatea acestora de a conlucra pentru a continua progresele realizate în cadrul reuniunii la nivel înalt a OACI privind aviația internațională și schimbările climatice, urmărind să se alăture partenerilor internaționali într-un efort colectiv al OACI de a stabili un program mai ambițios, care să includă obiective solide, un cadru pentru măsurile bazate pe piață și

luarea în considerare a nevoilor speciale ale țărilor în curs de dezvoltare.

Ambele părți și-au afirmat angajamentul de a colabora în cadrul Comitetului OACI pentru protecția mediului în aviație (CAEP) pentru a asigura finalizarea la timp și eficientă a programului său de lucru, inclusiv adoptarea unui standard global privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale aeronavelor și alte măsuri cu privire la schimbările climatice, la zgomot și la calitatea aerului.

Delegațiile au subliniat importanța reducerii impactului aviației asupra mediului prin:

— continuarea cooperării în cadrul programelor de modernizare a managementului traficului aerian NextGen și SESAR, inclusiv programul AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions);

— încurajarea și accelerarea, în funcție de necesități, a dezvoltării și punerii în aplicare a unor noi tehnologii aeronautice și a unor combustibili alternativi durabili, inclusiv prin inițiativa Clean Sky Joint Technology, prin programul CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise) și prin inițiativele CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels) și SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); și

— colaborarea cu comunitatea științifică, de exemplu prin intermediul Impacts and Science Group al CAEP, pentru o mai bună înțelegere și cuantificare a efectelor aviației asupra mediului, cum ar fi impactul asupra sănătății și efectele climatice care nu sunt legate de emisiile de CO<sub>2</sub>.

Întocmit la Luxemburg, la 24 iunie 2010.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

### DECRET

**privind promulgarea Legii pentru ratificarea Protocolului, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007**

În temeiul prevederilor art. 77 alin. (1) și ale art. 100 alin. (1) din Constituția României, republicată,

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

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru ratificarea Protocolului, semnat la 24 iunie 2010 la Luxemburg, de modificare a Acordului privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

**TRAIAN BĂSESCU**

București, 9 aprilie 2014.

Nr. 357.



# HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### HOTĂRÂRE

#### privind rechemarea și numirea unui consul general

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Doamna Gețiana Șerbu se recheamă din calitatea de consul general, șef al Consulatului General al României la Cahul, Republica Moldova.

Art. 2. — Doamna Gețiana Șerbu își va încheia misiunea în termen de cel mult 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri.

Art. 3. — Începând cu data încheierii misiunii doamnei Gețiana Șerbu, doamna Anca Corfu se numește consul general, șef al Consulatului General al României la Cahul, Republica Moldova.

PRIM-MINISTRU  
**VICTOR-VIOREL PONTA**

Contrasemnează:  
Ministrul afacerilor externe,  
**Titus Corlățean**

București, 11 iunie 2014.  
Nr. 484.

---

# DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### PRIM-MINISTRUL

#### DECIZIE

#### privind încetarea exercitării, cu caracter temporar, prin detașare, de către domnul Teodorescu Ion Claudiu, a funcției publice din categoria înalților funcționari publici de secretar general adjunct al Ministerului Justiției

Având în vedere propunerea formulată de Ministerul Justiției,  
în temeiul art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea  
Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare, al  
art. 89 alin. (21) și al art. 92 alin. (11) din Legea nr. 188/1999 privind Statutul  
funcționarilor publici, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

**prim-ministrul** emite prezenta decizie.

Articol unic. — La data intrării în vigoare a prezentei decizii încetează  
exercitarea, cu caracter temporar, prin detașare, de către domnul Teodorescu Ion  
Claudiu, a funcției publice din categoria înalților funcționari publici de secretar  
general adjunct al Ministerului Justiției.

PRIM-MINISTRU  
**VICTOR-VIOREL PONTA**

Contrasemnează:  
Secretarul general al Guvernului,  
**Ion Moraru**

București, 16 iunie 2014.  
Nr. 215.

---

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL MEDIULUI ȘI SCHIMBĂRILOR CLIMATICE  
DEPARTAMENTUL PENTRU APE, PĂDURI ȘI PISCICULTURĂ

## ORDIN

### pentru aprobarea Metodologiei privind organizarea activității de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice — NTLH-041

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 50.400/SON din 13 mai 2014 al Direcției managementul riscului la inundații și siguranța barajelor,

în baza prevederilor art. 10 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 244/2000 privind siguranța barajelor, republicată, cu modificările ulterioare, ale art. 64 alin. (2) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 18, art. 25 lit. c) și art. 26 lit. d) din Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare, ale paragrafelor 3.1—3.6 și 5.1—5.3 din „Normativul pentru urmărirea comportării construcțiilor hidrotehnice”, indicativ NP—087—03 aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 645/2003, precum și ale art. 12 lit. a) din Regulamentul privind urmărirea comportării în exploatare, intervențiile în timp și postutilizarea construcțiilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale avizului tehnic consultativ al Biroului Operativ al Comisiei naționale pentru siguranța barajelor și a altor lucrări hidrotehnice din data de 19 februarie 2014,

în temeiul art. 6 alin. (5) din Hotărârea Guvernului nr. 428/2013 privind organizarea și funcționarea Departamentului pentru ape, păduri și piscicultură, precum și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 48/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Schimbărilor Climatice și pentru modificarea unor acte normative în domeniul mediului și schimbărilor climatice, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul delegat pentru ape, păduri și piscicultură** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Metodologia privind organizarea activității de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice — NTLH-041, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin, pentru deținătorii cu orice titlu de baraje și alte construcții hidrotehnice încadrate în categoriile de importanță A și B, denumiți în continuare *deținători*.

Art. 2. — Direcția tehnică de specialitate cu atribuții în domeniul siguranței construcțiilor hidrotehnice din cadrul autorității publice centrale din domeniul apelor, precum și deținătorii vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Ministrul delegat pentru ape, păduri și piscicultură,  
**Adriana Doina Pană**

București, 28 mai 2014.  
Nr. 514.

ANEXĂ

## METODOLOGIE privind organizarea activității de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice

Art. 1. — (1) Deținătorii cu orice titlu de baraje și alte construcții hidrotehnice încadrate în categoriile de importanță A și B, denumiți în continuare *deținători*, sunt obligați să organizeze entități funcționale de urmărire a comportării în timp a acestor construcții — servicii, birouri, laboratoare ș.a. — distincte și bine individualizate din punct de vedere al obiectului de activitate, atât la nivelul structurii centrale, cât și al celor teritoriale ale deținătorilor respectivi.

(2) Atribuțiile și competențele acestor entități funcționale vor fi exclusiv în domeniul de urmărire a comportării în timp a construcțiilor hidrotehnice, conform prevederilor normativelor tehnice specifice în vigoare.

Art. 2. — Entitățile funcționale de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice — servicii, birouri, laboratoare ș.a. — vor fi subordonate direct conducătorului instituției centrale sau, după caz, conducătorilor structurilor teritoriale ale deținătorilor.

Art. 3. — Dimensionarea numărului de personal din cadrul entităților funcționale de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice se va face de către fiecare deținător în funcție de următorii factori majori de influență: numărul de obiective aflate în administrare; dimensiunile construcțiilor hidrotehnice supuse urmăririi sistematice; volumul și complexitatea instrumentării cu aparatură de supraveghere a construcțiilor hidrotehnice; numărul de măsurători care se efectuează etc.

Art. 4. — Structurile organizatorice ale entităților funcționale de urmărire a comportării construcțiilor hidrotehnice organizate de deținători vor fi avizate de Biroul operativ al Comisiei naționale pentru siguranța barajelor și a altor lucrări hidrotehnice — CONSIB.

Art. 5. — Deținătorii vor pune în aplicare prevederile prezentului ordin în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare.

MINISTERUL ECONOMIEI  
DEPARTAMENTUL PENTRU ÎNTREPRINDERI MICI ȘI MIJLOCII,  
MEDIUL DE AFACERI ȘI TURISM

## O R D I N

### pentru aprobarea Metodologiei de elaborare și aplicare a Testului IMM

Având în vedere dispozițiile:

— art. 9 alin. (5) din Legea nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare;

— Liniile directe privind studiile de impact (*Impact Assessment Guidelines*) — SEC (2009) 92 ale Comisiei Europene,

în temeiul dispozițiilor:

— art. 4 alin. (4<sup>3</sup>) coroborate cu art. 15 alin. (3<sup>1</sup>) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 96/2012 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale și pentru modificarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 71/2013, cu modificările și completările ulterioare;

— art. 9 alin. (5) din Hotărârea Guvernului nr. 430/2013 privind organizarea și funcționarea Departamentului pentru Întreprinderi Mici și Mijlocii, Mediul de Afaceri și Turism, cu modificările ulterioare,

**ministrul delegat pentru întreprinderi mici și mijlocii, mediul de afaceri și turism** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Metodologia de elaborare și aplicare a Testului IMM, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul delegat pentru întreprinderi mici și mijlocii, mediul de afaceri și turism,  
**Florin Nicolae Jianu**

București, 4 iunie 2014.  
Nr. 698.

ANEXĂ

## M E T O D O L O G I A

### de elaborare și aplicare a Testului IMM

#### CAPITOLUL I

##### Prevederi generale

Art. 1. — Prezenta metodologie reglementează modul de efectuare a Testului IMM prin care se evaluează sistematic impactul ex-ante al proiectelor de acte normative asupra întreprinderilor mici și mijlocii, în conformitate cu principiul «Gândeți mai întâi la scară mică» și principiul numărului constant, la care sunt obligați inițiatorii proiectelor de acte normative, conform Legii nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 2. — În sensul prezentei metodologii, următorii termeni sunt definiți astfel:

a) *IMM* — întreprinderi mici și mijlocii, astfel cum sunt definite de Legea nr. 346/2004, cu modificările și completările ulterioare;

b) *Testul IMM* reprezintă o modalitate de evaluare a impactului economic, social și de mediu pe care propunerile legislative îl au asupra IMM-urilor și constă în efectuarea unui sondaj de către inițiatorul actului normativ, înainte de demararea procesului de avizare a acestuia, cu privire la potențialele efecte generate în activitatea întreprinderilor mici și mijlocii de

introducerea noilor reglementări, prin una dintre modalitățile prevăzute la art. 7 alin. (4);

c) *principiul «Gândeți mai întâi la scară mică»* presupune ca inițiatorii actelor normative să evalueze efectele introducerii noii reglementări, mai întâi și cu precădere asupra activității întreprinderilor mici și mijlocii;

d) *principiul numărului constant* stabilește că introducerea unor noi sarcini administrative — obligații de raportare/conformare — pentru întreprinderi mici și mijlocii trebuie să aibă loc simultan cu eliminarea unor sarcini deja existente;

e) *Grupul pentru evaluarea impactului economic al actelor normative asupra întreprinderilor mici și mijlocii* este un organism consultativ, fără personalitate juridică, care funcționează sub coordonarea Departamentului pentru Întreprinderi Mici și Mijlocii, Mediul de Afaceri și Turism (*DIMMMAT*), denumit în continuare *GEIEAN*.

Art. 3. — (1) Aplicarea Testului IMM se realizează prin parcurgerea unor etape specifice prin care se evaluează potențialele efecte asupra activității IMM-urilor ca urmare a aplicării respectivei reglementări.

(2) Evaluarea rezultatelor Testului IMM trebuie să conducă la identificarea corecțiilor care se impun și la îmbunătățirea condițiilor pentru IMM-uri în definitivarea proiectelor de acte normative.

Art. 4. — Inițiatorul actului normativ are obligația de a respecta în redactarea proiectului de act normativ principiul «Gândeți mai întâi la scară mică» și principiul numărului constant.

Art. 5. — (1) Inițiatorul actului normativ poate apela la consultanța DIMMMAT pentru a stabili modalitatea de realizare a Testului IMM.

(2) DIMMMAT va implementa modalitatea aleasă de inițiatorul actului normativ pentru realizarea Testului IMM, cu participarea acestuia.

Art. 6. — Inițiatorul actului normativ are obligația de a face cunoscut pe pagina proprie de internet faptul că este realizat Testul IMM pentru proiectul de act normativ și să afișeze modalitatea în care se desfășoară Testul IMM.

## CAPITOLUL II Etapile de aplicare a Testului IMM

### SECȚIUNEA 1

#### *Consultarea părților interesate*

Art. 7. — (1) Inițiatorii actelor normative, în funcție de conținutul proiectului de act normativ, vor consulta organizațiile mediului de afaceri, asigurându-se că reprezentanții IMM-urilor vor fi consultați cu prioritate.

(2) Părțile interesate în aplicarea Testului IMM sunt IMM-urile și organizațiile de reprezentare a intereselor lor, asupra cărora au impact politicile publice de reglementare.

(3) Inițiatorul actului normativ efectuează consultarea părților interesate înainte de demararea procesului de avizare a acestuia.

(4) Inițiatorul actului normativ alege în aplicarea consultărilor una dintre următoarele modalități:

- a) sondaj online pe site-ul [www.imm.gov.ro](http://www.imm.gov.ro), în cadrul secțiunii special dedicate Testului IMM;
- b) mese rotunde de consultări cu părțile implicate;
- c) paneluri pentru testarea întreprinzătorilor pentru a verifica noile inițiative;
- d) comitete specifice;
- e) forumuri și consultări on-line.

(5) Inițiatorul actului normativ are dreptul de organiza în plus față de modalitatea prevăzută la art. 7 alin. (4) sondaje pe bază de chestionare realizate de operatori de teren, sondaje telefonice, întâlniri de lucru, consultări cu reprezentanții mediului de afaceri, audieri publice sau grupuri de lucru.

### SECȚIUNEA a 2-a

#### *Specificarea naturii influenței acțiunilor vizate*

Art. 8. — (1) În această etapă inițiatorul actului normativ identifică natura influenței proiectului de act normativ (pozitivă, negativă, mixtă sau necunoscută) asupra principalelor categorii de factori:

a) factori economici precum: competitivitatea, fluxurile de investiții, fluxurile comerciale, costurile financiare, costurile de adaptare a produselor, costurile administrative ale societăților comerciale, autoritățile statului (buget, birocrăție, structura aparatului de stat), inovația și cercetarea, consumatorii și menajele, contextul macroeconomic, alte categorii de factori economici dacă este cazul;

b) factori sociali precum: piața forței de muncă, standardele și regulile locurilor de muncă, protecția și incluziunea socială a

anumitor grupuri, sănătatea publică, sistemul educațional, cultura, alte categorii de factori sociali dacă este cazul;

c) factori de mediu precum: clima, transportul și eficiența energetică, calitatea aerului, flora, biodiversitatea și peisajul, calitatea apei, calitatea solului, resursele regenerabile și neregenerabile, utilizarea suprafețelor agricole, alte categorii de factori de mediu dacă este cazul;

d) factori specifici IMM-urilor precum: înființarea de IMM-uri, desființarea de IMM-uri, creșterea/descreșterea potențialului și performanțelor IMM-urilor existente.

(2) Pentru a evidenția cât mai clar influențele exercitate se poate utiliza drept model tabelul din anexa nr. 1.

### SECȚIUNEA a 3-a

#### *Evaluarea preliminară a întreprinderilor care vor fi cel mai probabil afectate*

Art. 9. — (1) În această etapă inițiatorul actului normativ delimitează sfera IMM-urilor ce vor fi afectate de măsurile de politică publică vizate.

(2) Elementele care trebuie luate în considerare sunt următoarele:

- a) identificarea surselor de informații ce urmează a fi explorate;
- b) identificarea caracteristicilor și a sectoarelor care urmează să fie afectate prin evidențierea repartizării efectelor pozitive și negative, astfel:

1. între sectorul public și sectorul privat;
2. între clase de întreprinderi de dimensiuni diferite;
3. între diferite domenii de activitate, conform cod CAEN Revizia 2;
4. între producătorii interni și importatori;

c) identificarea numărului și dimensiunii IMM-urilor care urmează să fie afectate din perspectiva:

1. costurilor;
2. prețurilor;
3. investițiilor;
4. inovării;
5. profitabilității;
- d) identificarea proporției numărului de locuri de muncă vizate de politica publică respectivă, pe diferite categorii de întreprinderi;
- e) identificarea legăturilor cu alte sectoare și a efectelor posibile pe lanțul de furnizori/clienti între sectoarele economice implicate.

### SECȚIUNEA a 4-a

#### *Măsurarea impactului asupra IMM-urilor*

Art. 10. — (1) Măsurarea impactului presupune evidențierea pe categorii de întreprinderi a influențelor specificate în secțiunea a 2-a și cuantificarea acestora. Se va analiza calitativ și cantitativ distribuția costurilor potențiale și a beneficiilor, ținând cont de dimensiunea întreprinderii și făcând diferențieri între întreprinderi micro, mici, mijlocii și mari.

(2) Factorii ce fac obiectul măsurării impactului sunt:

a) factori cantitativi: costuri, prețuri, profit, investiții, inovare, locuri de muncă, venituri la bugetul statului, alte categorii de factori cantitativi dacă este cazul;

b) factori calitativi: calitatea locurilor de muncă, calitatea mediului, protecția și incluziunea socială a anumitor grupuri, sistemul educațional, cultura, birocrăția, structura aparatului de stat, alte categorii de factori calitativi dacă este cazul. Factorii calitativi vor fi argumentați.

(3) Prin analiza calitativă și cantitativă se evaluează intensitatea impactului generat de politica publică asupra factorilor economici, sociali, de mediu și specifici IMM-urilor,

urmând a se utiliza informațiile obținute pentru analiza cost-beneficiu.

Art. 11. — (1) Analiza cost-beneficiu constă din agregarea principalelor beneficii, respectiv costuri și în evidențierea elementelor calitative implicate. În această etapă se compară costurile cu beneficiile, de aceea este necesară o actualizare care ține cont de factorul „timp”.

(2) Analiza în dinamică a costurilor și beneficiilor facilitează evidențierea fenomenelor economice ce nu au întotdeauna o evoluție liniară. În acest sens, trebuie vizate următoarele orizonturi de timp:

- termen scurt: maximum 1 an;
- termen mediu: 2—3 ani;
- termen lung: 4—5 ani.

(3) Analiza măsurilor cu impact asupra mediului de afaceri trebuie să vizeze separat:

- a) costurile și beneficiile din punctul de vedere al bugetului statului;
- b) costurile și beneficiile din punctul de vedere al întreprinderilor.

(4) Tipurile de costuri care se utilizează în analiza cost-beneficiu sunt:

- a) costurile financiare rezultate din obligațiile de plată a taxelor sau din obligații fiscale;
- b) costurile substanțiale rezultate din obligațiile de a adapta natura produsului/serviciului și/sau procesul de livrare a produsului/serviciului pentru a îndeplini standardele economice, sociale și de mediu (de exemplu, achiziționarea de echipamente noi, de servicii de training sau angajarea de personal, investiții adiționale care trebuie făcute);
- c) costurile administrative rezultate din obligația de a oferi informații autorităților publice și/sau terților despre activitățile sau produsele companiei, inclusiv costurile administrative ocazionale sau recurente.

(5) Pentru calculul costurilor și beneficiilor actualizate se pot utiliza modelele de tabele din anexa nr. 2.

(6) În efectuarea analizelor vor fi luate în considerare și următoarele elemente adiționale:

- a) posibilele pierderi de competitivitate cauzate de factori externi cum ar fi disponibilitatea finanțării, regimul de taxe, accesul la resurse sau competențe;
- b) posibile schimbări în comportamentul competitorilor, furnizorilor sau clienților;
- c) posibilul impact asupra barierelor la intrarea în afaceri a unor noi firme, concurența pe piață, structura pieței;
- d) impactul posibil asupra inovației, înțeleasă atât ca inovație tehnologică, cât și ca inovație nontehnologică (procese, marketing);
- e) beneficiile, dacă este cazul, care decurg din politica publică propusă (reducerea poverii, îmbunătățirea productivității și a competitivității, investiții mai mari sau inovații);
- f) alte elemente adiționale.

#### SECȚIUNEA a 5-a

##### **Măsuri propuse și evaluarea opțiunilor alternative**

Art. 12. — (1) Dacă analiza cost-beneficiu arată că IMM-urile se confruntă cu o povară relativ mai mare, se poate lua în considerare utilizarea măsurilor specifice IMM-urilor pentru a asigura același nivel tuturor și respectarea principiului proporționalității.

(2) Alegerea măsurilor specifice care vor fi utilizate pentru temperarea efectelor nedorite pot fi:

- a) nonintervenția statului (de exemplu: dacă costurile implicate de măsura în cauză sunt net superioare beneficiilor pe care le generează);
- b) autoreglementarea (de exemplu: anumite zone pot fi lăsate să se autoreglementsze prin intermediul codurilor de bună practică de la nivelul asociațiilor profesionale);

c) furnizarea de informații și îndrumări pertinente (de exemplu: în anumite cazuri, obiectivele pe care le urmărește măsura analizată pot fi atinse prin intermediul furnizării de îndrumări și printr-o mai bună informare a operatorilor economici);

d) reglementarea prescriptivă (de exemplu: impunerea prin lege a unor standarde obligatorii referitoare fie la tehnologiile ce urmează a fi utilizate, fie la rezultatele ce urmează a fi obținute);

e) excepții complete sau parțiale pentru IMM-uri în funcție de dimensiunea acestora (de exemplu: afacerile sub un anumit prag nu trebuie să se conformeze cu anumite obligații specifice atunci când acestea nu invalidează scopul original al legislației);

f) reduceri sau excepții temporare (de exemplu: perioadele de tranziție în care IMM-urile sunt exceptate sau intervale mai lungi pentru anumite obligații);

g) reduceri de taxe sau ajutor financiar direct pentru compensarea costurilor suportate dacă acest lucru este compatibil cu legislația existentă (referitoare la competiție sau comerț internațional);

h) taxe reduse (de exemplu: atunci când aceste taxe sunt foarte mari și/sau reprezintă un cost fix care este resimțit disproporționat de IMM-uri);

i) obligații declarative simplificate pentru IMM-uri (de exemplu: în domeniul statisticii, explorarea sinergiilor posibile cu obligațiile declarative existente);

j) campanii de informare specifice sau ghiduri de utilizare, training și birouri/puncte de informare dedicate (de exemplu: birouri de informare specifice IMM-urilor care oferă informații adecvate întreprinderilor mici);

k) luarea sistematică în considerare a inițiativelor de simplificare generale de care pot beneficia în special IMM-urile (de exemplu: posibilitatea de a utiliza facilitățile online, inspecții specificate).

#### SECȚIUNEA a 6-a

##### **Redactarea raportului Testului IMM**

Art. 13. — (1) Testul IMM se finalizează cu un raport întocmit de către inițiatorul actului normativ.

(2) Modelul raportului Testului IMM este prevăzut în anexa nr. 3.

#### CAPITOLUL III

##### **Procedura de realizare a consultărilor**

#### SECȚIUNEA I

##### **Realizarea consultărilor prin intermediul unui sondaj online**

Art. 14. — Inițiatorul actului normativ va elabora întrebările pe care sondajul online le conține, consultându-se cu DIMMMAT, organizațiile reprezentative ale IMM-urilor și reprezentanții mediului de afaceri în vederea aplicării Testului IMM.

Art. 15. — (1) După redactarea întrebărilor, acestea se trimit către DIMMMAT în format electronic și în format fizic, însoțite de copia scanată a adresei de înaintare semnate, ștampilate și înregistrate a inițiatorului actului normativ.

(2) Întrebările sondajului vor fi însoțite de proiectul actului normativ și de o scurtă descriere în care vor fi menționate principalele modificări sau completări aduse de noua reglementare.

Art. 16. — (1) După primirea sondajului, acesta va fi afișat pe site-ul [www.imm.gov.ro](http://www.imm.gov.ro) în termen de maximum o zi lucrătoare.

(2) Sondajul va fi activ pe site timp de 5 zile calendaristice pentru primirea răspunsurilor la întrebări. În cazuri urgente, motivate de inițiatorul actului normativ, sondajul va fi activ o perioadă de 3 zile.

(3) Perioada de realizare a sondajului poate fi prelungită cu maximum 3 zile, dacă se consideră că este necesară o analiză

suplimentară a efectelor actului normativ, la solicitarea scrisă a inițiatorului actului normativ, trimisă înainte expirării perioadei inițiale.

Art. 17. — În prima zi lucrătoare după expirarea perioadei de activitate a sondajului, DIMMMAT va transmite în format electronic la adresa de poștă electronică de la care s-a primit solicitarea rezultatele sondajului în forma neprelucrată.

Art. 18. — În termen de maximum două zile lucrătoare de la primirea rezultatelor sondajului, inițiatorul actului normativ va redacta raportul Testului IMM.

Art. 19. — Evaluarea rezultatelor Testului IMM trebuie să conducă la identificarea corecțiilor și îmbunătățirilor care se impun în definitivarea proiectului de act normativ.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### Realizarea Testului IMM prin alte modalități

Art. 20. — (1) În cazul realizării Testului IMM prin una dintre modalitățile prevăzute la art. 7 alin. (4) lit. b)–e), participarea inițiatorului actului normativ la întâlniri și/sau dezbateri este obligatorie.

(2) Inițiatorul actului normativ va prelua rezultatele consultărilor, realizate în condițiile alin. (1), și va redacta raportul Testului IMM.

(3) Inițiatorul actului normativ are obligația de a asigura toate materialele necesare pentru desfășurarea consultărilor.

(4) Consultările realizate în condițiile prezentului articol nu pot depăși 5 zile calendaristice.

#### SECȚIUNEA a 3-a

##### Avizarea raportului Testului IMM

Art. 21. — Raportul Testului IMM se transmite de inițiatorul actului normativ în format electronic și fizic la DIMMMAT pentru a fi analizat de GEIEAN care va emite un aviz consultativ.

Art. 22. — (1) DIMMMAT poate supune analiza raportului Testului IMM către membrii GEIEAN online sau în cadrul întrunirilor acestuia.

(2) Membrii GEIEAN își exprimă votul online în legătură cu avizul Testului IMM, dacă acesta este supus analizei online ori dacă membrii hotărăsc în acest fel.

Art. 23. — (1) Avizul consultativ al GEIEAN asupra Testului IMM poate fi favorabil, favorabil cu observații sau negativ.

(2) Avizul negativ al GEIEAN trebuie să fie motivat.

(3) Avizul GEIEAN se ia prin votul majorității simple a membrilor care votează.

(4) În caz de egalitate de voturi, votul președintelui GEIEAN are rol hotărâtor în privința avizului.

(5) Dacă niciun membru al GEIEAN nu votează sau la ședința GEIEAN nu participă niciun membru, raportul Testului IMM se consideră avizat favorabil în forma prezentată de inițiatorul actului normativ.

Art. 24. — Avizul se transmite de DIMMMAT către inițiatorul actului normativ și va însoți proiectul de act normativ pe tot parcursul acestuia.

Art. 25. — Anexele nr. 1–3 fac parte integrantă din prezenta metodologie.

ANEXA nr. 1  
la metodologie

Tabel model privind evidențierea influenței acțiunilor vizate

Factor	Acțiune	$A_i$	...	$A_n$
Economic	$E_j$	+/-/±/?	...	...
	...	...	...	...
	$E_m$	...	...	...
Social	$S_k$	...	...	...
	...	...	...	...
	$S_p$	...	...	...
Mediu	$M_l$	...	...	...
	...	...	...	...
	$M_r$	...	...	...
Specifici IMM-urilor	$I_s$			
	.....			
	$I_v$			

$A_i$  — acțiunea „i” a măsurii vizate,  
unde „i” ia valori de la 1 la n; n — numărul acțiunilor vizate.

$E_j$  — factorul economic „j”,  
unde „j” ia valori de la 1 la m; m — numărul factorilor economici luați în calcul.

$S_k$  — factorul social „k”,  
unde „k” ia valori de la 1 la p; p — numărul factorilor sociali luați în calcul.

$M_l$  — factorul de mediu „l”,  
unde „l” ia valori de la 1 la r; r — numărul factorilor de mediu luați în calcul.

$I_s$  — factorul specific IMM „l”,  
unde „l” ia valori de la s la v; v — numărul factorilor specifici IMM-urilor luați în calcul.

„+” — influență pozitivă; „-” — influență negativă;

„±” — influență mixtă; „?” — influență necunoscută.

## Tabele pentru calculul costurilor și beneficiilor actualizate

C O S T U R I	Descrierea principalelor categorii de costuri nemonetizate			
	Descrierea principalelor categorii de costuri monetizate	An	Cost nominal (u.m.)	Cost actualizat (u.m.)
		1		
		...		
		TOTAL		

B E N E F I C I I	Descrierea principalelor categorii de beneficii nemonetizate			
	Descrierea principalelor categorii de beneficii monetizate	An	Beneficiu nominal (u.m.)	Beneficiu actualizat (u.m.)
		1		
		...		
		TOTAL		

Raportul Testului IMM va cuprinde în mod obligatoriu cel puțin elementele care sunt menționate în modelul prezentat. Inițiatorul actului normativ are dreptul de a completa Raportul Testului IMM cu orice alte informații pe care le consideră necesare.

— Model Raport Test IMM —

### Raportul Testului IMM

#### 1. Informații generale:

— se indică autorul raportului — autoritatea/instituția publică care este inițiatorul actului normativ;  
— data redactării raportului;  
— domeniul acoperit de proiectul de act normativ (fiscal, juridic, administrativ etc.).

#### 2. Prezentarea situației actuale:

— se face o scurtă prezentare a situației prezente în domeniul/sectorul care se dorește a fi reglementat și/sau modificat prin proiectul de act normativ.

#### 3. Obiectivele urmărite prin inițiativa de reglementare:

— se face o scurtă prezentare a obiectivelor și rezultatelor urmărite prin noul act normativ.

#### 4. Structura Testului IMM:

— se prezintă modalitatea aleasă pentru consultări, criteriile care au stat la baza alegerii ei, perioada în care s-a realizat

Testul IMM, numărul de participanți, mărimea respondenților — micro, mici, mijlocii — domeniile în care activează aceștia.

#### 5. Rezultatele obținute:

— se prezintă separat impactul economic, social, de mediu și specific IMM-urilor, pe care respondenții cred că îl vor avea asupra lor noile reglementări.

#### 6. Concluzii:

— raportul se încheie cu o constatare finală care prezintă dacă este necesar să fie introdusă noua măsură prin actul normativ, dacă este necesară, dar se impun măsuri de îmbunătățire, enumerându-se care sunt acestea, ori dacă nu este necesar să fie introdusă reglementarea respectivă.

— raportul se semnează de persoanele care au efectuat analiza Testului IMM, menționându-se instituția, funcția și numele acestora.

## RECTIFICĂRI

În cuprinsul Ordinului ministrului transporturilor nr. 547/2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activității conexe activităților de transport naval — serviciul de siguranță pilotajul navelor maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiasi port și pe căile navigabile interioare, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 353 din 14 mai 2014, se face următoarea rectificare:

— la art. 14 (cu referire la norma de la art. 3 din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.008/2012), în loc de: „*în baza prevederilor prezentului ordin*” se va citi: „*în baza prevederilor legale în vigoare*”.

★

În cuprinsul Ordinului ministrului transporturilor nr. 548/2014 privind autorizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activității conexe activităților de transport naval — serviciul de siguranță remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 353 din 14 mai 2014, se face următoarea rectificare:

— la art. 14 (cu referire la norma de la art. 2 din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 764/2010), în loc de: „*în baza prevederilor prezentului ordin*” se va citi: „*în baza prevederilor legale în vigoare*”.

★

La forma republicată a Legii nr. 94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 238 din 3 aprilie 2014, se face următoarea rectificare:

— la art. 49, după alin. (3) se va citi:

„(4) *Persoanele care au îndeplinit funcția de consilier de conturi pe durata unui mandat complet beneficiază, la data pensionării, de pensie de serviciu, în cuantumul prevăzut de lege pentru magistrați.*”

★

La Ordinul ministrului sănătății și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 619/360/2014 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare în anul 2014 a Hotărârii Guvernului nr. 400/2014 pentru aprobarea pachetelor de servicii și a Contractului-cadru care reglementează condițiile acordării asistenței medicale în cadrul sistemului de asigurări sociale de sănătate pentru anii 2014—2015, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 403 și 403 bis din 30 mai 2014, se fac următoarele rectificări:

— în anexa nr. 17, lit. A, tabelul de la pct. 2, nr. crt. 70, coloana „Tarif decontat de casa de asigurări de sănătate — lei —”, în loc de: „625,30” se va citi: „399,12”;

— în anexa nr. 22, cap. I, lit. B, pct. 6 de la „Notă pentru litera B”, în loc de: „... pozițiile 1—7,...” se va citi: „... pozițiile 1—8,...”.

---

---

**EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI**

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, 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. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948368 806658