

## EXPUNERE DE MOTIVE

Programul de Guvernare pentru anii 2005 – 2008 privind Strategia în domeniul transporturilor prevede ca obiectiv redresarea financiară a societăților naționale.

Realizarea acestui obiectiv impune luarea unor măsuri financiare care să permită societăților feroviare să-și îmbunătățească situația financiară prin reducerea creanțelor și arieratelor.

Caracterul de urgență al prezentului act normativ constă în necesitatea stringentă de aplicare imediată a măsurilor financiare pentru redresarea financiară a operatorului național de transport feroviar de călători, care datorită neachitării obligațiilor sale către administratorul infrastructurii feroviare îi creează acestuia mari greutăți în desfășurarea activității. Astfel, din cauza creanțelor înregistrate, administratorul infrastructurii feroviare nu-și poate achita obligațiile sale de plată către furnizorii de bunuri și servicii care pentru neplată au blocat toate conturile bancare ale acestuia și au instituit titluri executorii urmate de executarea silită a principalelor bunuri mobile și imobile, inclusiv a celor care concură la siguranța circulației. În această situație, administratorul infrastructurii feroviare nu mai poate acționa pentru remedierea de urgență a liniei și instalațiilor feroviare, acolo unde se pune în pericol siguranța circulației. Ieșirea din parametri privind siguranța circulației și neluarea măsurilor urgente de remediere, obligă administratorul infrastructurii feroviare să închidă circulația trenurilor de marfă și călători. Pentru a evita aceste situații este nevoie urgentă de promovarea acestui act normativ care asigură condițiile necesare ca societățile feroviare să aibă posibilitatea financiară de remediere a situațiilor de urgență și de desfășurare a traficului feroviar de marfă și de călători în parametri de siguranță a circulației.

Din aceste considerente, este necesară modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare, transportul feroviar public de călători este subvenționat de la bugetul de stat. Potrivit art.5 alin.(4), diferențele dintre tarifele stabilite cu avizul autorităților publice competente pentru transportul feroviar de călători și costurile reale de transport, la care se adaugă o cotă parte de profit între 3% și 5%, se primesc de către operatorii de transport feroviari de la bugetul de stat și constituie plata serviciilor publice sociale pentru transportul feroviar de călători.

În perioada 2001 – 2006, nivelul anual al subvenției aprobate prin legile bugetului de stat, pentru transportul feroviar public de călători, nu a acoperit diferența dintre tarifele stabilite și costurile reale de transport ceea ce a condus la lipsa disponibilităților bănești necesare operatorului național de transport feroviar de călători pentru achitarea obligațiilor sale de plată către furnizorii de bunuri și servicii, din care cea mai mare datorie o reprezintă obligațiile de plată pentru utilizarea infrastructurii feroviare. În această situație nici administratorul infrastructurii feroviare nu și-a putut asigura resursele financiare necesare pentru crearea condițiilor de funcționare în siguranță a circulației feroviare. Astfel, se înregistrează în prezent lucrări neefectuate la scadență pentru 36% din totalul kilometrilor de cale ferată, 61% din totalul podurilor și podețelor, 87% din instalațiile de centralizare și 86% din instalațiile fixe de tracțiune electrică. Consecința acestor lucrări neefectuate la scadență este existența unui număr de 331 restricții de viteză și creșterea cu 30% a numărului de defectări a elementelor infrastructurii feroviare cu implicații asupra regularității circulației trenurilor și crearea premizelor pentru producerea evenimentelor feroviare.

Pentru reglementarea situației financiare a sistemului feroviar, se propune ca în anul 2006 prin excepție de la prevederile art.5 alin.(4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare, să se aloce o subvenție mai mare decât cea care asigură încadrarea în cota de profit de 5%. În acest fel este posibil ca în anul 2006 subvenția suplimentară acordată în limita unei cote de profit de 25% pentru transportul feroviar de călători să permită obținerea lichidităților bănești necesare achitării obligațiilor restante de plată către administratorul infrastructurii feroviare.

Totodată, în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare, administrarea infrastructurii feroviare, proprietate publică sau proprietate privată a statului se asigură de Compania Națională a Căilor Ferate Române.

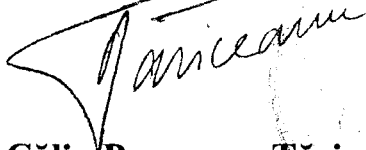
Caracterul de urgență pentru modificare a art.21<sup>1</sup> rezultă din faptul că prevederile acestuia lăsau posibilitatea interpretării conținutului economic al noțiunii de cheltuială pentru reparațiile infrastructurii feroviare ca o contrapartidă acordată din bugetul de stat și nu ca o obligație a bugetului de stat. Din acest motiv, administratorul infrastructurii feroviare nu-și poate utiliza fondurile alocate de la bugetul de stat deoarece, considerate ca o contrapartidă, ele nu pot fi accesate decât în condițiile în care nu are obligații restante către furnizorii de utilități și către bugetul general consolidat al statului. Deoarece situația financiară prezentată mai sus nu permite administratorului infrastructurii feroviare să-și achite obligațiile restante, acesta nu poate accesa fondurile alocate de la bugetul de stat și în consecință nu poate efectua nici lucrările de reparații la infrastructura feroviară publică.

Costurile anuale de funcționare a infrastructurii feroviare publice din România se stabilesc de către Compania Națională care administrează infrastructura feroviară pe baza traficului contractat cu operatorii feroviari, a normativelor tehnice de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii. În cadrul acestora, cheltuielile pentru investiții, reparații, modernizări și/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat conform art.25 alin.(1).

Deoarece textul art.21<sup>1</sup> din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care se referă la costurile de funcționare, cuprinde și referiri la veniturile obținute din exploatarea infrastructurii feroviare, venituri care sunt explicitate în alte articole, se propune modificarea acestui articol în sensul renunțării la alineatele privind detalierea modului de justificare a veniturilor și cheltuielilor în vederea aprobării lor de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului având în vedere că acesta nu este organul legislativ care aprobă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM-MINISTRU**



**Călin Popescu - Tăriceanu**