

Dezbaterile au avut loc în ședința publică din data de 14 iunie 2005, fiind consemnate în încheierea din acea dată, când, la cererea autorului excepției din Dosarul nr. 37D/2005, Ciobanu Filofteia, ținând seama de prevederile art. 14 din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, coroborate cu cele ale art. 260 alin. 1 din Codul de procedură civilă, Curtea a amânat pronunțarea pentru data de 21 iunie 2005.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarelor, reține următoarele:

Prin Încheierea din 10 ianuarie 2005, pronunțată în Dosarul nr. 1.816/2004, **Tribunalul Brașov a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă**, excepție ridicată de către Ciobanu Filofteia cu prilejul soluționării unui recurs civil.

Prin Încheierea din 28 decembrie 2004, pronunțată în Dosarul nr. 3.251/2004, **Judecătoria Oltenița a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă și ale art. VII din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 pentru reglementarea unor măsuri financiare**, excepție ridicată de Regia Autonomă de Gospodărire Comunală și Locativă Oltenița.

Prin Încheierea din 25 februarie 2005, pronunțată în Dosarul nr. 477/2004, **Judecătoria Târgoviște a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă**, excepție ridicată de Societatea Comercială „Blind Romana Construcții Blindaje Export-Import” — S.R.L. din Târgoviște.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorii acesteia susțin, în esență, următoarele:

Cu privire la dispozițiile art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, autorul excepției din Dosarul nr. 37D/2005 consideră că acestea încalcă prevederile art. 11 alin. (1) și (2), art. 20, art. 47 din Constituție, precum și pe cele ale art. 9 și art. 11 paragraful 1 și paragraful 2 teza întâi din Pactul internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale, ale părții I pct. 1, 13, 24 și 30 din Carta socială europeană revizuită, ale art. 12, art. 13 paragraful 1 și art. 24 din aceeași cartă și ale art. 25 alin. 1 și art. 28 din Declarația Universală a Drepturilor Omului, deoarece prevăd obligativitatea depunerii unei cauțiuni pentru suspendarea executării silite, în condițiile în care persoana care face cererea de suspendare este „o victimă pe care Statul a redus-o la zero lei/lună, prin suprimarea ilegală a exercițiului profesiei” și care nu are nici un venit.

Autorul excepției din Dosarul nr. 298D/2005 consideră că art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă este neconstituțional, deoarece nu precizează motivele pentru care instanța de judecată poate dispune măsura suspendării. În aceste condiții, „art. 44 și 135 din Constituție sunt golite de conținut, [...], în sensul că proprietarul — în speță, creditorul — nu se poate bucura de prerogativele proprietății din cauza conduitei debitorului [...]” care uzează de dispozițiile art. 403 alin. (1) din Codul de procedură civilă pentru suspendarea executării.

Cu privire la art. VII alin. (1), (2), (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 pentru reglementarea unor măsuri financiare, autorul excepției din Dosarul nr. 42D/2005 susține că aceste texte contravin dispozițiilor

constituționale ale art. 47 alin. (1) privitor la nivelul de trai și art. 135 privitor la economia României. În acest sens arată că a încheiat un acord de împrumut subsidiar și de garanție cu Ministerul Finanțelor Publice, pe care însă nu l-a putut respecta în ceea ce privește rambursarea sumelor împrumutate. Ca urmare, la cererea Ministerului Finanțelor Publice, Administrația Finanțelor Publice Oltenița a declanșat procedura executării silite și a obținut poprirea sumelor aflate în conturile sale. Deoarece obiectul de activitate al autorului excepției îl constituie „producția și distribuția apei calde, furnizarea energiei termice, captarea, tratarea și distribuția apei, salubritatea orașului Oltenița”, consideră că, prin efectul art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă și al Ordonanței Guvernului nr. 29/2004, „regia ar fi lipsită de o sumă importantă care este necesară achiziționării combustibilului”, ceea ce ar duce atât la „lezarea drepturilor regiei, cât și ale beneficiarilor de servicii pe care aceasta le furnizează”.

Tribunalul Brașov apreciază că excepția de neconstituționalitate nu este întemeiată, Curtea Constituțională pronunțându-se deja în mai multe rânduri și respingând excepțiile de neconstituționalitate ridicate. În speță, „prin prevederile Codului de procedură civilă nu se încalcă nici Legea fundamentală, nici convențiile internaționale la care România este parte. [...] De altfel, art. 406 din Codul de procedură civilă prevede expres bunurile care nu pot fi urmărite, asigurând în acest fel o protecție specială a debitorului”.

Judecătoria Oltenița apreciază, de asemenea, că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată întrucât „prin stabilirea unei cauțiuni pentru cererile de suspendare a executării silite [...] nu se urmărește producerea unui prejudiciu contestatorului ci asigurarea” că nu se va tergiversa executarea silite.

Judecătoria Târgoviște consideră, la rândul său, că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, întrucât posibilitatea suspendării executării silite apără însuși dreptul de proprietate în cazul în care executarea silite a fost pornită sau se face cu nerespectarea dispozițiilor legale. Astfel, condiționată de plata unei cauțiuni care să acopere prejudiciile suferite de cealaltă parte în cazul în care contestația la executare nu este întemeiată, cererea de suspendare a executării silite nu încalcă dispozițiile Legii fundamentale.

În conformitate cu dispozițiile art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierile de sesizare au fost comunicate președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului, precum și Avocatului Poporului, pentru a-și formula punctele de vedere cu privire la excepția ridicată.

Guvernul apreciază că textele de lege criticate nu contravin dispozițiilor constituționale invocate. Astfel, procedura contestației la executare asigură garanții suficiente pentru protecția dreptului de proprietate al tuturor părților implicate în proces, prin însuși faptul că le oferă posibilitatea de a contesta executarea, de a solicita suspendarea acesteia, iar în cazul admiterii contestației și desființării titlului executoriu sau a înseși executării silite, persoanele interesate au dreptul la întoarcerea executării prin restabilirea situației anterioare acesteia. Totodată, apreciază că accesul la justiție este pe deplin respectat de dispozițiile art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, întrucât autorul cererii de suspendare are posibilitatea formulării unui recurs, inclusiv în ceea ce privește stabilirea

cuantumului cauțiunii, în cazul în care apreciază că acesta este exagerat.

Împrejurarea că, prin obligarea la plata cauțiunii a regiilor autonome de gospodărire locativă, acestea ar fi lipsite de o sumă importantă care este necesară achiziționării combustibilului, ceea ce ar duce atât la lezarea drepturilor regiei, cât și ale beneficiarilor de servicii pe care aceasta le furnizează în susținerea acesteia, „ține mai mult de modalitatea de stabilire a cuantumului cauțiunii de către instanță, deci de aplicarea practică a textului criticat în funcție de circumstanțele speței și mai puțin de pretinsa neconcordanță a acestuia cu prevederile constituționale invocate“.

Cu privire la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. VII din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004, „întreaga argumentație a autorului excepției subliniază imposibilitatea desfășurării activității debitoarei în situația în care executarea silită continuă, ceea ce evident nu reprezintă o problemă de neconstituționalitate, ci una legată de efectele aplicării în practică a procedurii executării silite“.

Avocatul Poporului apreciază că prevederile art. VII din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 și art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă sunt constituționale întrucât „înstituirea prin textele de lege criticate a unor obligații financiare ale Ministerului Finanțelor Publice față de Banca Națională a României, rezultate din neefectuarea decontării în lei a plăților făcute de Banca Națională a României, asigură tocmai protejarea intereselor naționale în activitatea economică, financiară și valutară“, iar „faptul că, până la soluționarea contestației la executare“ instanța competentă poate suspenda executarea obligând contestatorul la plata unei cauțiuni „nu contravine sub nici un aspect principiilor consacrate prin art. 135 din Constituție“.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au comunicat punctele lor de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierile de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, rapoartele întocmite de judecătorii-raportori, susținerile părții prezente, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și dispozițiile Legii nr. 47/1992, reține următoarele:

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

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 177 din 26 iulie 1993, modificat prin art. I pct. 156 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 138/2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 479 din 2 octombrie 2000, precum și dispozițiile art. VII alin. (1), (2), (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 pentru reglementarea unor măsuri financiare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 90 din 31 ianuarie 2004, aprobată cu modificări prin Legea nr. 116/2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 353 din 22 aprilie 2004.

Textele criticate au următorul conținut:

— Art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă: „*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.*“

— Art. VII alin. (1)–(4) din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004: „(1) *Obligațiile financiare ale Ministerului Finanțelor Publice față de Banca Națională a României, rezultate din neefectuarea decontării în lei a plăților făcute de Banca Națională a României în contul serviciului datoriei publice externe pentru anii 2002–2003 aferente împrumuturilor externe contractate de stat și subîmprumutate beneficiarilor finali prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta ordonanță, au ca sursă de plată și se achită de către Ministerul Finanțelor Publice din fondul de risc pentru garanții de stat pentru împrumuturi externe, constituit în baza Legii datoriei publice nr. 81/1999.*

(2) *Sumele alocate din fondul de risc pentru garanții de stat pentru împrumuturi externe vor fi regularizate cu bugetul de stat.*

(3) *Ministerul Finanțelor Publice va acționa în vederea recuperării integrale a sumelor prevăzute la alin. (1) de la beneficiarii împrumuturilor externe, la cursul de schimb comunicat de Banca Națională a României în vigoare la data plății la extern, conform prevederilor din acordurile de împrumut subsidiar și de garanție încheiate cu aceștia.*

(4) *Sumele recuperate de Ministerul Finanțelor Publice în condițiile alin. (3) se virează la fondul de risc pentru garanții de stat pentru împrumuturi externe, în vederea reîntregirii acestuia [...].“*

Autorii excepției susțin că dispozițiile legale criticate încalcă prevederile constituționale cuprinse în art. 11 alin. (1) și (2), ale art. 20, 44, 47 și 135, care au următorul conținut:

— Art. 11 alin. (1) și (2): „(1) *Statul român se obligă să îndeplinească întocmai și cu bună-credință obligațiile ce-i revin din tratatele la care este parte.*

(2) *Tratatele ratificate de Parlament, potrivit legii, fac parte din dreptul intern.*“;

— Art. 20: „(1) *Dispozițiile constituționale privind drepturile și libertățile cetățenilor vor fi interpretate și aplicate în concordanță cu Declarația Universală a Drepturilor Omului, cu pactele și cu celelalte tratate la care România este parte.*

(2) *Dacă există neconcordanțe între pactele și tratatele privitoare la drepturile fundamentale ale omului, la care România este parte, și legile interne, au prioritate reglementările internaționale, cu excepția cazului în care Constituția sau legile interne conțin dispoziții mai favorabile.*“;

— Art. 44: „(1) *Dreptul de proprietate, precum și creanțele asupra statului, sunt garantate. Conținutul și limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege.*

(2) *Proprietatea privată este garantată și ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular. Cetățenii străini și apatrizii pot dobândi dreptul de proprietate privată asupra terenurilor numai în condițiile rezultate din aderarea României la Uniunea Europeană și din alte tratate internaționale la care România este parte, pe bază de reciprocitate, în condițiile prevăzute prin lege organică, precum și prin moștenire legală.*

(3) *Nimeni nu poate fi expropriat decât pentru o cauză de utilitate publică, stabilită potrivit legii, cu dreaptă și prealabilă despăgubire.*

(4) *Sunt interzise naționalizarea sau orice alte măsuri de trecere silită în proprietate publică a unor bunuri pe baza*

apartenenței sociale, etnice, religioase, politice sau de altă natură discriminatorie a titularilor.

(5) Pentru lucrări de interes general, autoritatea publică poate folosi subsolul oricărei proprietăți imobiliare, cu obligația de a despăgubi proprietarul pentru daunele aduse solului, plantațiilor sau construcțiilor, precum și pentru alte daune imputabile autorității.

(6) Despăgubirile prevăzute în alineatele (3) și (5) se stabilesc de comun acord cu proprietarul sau, în caz de divergență, prin justiție.

(7) Dreptul de proprietate obligă la respectarea sarcinilor privind protecția mediului și asigurarea bunei vecinătăți, precum și la respectarea celorlalte sarcini care, potrivit legii sau obiceiului, revin proprietarului.

(8) Averele dobândite licit nu poate fi confiscată. Caracterul licit al dobândirii se prezumă.

(9) Bunurile destinate, folosite sau rezultate din infracțiuni ori contravenții pot fi confiscate numai în condițiile legii.“;

— Art. 47: „(1) Statul este obligat să ia măsuri de dezvoltare economică și de protecție socială, de natură să asigure cetățenilor un nivel de trai decent.

(2) Cetățenii au dreptul la pensie, la concediu de maternitate plătit, la asistență medicală în unitățile sanitare de stat, la ajutor de șomaj și la alte forme de asigurări sociale publice sau private, prevăzute de lege. Cetățenii au dreptul și la măsuri de asistență socială, potrivit legii.“;

— Art. 135: „(1) Economia României este economie de piață, bazată pe libera inițiativă și concurență.

(2) Statul trebuie să asigure:

a) libertatea comerțului, protecția concurenței loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție;

b) protejarea intereselor naționale în activitatea economică, financiară și valutară;

c) stimularea cercetării științifice și tehnologice naționale, a artei și protecția dreptului de autor;

d) exploatarea resurselor naturale, în concordanță cu interesul național;

e) refacerea și ocrotirea mediului înconjurător, precum și menținerea echilibrului ecologic;

f) crearea condițiilor necesare pentru creșterea calității vieții;

g) aplicarea politicilor de dezvoltare regională în concordanță cu obiectivele Uniunii Europene.“

De asemenea, autorul excepției din Dosarul nr. 37D/2005 a invocat și încălcarea următoarelor prevederi din acte internaționale la care România este parte:

— Art. 9 din Pactul internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale, ratificat de România prin Decretul nr. 212/1974, publicat în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 146 din 20 noiembrie 1974: „Statele părți la prezentul Pact recunosc dreptul pe care îl are orice persoană la securitate socială, inclusiv asigurări sociale.“;

— Art. 11 din același pact: „1. Statele părți la prezentul Pact recunosc dreptul oricărei persoane la un nivel de trai suficient pentru ea însăși și familia sa, inclusiv hrană, îmbrăcăminte și locuință suficiente, precum și la o îmbunătățire continuă a condițiilor sale de existență. Statele părți vor lua măsuri potrivite pentru a asigura realizarea acestui drept și recunosc în acest scop importanța esențială a unei cooperări internaționale liber consimțite.

2. Statele părți la prezentul Pact, recunoscând dreptul fundamental pe care îl are orice persoană de a fi protejată de

foame, vor adopta, fiecare în parte și prin cooperare internațională, măsurile necesare, inclusiv programe concrete.“;

— Dispoziții din Carta socială europeană revizuită, adoptată la Strasbourg la 3 mai 1996, ratificată de România prin Legea nr. 74/1999, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 193 din 4 mai 1999, și anume:

• Partea I, pct. 1: „Orice persoană trebuie să aibă posibilitatea de a-și câștiga existența printr-o muncă liber întreprinsă.“;

• Partea I, pct. 13: „Orice persoană lipsită de resurse suficiente are dreptul la asistență socială și medicală.“;

• Partea I, pct. 24: „Toți lucrătorii au dreptul la protecție în caz de concediere.“;

• Partea I, pct. 30: „Orice persoană are dreptul la protecție împotriva sărăciei și a excluderii sociale.“;

• Art. 12 „Dreptul la securitate socială: „În vederea exercitării efective a dreptului la securitate socială, părțile se angajează:

1. să stabilească sau să mențină un regim de securitate socială;

2. să mențină regimul de securitate socială la un nivel satisfăcător, cel puțin egal cu cel necesar pentru ratificarea Codului european de securitate socială;

3. să depună eforturi pentru a aduce treptat regimul de securitate socială la un nivel mai ridicat;

4. să ia măsuri, prin încheierea de acorduri bilaterale sau multilaterale corespunzătoare sau prin alte mijloace și sub rezerva condițiilor stipulate în aceste acorduri, pentru a asigura:

a) egalitatea de tratament între cetățenii fiecărei părți și cetățenii celorlalte părți în ceea ce privește drepturile de securitate socială, inclusiv păstrarea avantajelor acordate de legislațiile de securitate socială, indiferent de deplasările pe care persoanele protejate le-ar putea efectua între teritoriile părților;

b) acordarea, menținerea și restabilirea drepturilor de securitate socială prin mijloace precum totalizarea perioadelor de asigurare sau de angajare, îndeplinite conform legislației fiecăreia dintre părți.“;

• Art. 13 „Dreptul la asistență socială și medicală“ paragraful 1: „În vederea exercitării efective a dreptului la asistență socială și medicală, părțile se angajează:

1. să vegheze ca orice persoană care nu dispune de resurse suficiente și care nu este în măsură să și le procure prin propriile mijloace sau să le primească dintr-o altă sursă, în special prin prestații rezultate dintr-un regim de securitate socială, să poată beneficia de o asistență corespunzătoare și, în caz de boală, de îngrijirile impuse de starea sa [...];

• Art. 24 „Dreptul la protecție în caz de concediere“: „În vederea asigurării exercitării efective a dreptului la protecție în caz de concediere, părțile se angajează să recunoască:

a) dreptul lucrătorilor de a nu fi concediați fără un motiv întemeiat, legat de aptitudinea sau de conduita acestora ori de cerințele de funcționare a întreprinderii, a instituției sau a serviciului;

b) dreptul lucrătorilor concediați fără motiv întemeiat la o indemnizație adecvată sau la o altă reparație corespunzătoare.

În acest scop, părțile se angajează să asigure ca un lucrător care consideră că a făcut obiectul unei măsuri de concediere fără un motiv întemeiat să aibă drept de apel împotriva acestei măsuri în fața unui organ imparțial.“;

— Art. 25 alin. 1 din Declarația Universală a Drepturilor Omului: „*Orice om are dreptul la un nivel de trai care să-i asigure sănătatea și bunăstarea lui și familiei sale, cuprinzând hrana, îmbrăcămintea, locuința, îngrijirea medicală, precum și serviciile sociale necesare; el are dreptul la asigurare în caz de șomaj, boală, invaliditate, văduvie, bătrânețe sau în celelalte cazuri de pierdere a mijloacelor de subsistență, în urma unor împrejurări independente de voința sa. [...]*”;

— Art. 28 din aceeași declarație: „*Orice persoană are dreptul la o orânduire socială și internațională în care drepturile și libertățile expuse în prezenta Declarație pot fi pe deplin îndeplinite.*”

Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea reține următoarele:

I. Cu privire la art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă, Curtea constată că dispozițiile acestuia au mai făcut, în numeroase rânduri, obiectul controlului de constituționalitate, de fiecare dată Curtea constatând că acestea sunt constituționale (spre exemplu, Decizia nr. 108 din 22 februarie 2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 238 din 22 martie 2005, Decizia nr. 227 din 18 mai 2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 482 din 28 mai 2004, Decizia nr. 375 din 28 septembrie 2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 940 din 14 octombrie 2004, și Decizia nr. 404 din 7 octombrie 2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.027 din 8 noiembrie 2004).

În aceste decizii Curtea a constatat că „art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă reglementează condițiile procedurale de admisibilitate a unui capăt de cerere intermediar, formulat prin cererea introductivă sau separat, în cadrul contestației la executare”. Textul de lege criticat constituie o normă de procedură, iar potrivit prevederilor art. 126 alin. (2) din Constituție, „*Competența instanțelor judecătorești și procedura de judecată sunt prevăzute numai prin lege*”.

Instituirea obligației de plată a cauțiunii, ca o condiție a suspendării executării, are o dublă finalitate, și anume, pe de o parte, de a constitui o garanție pentru creditor în ceea ce privește acoperirea eventualelor daune suferite ca urmare a întârzierii executării silită, prin efectul suspendării

acesteia, și, pe de altă parte, de a preveni și limita eventualele abuzuri în valorificarea unui atare drept de către debitorii rău-platnici. Întrucât plata cauțiunii nu constituie o condiție de admisibilitate a contestației la executare, ci exclusiv pentru a putea solicita suspendarea executării silită, instituirea acestei obligații nu poate fi calificată ca o modalitate de a restrânge accesul liber la justiție.

Constituția, consacrand dreptul fundamental de acces liber la justiție, nu interzice stabilirea prin lege a anumitor condiții, reguli de procedură, în privința exercitării acestui drept. Pe de altă parte, dreptul la un proces echitabil trebuie asigurat tuturor părților din proces.

Jurisprudența Curții Constituționale este în concordanță și cu cea a Curții Europene a Drepturilor Omului, care, în cauza *Z. și alții contra Marii Britanii*, 2001, a statuat, de principiu, că accesul liber la justiție nu este absolut, el putând fi supus „unor restricții legitime, cum ar fi termenele legale de prescripție, ordonanțele care impun depunerea unei cauțiuni *judicatum solvi* [...]”.

Deoarece nu au intervenit elemente noi care să justifice schimbarea jurisprudenței Curții Constituționale, cele statuate prin decizia menționată își mențin valabilitatea și în prezenta cauză.

II. Cu privire la art. VII alin. (1), (2), (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 pentru reglementarea unor măsuri financiare, Curtea reține că, în speță, autorul excepției a contractat un împrumut fără a-și respecta obligația de rambursare a acestuia și a determinat începerea procedurii executării silită, prin poprirea sumelor aflate în conturile sale bancare. Împrejurarea că autorul excepției este un prestator de servicii publice de gospodărire comunală și că executarea silită va afecta buna desfășurare a activităților acestuia nu constituie o cauză de neconstituționalitate a reglementărilor legale criticate. Este evident faptul că perturbarea activității de prestare a serviciilor publice comunale nu este rezultatul vreunei contradicții între Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 și Legea fundamentală, ci consecința directă a conduitei debitorului rău-platnic.

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

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 403 alin. 1 din Codul de procedură civilă și ale art. VII alin. (1), (2), (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 29/2004 pentru reglementarea unor măsuri financiare, excepție ridicată de Ciobanu Filofteia în Dosarul nr. 1.816/2004 al Tribunalului Brașov, de Regia Autonomă de Gospodărire Comunală și Locativă Oltenița în Dosarul nr. 3.251/2004 al Judecătoriai Oltenița și de Societatea Comercială „Blind Romana Construcții Blindaje Export-Import” — S.R.L. din Târgoviște în Dosarul nr. 477/2004 al Judecătoriai Târgoviște.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 21 iunie 2005.

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

Magistrat-asistent,
Mădălina Ștefania Diaconu

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 339

din 28 iunie 2005

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 alin. (1) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005

Ioan Vida	— președinte
Nicolae Cochinescu	— judecător
Aspazia Cojocaru	— judecător
Constantin Doldur	— judecător
Acsinte Gaspar	— judecător
Kozsokár Gábor	— judecător
Petre Ninosu	— judecător
Ion Predescu	— judecător
Șerban Viorel Stănoiu	— judecător
Ion Tiucă	— procuror
Benke Károly	— magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, excepție ridicată de Doina Răileanu în Dosarul nr. 1.056/2005 al Tribunalului Arad — Secția comercială și contencios administrativ.

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

Curtea dispune a se face apelul și în Dosarul nr. 228D/2005, având ca obiect excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004, excepție ridicată de Olah Attila-Remus în Dosarul nr. 1.060/2005 al Tribunalului Arad — Secția comercială și contencios administrativ. De asemenea, Curtea dispune a se face apelul și în dosarele nr. 441D/2005, nr. 442D/2005, nr. 443D/2005 și nr. 444D/2005, având ca obiect dispozițiile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004, excepție ridicată de Cosmin Sebastian Petrea, Sorina Negru, Mioara Veronica Manea și Adrian Constantin Radu în dosarele nr. 742/CA/2005, nr. 743/CA/2005, nr. 744/CA/2005 și nr. 750/CA/2005 ale Tribunalului Dolj — Secția comercială și de contencios administrativ.

La apelul nominal efectuat în dosarele de mai sus răspund Mioara Veronica Manea și Direcția Generală a Finanțelor Publice Dolj, prin consilier juridic, fiind lipsă celelalte părți, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Curtea, având în vedere strânsa legătură între obiectul excepțiilor de neconstituționalitate ridicate în dosarele de mai sus, pune în discuție, din oficiu, problema conexării cauzelor.

Părțile prezente și reprezentantul Ministerului Public sunt de acord cu conexarea dosarelor.

Curtea, în temeiul dispozițiilor art. 53 alin. (5) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, pentru o mai bună administrare a justiției, dispune conexarea dosarelor nr. 228D/2005, nr. 441D/2005, nr. 442D/2005, nr. 443D/2005 și nr. 444D/2005 la Dosarul nr. 227D/2005, care este primul înregistrat.

Cauza se află în stare de judecată.

Mioara Veronica Manea solicită admiterea excepției de neconstituționalitate, întrucât textul legal criticat încalcă dispozițiile art. 115 alin. (6) din Constituție, afectându-i drepturile și libertățile constituționale. Totodată se susține că, potrivit art. 73 alin. (3) lit. j) din Constituție, statutul funcționarilor publici este reglementat prin lege organică, astfel încât modificările privind statutul acestora trebuie făcute numai prin lege.

Reprezentantul Direcției Generale a Finanțelor Publice Dolj solicită respingerea excepției de neconstituționalitate, arătând că dispozițiile legale criticate prevăd doar o reîncadrare a funcționarilor publici, fără a se aduce atingere statutului acestora.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere a excepției de neconstituționalitate, apreciind că dispozițiile art. 6 alin. (1) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 nu retroactivează, se aplică tuturor funcționarilor publici și nu suprimă drepturile și libertățile fundamentale ale cetățenilor. Totodată se arată că analiza eventualelor contradicții existente între acestea și Legea nr. 188/1999 excedează competenței Curții Constituționale.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarelor, constată următoarele:

Prin încheierile din 1 martie 2005, 9 mai 2005 și 12 mai 2005, pronunțate în dosarele nr. 1.056/2005 și nr. 1.060/2005 ale Tribunalului Arad — Secția comercială și contencios administrativ, nr. 742/CA/2005, nr. 743/CA/2005, nr. 744/CA/2005 și nr. 750/CA/2005 ale Tribunalului Dolj — Secția comercială și de contencios administrativ, **Curtea Constituțională a fost sesizată cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 alin. (1) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005**, excepție ridicată de Doina Răileanu, Olah Attila-Remus, Cosmin Sebastian Petrea, Sorina Negru, Mioara Veronica Manea și Adrian Constantin Radu în cadrul unor cauze având ca obiect soluționarea unor conflicte de muncă.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorii acesteia susțin că prevederile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 contravin dispozițiilor art. 5, ale art. 16 alin. (1) și (3) și ale art. 53 din Constituție. Totodată, se apreciază că prevederile criticate încalcă dispozițiile art. 2, ale art. 7 și ale art. 23 paragrafele 1, 2 și 3 din Declarația Universală a Drepturilor Omului, ale art. 2 alin. 2 și ale art. 7 din Pactul internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale, precum și pe cele ale art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice.

De asemenea, autorii excepției consideră că „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 retroactivează, efectele acesteia se întorc în timp — în perioada 2000—2003, pe când încadrarea funcționarilor publici se făcea după clase, grade, trepte“.

În argumentarea criticii de neconstituționalitate autorii excepției apreciază că dispozițiile criticate încalcă principiul nediscriminării, „deoarece reîncadrarea în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2004 are în vedere încadrarea [autorilor excepției] din perioada 2000—2003 [...], net inferioară celei pe care au avut-o ulterior“. Totodată, se apreciază că este încălcat și „principiul de drept [conform căruia] un drept câștigat rămâne câștigat, precum și principiile enunțate de Legea nr. 188/1999, republicată în 2004, și anume: legalitatea, imparțialitatea, obiectivitatea, eficiența și eficacitatea, stabilite în exercitarea funcției publice“.

Din motivarea excepției rezultă că autorii acesteia consideră că sunt încălcate și dispozițiile art. 115 alin. (1) teza a doua și alin. (4) din Constituție. Totodată, autorii excepției arată că „nici Parlamentul nu este autorizat să modifice, să abroge sau să suspende legi organice [Legea nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici] prin legi ordinare sau de un alt nivel inferior, nici măcar în cazuri excepționale“.

De asemenea, se susține că dispozițiile legale criticate contravin prevederilor art. 73 alin. (3) lit. j) și ale art. 115 alin. (4) și (6) din Constituție, întrucât aduc atingere statutului funcționarilor publici și drepturilor acestora, iar ordonanța de urgență a fost adoptată fără să fi existat o situație extraordinară care să o justifice, afectând regimul unei instituții fundamentale a statului.

Autorii excepției arată că „reîncadrarea [acestora] are caracterul unei retrogradări în funcție“, fără să existe premisa săvârșirii unei abateri disciplinare. Se mai arată că dispozițiile criticate restrâng „dezvoltarea carierei în domeniul funcției publice“, ceea ce duce la o discriminare „pe criteriul arbitrar al unei vechi încadrări“. De asemenea, se mai susține că „această ordonanță, pe lângă faptul că stabilește o retrogradare, mai produce și efectele unui conflict între actele normative succesiv apărute“, iar dispozițiile criticate încalcă prevederile Legii nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici.

Tribunalul Arad — Secția comercială și contencios administrativ și Tribunalul Dolj — Secția comercială și de contencios administrativ apreciază că excepția de neconstituționalitate ridicată este neîntemeiată. În argumentarea acestei opinii se apreciază că reglementarea

criticată „a urmărit atât reîncadrarea funcționarilor publici, corespunzător vechilor elemente de identificare ale [acestora] — categorie, clasă, grad, cât și a funcționarilor publici care nu au avut un corespondent în categorie, clasă, grad, în scopul implementării, începând cu anul 2006, a sistemului unitar de școlarizare a funcționarilor publici, nefiind vorba de încălcarea unor drepturi și libertăți, de retroactivitatea dispozițiilor sale sau de discriminare“.

De asemenea, se apreciază că prevederile criticate nu încalcă textul constituțional al art. 115 alin. (4), având în vedere că urgența reglementării a fost motivată de către Guvern atât prin faptul că „măsurile cuprinse în prezenta ordonanță de urgență reprezintă o etapă în reforma salarială a funcționarilor publici și au la bază negocierile Guvernului României cu Banca Mondială, Fondul Monetar Internațional, precum și cu organizațiile sindicale reprezentative ale funcționarilor publici“, cât și prin aceea că „măsurile prevăzute în prezenta ordonanță de urgență vizează interesul social, buna desfășurare a activității în administrația publică, creșterea calității serviciului public [și sunt adoptate în condiții care] constituie situații de urgență și extraordinare“.

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

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În argumentarea acestui punct de vedere se arată că dispozițiile legale criticate nu retroactivează, întrucât acestea „stabilesc noul mod de salarizare (aceasta constituind opțiunea legiuitorului), care se aplică de la intrarea în vigoare a actului normativ criticat“.

Totodată, se mai apreciază că prevederile criticate „se aplică tuturor funcționarilor publici al căror mod de salarizare îndeplinește criteriile rezonabile și obiective [instituite de textul art. 1 alin. (2) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004, și anume «crearea unei ierarhizări a sistemului de salarizare pe categorii, clase, grade profesionale»], fără a stabili alte criterii care nu țin de ierarhizarea sistemului de salarizare“.

Guvernul arată că excepția este nemotivată în raport cu prevederile art. 15 alin. (1) și art. 16 alin. (3) din Constituție, iar în raport cu art. 53 din Constituție arată că dispozițiile criticate „nu au ca obiect de reglementare restrângerea dreptului la o carieră profesională“.

Avocatul Poporului apreciază că excepția de neconstituționalitate ridicată este neîntemeiată. În argumentarea acestui punct de vedere se consideră că „reîncadrarea funcționarilor publici în funcție de noi criterii stabilite prin lege nu încalcă principiul neretroactivității legii“. Totodată, se arată că dispozițiile criticate „modifică pentru viitor o stare de drept născută anterior și suprimă producerea în viitor a efectelor unei situații juridice constituite sub imperiul legii vechi, fapt pentru care legea nouă nu face altceva decât să refuze supraviețuirea legii

vechi și să reglementeze o anumită situație juridică în timpul următor intrării ei în vigoare“.

Avocatul Poporului consideră că dispozițiile criticate „se aplică în mod egal tuturor funcționarilor publici de execuție salarizați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004 [...], fără nici o discriminare, [...] și nu pun în discuție restrângerii ale exercițiului drepturilor fundamentale“.

Se apreciază că dispozițiile criticate nu încalcă prevederile art. 115 alin. (4) din Constituție, având în vedere că „reîncadrarea funcționarilor publici în funcție de noi criterii stabilite este justificată în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2004 «de interesul social, buna desfășurare a activității în administrația publică, creșterea calității serviciului public [măsură adoptată în condiții care] constituie situații de urgență și extraordinare»“. Totodată, Avocatul Poporului consideră că nici dispozițiile art. 115 alin. (6) din Constituție nu sunt încălcate, întrucât „reîncadrarea funcționarilor publici în funcție de noi criterii nu afectează regimul instituțiilor fundamentale ale statului“.

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

CURTEA,

examinând încheierile de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, rapoartele întocmite de judecătorii-raportori, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

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

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 6 alin. (1) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.091 din 23 noiembrie 2004, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr. 76/2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 324 din 18 aprilie 2005.

Dispozițiile criticate ca fiind neconstituționale au următorul cuprins:

„ (1) *Funcționarii publici de execuție salarizați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004 privind unele măsuri în domeniul funcției publice, la categoria A, B sau C, clasa III, gradul 3 se reîncadrează în gradul profesional asistent și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional asistent, treapta 3 de salarizare. [...]*

(5) *Funcționarii publici de execuție salarizați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa II, gradul 2 se reîncadrează în gradul profesional principal și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele*

nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional principal, treapta 2 de salarizare.“

Textele constituționale invocate în susținerea excepției sunt cele ale art. 15, ale art. 16 alin. (1) și (3), ale art. 53, ale art. 73 alin. (3) lit. j) și ale art. 115 alin. (4) și (6), acestea având următorul cuprins:

— Art. 15: „(1) *Cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin Constituție și prin alte legi și au obligațiile prevăzute de acestea.*

(2) *Legea dispune numai pentru viitor, cu excepția legii penale sau contravenționale mai favorabile.“;*

— Art. 16 alin. (1) și (3): „(1) *Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări. [...]*

(3) *Funcțiile și demnitățile publice, civile sau militare, pot fi ocupate, în condițiile legii, de persoanele care au cetățenia română și domiciliul în țară. Statul român garantează egalitatea de șanse între femei și bărbați pentru ocuparea acestor funcții și demnități.“;*

— Art. 53: „(1) *Exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav.*

(2) *Restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.“;*

— Art. 73 alin. (3) lit. j): „(3) *Prin lege organică se reglementează: [...]*

j) statutul funcționarilor publici.“;

— Art. 115 alin. (4) și (6): „(4) *Guvernul poate adopta ordonanțe de urgență numai în situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, având obligația de a motiva urgența în cuprinsul acestora. [...]*

(6) *Ordonanțele de urgență nu pot fi adoptate în domeniul legilor constituționale, nu pot afecta regimul instituțiilor fundamentale ale statului, drepturile, libertățile și îndatoririle prevăzute de Constituție, drepturile electorale și nu pot viza măsuri de trecere silită a unor bunuri în proprietate publică.“*

Totodată, se consideră a fi încălcate și dispozițiile art. 2, ale art. 7 și ale art. 23 paragrafele 1, 2 și 3 din Declarația Universală a Drepturilor Omului, ale art. 2 pct. 2 și ale art. 7 din Pactul internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale, precum și cele ale art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice.

În esență, autorii excepției de neconstituționalitate susțin că reîncadrarea prevăzută de dispozițiile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 are „caracterul unei retrogradări în funcție“, ceea ce contravine dispozițiilor art. 15 alin. (1), ale art. 16 alin. (1) și (3), ale art. 53 din Constituție, ale art. 2 privind nediscriminarea, ale art. 7 privind egalitatea și ale art. 23 paragrafele 1, 2 și 3 privind dreptul la muncă din Declarația Universală a Drepturilor Omului, ale art. 2 pct. 2 privind nediscriminarea

și ale art. 7 privind dreptul la muncă din Pactul internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale. Se consideră că reglementarea criticată contravine principiului constituțional al neretroactivității legii, iar criteriile avute în vedere pentru această retrogradare în funcție sunt discriminatorii, încălcând dispozițiile art. 26 privind egalitatea din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice. Totodată, autorii excepției consideră că nu a existat o situație extraordinară care să justifice adoptarea acestei ordonanțe de urgență și că aceasta aduce atingere statutului funcționarilor publici și drepturilor acestora.

Curtea reține că dispozițiile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 au mai format obiect al controlului de constituționalitate. Astfel, prin deciziile nr. 289 din 7 iunie 2005 și nr. 305 din 9 iunie 2005, nepublicate încă, Curtea a statuat în sensul că dispozițiile criticate sunt constituționale.

Prin Decizia nr. 289 din 7 iunie 2005, Curtea a stabilit că, „potrivit art. 73 alin. (3) lit. j) din Constituție, statutul funcționarilor publici se stabilește prin lege organică, iar sistemul de salarizare a acestei categorii de funcționari ține de statutul lor”. În consecință, Curtea a statuat că „atât încadrarea prin lege a diferiților funcționari publici în anumite categorii, clase și grade profesionale, cât și salarizarea conform acestei încadrări nu reprezintă drepturi fundamentale, care nu s-ar putea modifica pentru viitor tot prin lege. Astfel, legiuitorul este în drept să modifice sistemul de salarizare existent ori să-l înlocuiască cu altul nou, considerat mai adecvat pentru atingerea scopului urmărit, ținând seama și de resursele financiare disponibile în diferite perioade de timp. De asemenea, ține de opțiunea liberă a legiuitorului încadrarea în categorii, clase și grade profesionale a funcționarilor publici.

Având în vedere aceste considerente, apare ca fiind legitimată din punct de vedere constituțional emiterea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2004, care, după cum se arată în art. 1 alin. (1), își propune să reglementeze drepturile salariale și alte drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005. Din cuprinsul acestui articol rezultă cu claritate că noile reglementări nu pot fi aplicate cu efecte retroactive, ci exclusiv pentru anul 2005.

Analizând prevederile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 în raport cu principiul constituțional al egalității în drepturi, Curtea constată că acest text de lege se aplică deopotrivă tuturor funcționarilor publici de execuție, fără a crea privilegii sau discriminări.

În consecință, neretroactivitatea legii, nediscriminarea ori restrângerea numai în situații limitativ prevăzute a exercițiului unor drepturi sau libertăți fundamentale, principii consacrate de art. 15 alin. (2), art. 16 alin. (1) și art. 53 din Constituție, în deplină concordanță cu reglementările internaționale invocate, nu sunt încălcate prin dispozițiile art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004“.

Având în vedere cele de mai sus, Curtea reține că dispozițiile criticate nu îngrădesc în nici un mod dreptul la muncă al funcționarilor publici, aceștia beneficiind în continuare de toate măsurile prevăzute de dispozițiile art. 7 din Pactul internațional cu privire la drepturile economice,

sociale și culturale și ale art. 23 din Declarația Universală a Drepturilor Omului.

Cu privire la susținerea autorilor excepției referitor la faptul că dispozițiile criticate încalcă textul constituțional al art. 115 alin. (4) și (6), Curtea, prin Decizia nr. 289 din 7 iunie 2005, a statuat că „interdicția reglementării în domeniul care fac obiectul legilor organice este prevăzută de alin. (1) al aceluiași articol constituțional pentru ordonanțele emise de Guvern în baza unei legi speciale de abilitare adoptate de Parlament. Această interdicție nu operează și în cazul ordonanțelor de urgență care se adoptă de către Guvern în temeiul prevederilor art. 115 alin. (4) din Constituție. Emiterea unor asemenea ordonanțe este condiționată, însă, de existența unor «situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată», iar Guvernul este obligat să motiveze urgența în cuprinsul ordonanței. În ceea ce privește Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004, Guvernul a motivat existența situației extraordinare prin aceea că «asigurarea unor drepturi salariale funcționarilor publici care, potrivit legii, îndeplinesc prerogative de putere publică și sunt supuși unui regim sever al incompatibilității și conflictului de interese este un obiectiv prioritar al Strategiei actualizate a Guvernului României privind accelerarea reformei în administrația publică 2004—2006» și că «măsurile cuprinse în această ordonanță reprezintă o etapă în reforma salarială a funcționarilor publici și au la bază negocierile Guvernului României cu Banca Mondială, Fondul Monetar Internațional, precum și cu organizațiile sindicale reprezentative ale funcționarilor publici». Prin urmare, Curtea reține că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 apare ca un răspuns la necesitatea de a da curs rezultatelor negocierilor Guvernului cu instituțiile internaționale amintite, cât și cu organizațiile sindicale, în sensul instituirii unor reforme în administrația publică. De asemenea, emiterea acestei ordonanțe este justificată de necesitatea reglementării aplicării dispozițiilor legii bugetare pentru anul 2005. De altfel, Curtea observă că aplicarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2004 este limitată doar pe durata acestui an. În consecință, Curtea apreciază că urgența reglementărilor justifică, în acest caz, existența situației extraordinare și, în consecință, dispozițiile legale criticate nu sunt contrare prevederilor constituționale invocate“.

Totodată, Curtea reține că dispozițiile art. 15 alin. (1) și ale art. 16 alin. (3) din Constituție nu au incidență în cauză.

Neexistând elemente noi, de natură a determina schimbarea jurisprudenței Curții, considerentele și soluția acestor decizii își păstrează valabilitatea și în prezenta cauză.

În ceea ce privește susținerea autorilor excepției de neconstituționalitate în sensul că dispozițiile legale criticate contravin Legii nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici, este de observat că, în conformitate cu prevederile art. 2 alin. (2) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, instanța de contencios constituțional realizează un *control de constituționalitate* a legilor și altor acte normative, în timp ce eventualele probleme privind coordonarea legislativă revin autorităților legiuitoare.

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

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, excepție ridicată de Doina Răileanu în Dosarul nr. 1.056/2005 al Tribunalului Arad — Secția comercială și contencios administrativ, de Cosmin Sebastian Petrea, Sorina Negru, Mioara Veronica Manea și Adrian Constantin Radu în dosarele nr. 742/CA/2005, nr. 743/CA/2005, nr. 744/CA/2005 și nr. 750/CA/2005 ale Tribunalului Dolj — Secția comercială și de contencios administrativ, precum și a dispozițiilor art. 6 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, excepție ridicată de Olah Attila-Remus în Dosarul nr. 1.060/2005 al Tribunalului Arad — Secția comercială și contencios administrativ.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 28 iunie 2005.

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

Magistrat-asistent,
Benke Károly

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii

În vederea realizării recomandării Comisiei Europene din Raportul de țară pe anul 2004, referitoare la adoptarea unui plan privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii,
în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Se aprobă Planul privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU
CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

Contrasemnează:
Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Gheorghe Dobre
Ministrul finanțelor publice,
Ionel Popescu

P L A N

privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii

1. Cadrul general, priorități, restricții

Politicile de dezvoltare a sistemului de transport feroviar din România în vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii și a modernizării și reînnoirii infrastructurii în perioada 2005 – 2008 se structurează pe baza liniilor directoare din următoarele documente:

- ✓ Strategia de guvernare
- ✓ Condițiile de integrare europeană
- ✓ Prevederile în domeniul feroviar cuprinse în Planul național de dezvoltare

În definirea strategiei de dezvoltare a sistemului de transport feroviar trebuie avute în vedere dificultățile cu care se confruntă acest sector pe plan european (pierdere de piață, deficite uriașe, subvenții mari) și trebuie căutate soluții similare cu cele avute în vedere de partenerii din Uniunea Europeană.

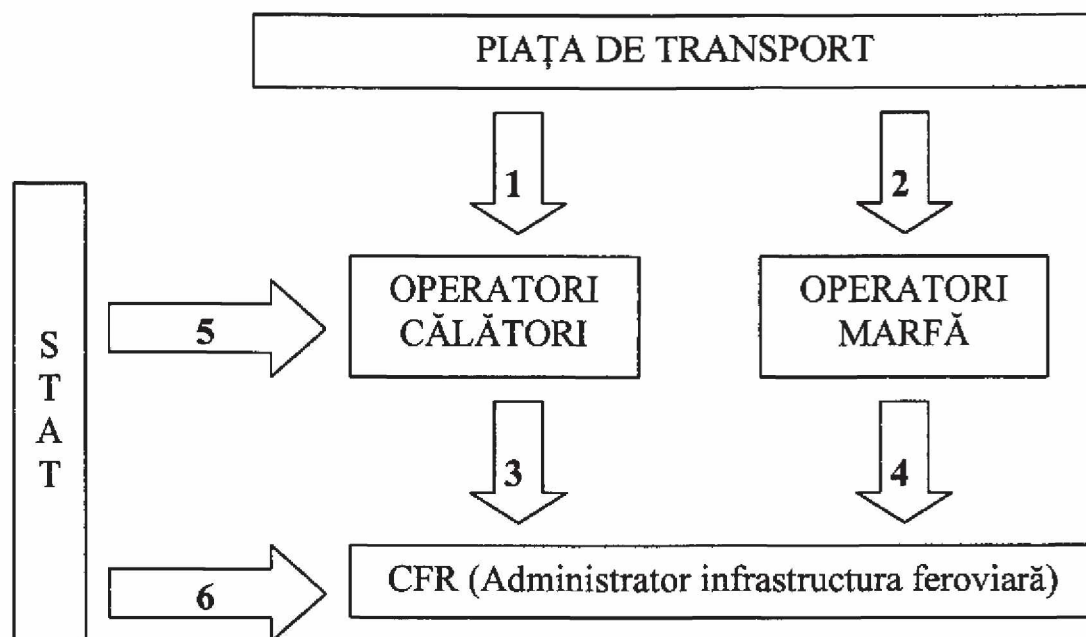
Strategia definește direcțiile majore în care trebuie orientată reforma în vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii și a modernizării și reînnoirii infrastructurii, ca parte a sistemului feroviar, dar punerea sa în aplicare trebuie făcută în mod corelat cu politicile din celelalte moduri de transport și cu prioritățile în alte sectoare ale economiei și societății românești. Având în vedere faptul că administrarea infrastructurii feroviare nu constituie o activitate în sine, ci are ca scop funcționarea eficientă a sistemului de transport feroviar, acțiunile de restructurare în activitatea administratorului infrastructurii trebuie corelate cu acțiuni similare în celelalte componente ale sistemului de transport feroviar, a cărui parte integrantă este. În același timp, apreciem că în etapa 2005 – 2008, pentru a obține efectele economice dorite privind echilibrul financiar în sistemul de transport feroviar, este esențial să se treacă de la faza aplicării unei strategii sectoriale în domeniul feroviar, la elaborarea și aplicarea de strategii multisectoriale, care să includă și sectorul feroviar; astfel se pot reduce costurile de implementare și se poate obține un efect însumat sinergetic.

2. Principiile asigurării echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar**2.1. Componentele sistemului**

Sistemul de transport feroviar reprezintă un sistem integrat, iar funcționarea sa în condiții de echilibru financiar impune asigurarea unui cadru juridic, instituțional și managerial care să permită urmărirea în mod coerent a acestui obiectiv în toate componentele sistemului.

Sistemul feroviar din România este organizat pe baza unui cadru juridic și instituțional, care presupune interacțiunea următoarelor entități: piața de transport, statul, administratorul infrastructurii feroviare și operatorii de transport mărfuri și călători. *Principiul esențial al funcționării în condiții de echilibru financiar a sistemului feroviar este aplicarea principiilor comerciale pentru toate activitățile.*

*) Anexa este reprodusă în facsimil.



Săgețile din schema de mai sus descriu legăturile care există între componentele sistemului de transport feroviar, legături bazate pe relațiile comerciale necesare pentru a se asigura funcționarea în condiții de echilibru a sistemului:

1. Servicii contractate de pe piață de operatorii feroviari de călători
2. Servicii contractate de pe piață de operatorii feroviari de mărfuri
3. Contracte de acces pe infrastructura feroviară încheiate între operatorii feroviari de călători și administratorul infrastructurii
4. Contracte de acces pe infrastructura feroviară încheiate între operatorii feroviari de mărfuri și administratorul infrastructurii
5. Contracte de servicii publice de transport feroviar încheiate între Stat și operatorii de transport feroviar de călători
6. Transferuri bugetare de la bugetul de stat către administratorul infrastructurii pentru asigurarea stării tehnice corespunzătoare a infrastructurii feroviare.

Este evident că nu se poate face construcția planurilor de afaceri ale operatorilor feroviari și a administratorului infrastructurii, fără o corelare atentă a acestora. Pentru a se asigura condițiile ca fiecare furnizor de servicii din sistemul de transport feroviar să nu înregistreze pierderi financiare, este necesar să se coreleze o serie de elemente definitorii, iar Statul este parte determinantă a acestui proces.

2.2. Elementele definitorii ale asigurării echilibrului financiar

2.2.1. Elemente externe sistemului de transport feroviar

Sistemul de transport feroviar se află în competiție pe piață cu alte moduri de transport, în special cu transportul rutier. Pentru a se asigura echilibrul financiar în interiorul sistemului de transport feroviar este nevoie ca acesta să beneficieze de condiții nediscriminatorii pe piață față de alte moduri de transport. Numai dacă există certitudinea că prețurile formate pe piața de transport nu sunt distorsionate de politici discriminatorii, se pot aplica cu succes politici de restructurare și asigurare a echilibrului financiar în cadrul fiecărui mod de transport.

În această categorie de factori se include Statul, care trebuie să:

- ✓ implementeze politici echivalente de intervenție financiară în susținerea transporturilor, mai ales la nivelul infrastructurilor
- ✓ asigure un sistem eficient de combatere a evaziunii fiscale pentru toate modurile de transport

2.2.2. Elemente interne sistemului de transport feroviar

Așa cum s-a menționat anterior nu este posibil să se asigure echilibrul financiar pentru compania care administrează infrastructura feroviară, dacă nu se ține seama de celelalte componente ale sistemului. Pe de o parte, nu se poate ignora faptul că operatorii feroviari trebuie să funcționeze pe principii comerciale, iar pe de altă parte Statul trebuie să se implice în acoperirea unor costuri ale infrastructurii feroviare și în plata serviciilor publice sociale de transport de călători. Problema constă în găsirea echilibrului între următoarele elemente:

- ✓ nivelul tarifelor de transport
- ✓ nivelul tarifului de acces pe infrastructura feroviară pentru operatorii de mărfuri și de călători
- ✓ nivelul acoperirii costurilor transportului de călători prin contractele de servicii publice încheiate între operatorii feroviari și Stat
- ✓ nivelul intervenției financiare a Statului în infrastructura feroviară
- ✓ controlul costurilor în cadrul activităților care sunt finanțate parțial de către stat și nu beneficiază de auto-reglarea pieței

3. Riscurile ignorării echilibrului elementelor sistemului de transport feroviar

Ignorarea elementelor externe, are loc de obicei prin intervenția Statelor preponderent în acoperirea costurilor infrastructurii de transport rutiere, ceea ce conduce la costuri mai mari pentru operatorii de transport feroviar și astfel se produce o distorsionare a tarifelor de transport pe piață. Se creează în acest fel o presiune pe tarifele de transport feroviar, ceea ce poate conduce la diminuarea segmentului de piață a transporturilor feroviare, care devin mai scumpe. În același timp, măsurile de restructurare în cadrul sistemului feroviar pentru creșterea eficienței nu pot fi eficiente, deoarece efectele lor sunt diminuate sau anulate de existența unor prețuri distorsionate de intervenția ne-echivalentă a Statelor în infrastructurile de transport.

Neaplicarea unor măsuri eficiente de combatere a evaziunii fiscale poate conduce la obținerea de profituri nemeritate și la practicarea unor tarife incorecte din partea operatorilor care încalcă regulile prin:

- ✓ Nedecларarea tuturor veniturilor obținute din transporturile efectuate
- ✓ Încălcarea regulilor de siguranță a transporturilor prin depășirea vitezelor de circulație legale sau prin nerespectarea timpilor legali de muncă impuși de normele de siguranță a traficului

Ignorarea elementelor interne are efecte foarte grave privind eficiența sistemului de transport feroviar. Astfel, dezechilibrul între intervenția financiară a Statului în sistemul de transport feroviar de călători, nivelul tarifelor de transport de călători și nivelul tarifului de acces pe infrastructura feroviară conduc la:

- ✓ Arierate în economie
- ✓ Calitate slabă a serviciilor de transport feroviar

- ✓ Risc major de accidente prin neefectuarea la timp a lucrărilor de reparație a infrastructurii feroviare, din lipsa resurselor financiare

Încercarea de a echilibra sistemul prin practici necomerciale, bazate pe supra-tarifarea accesului pe infrastructură a serviciilor de transport de mărfuri, duce la subvenții încrucișate care accentuează efectele negative pe economie prin distorsionarea tarifelor de transport feroviar de mărfuri și transferul unor volume suplimentare de transport spre moduri de transport concurente.

4. Crearea condițiilor de asigurare a echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar prin reglarea factorilor externi

În vederea consolidării unui climat nediscriminatoriu de dezvoltare a serviciilor de transport feroviar, se va acționa pentru implementarea graduală a următoarelor măsuri, prin modificarea cadrului juridic actual:

- a) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va elabora un studiu privind modul de reflectare a costurilor infrastructurilor de transport în tarifele plătite de clienți pentru fiecare mod de transport;
- b) Se va analiza impactul costurilor infrastructurilor de transport comparativ cu contribuția de la bugetul de stat pentru fiecare mod de transport;
- c) Se vor propune soluții de aplicare a unei politici nediscriminatorii de susținere financiară a costurilor infrastructurilor de transport, astfel încât costurile infrastructurilor să se reflecte în mod echivalent ca pondere în costurile operatorilor de transport.

5. Crearea condițiilor de asigurare a echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar prin reglarea factorilor interni

În vederea asigurării echilibrului financiar al gestionării infrastructurii feroviare este necesar să se acționeze pentru implementarea graduală a următoarelor măsuri:

- a) Costurile anuale de funcționare ale infrastructurii feroviare din România se vor evalua de către compania națională care administrează infrastructura feroviară pe baza traficului contractat cu operatorii feroviari, a normativelor tehnice de întreținere și reparație a infrastructurii și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii. Compania națională care administrează infrastructura feroviară va prezenta anual la MTCT în vederea aprobării:
 - justificarea tuturor elementelor de cost din bugetul de venituri și cheltuieli necesare pentru a asigura în condiții de securitate funcționarea infrastructurii feroviare și desfășurarea traficului feroviar contractat cu operatorii feroviari
 - justificarea veniturilor prognozate din tarifarea serviciilor oferite operatorilor feroviari prin tariful de utilizare a infrastructurii și alte tarife specifice.
 - justificarea sumelor necesare a fi alocate de la bugetul de stat în completarea veniturilor proprii pentru acoperirea cheltuielilor pentru

investiții, reparații, modernizări și/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare.

- b) În vederea asigurării unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară, MTCT va propune pentru aprobare prin Contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, un nivel al tarifului de acces pe infrastructură calculat pe baza costurilor marginale generate de operatorii de transport, interzicând subvenționarea încrucișată a transporturilor de călători prin veniturile obținute din tariful de acces impus operatorilor de marfă.
- c) În vederea asigurării echilibrului financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară și pentru asigurarea condițiilor ca operatorii de transport de călători să-și plătească integral tariful de acces pe infrastructură și să nu mai genereze arierate, MTCT va încheia contracte de servicii publice cu operatorii de transport călători pentru serviciile sociale de transport public de călători care vor cuprinde, cel puțin, următoarele prevederi:
- principalii indicatori cantitativi și calitativi ai activității de transport feroviar de călători
 - lista completă a trenurilor din pachetul minim social și graficul de circulație al acestora
 - programul anual de reparații și achiziții material rulant astfel încât să se asigure menținerea parcului activ în condiții de siguranță și confort pentru traficul contractat
 - stabilirea principalelor elemente de cheltuieli necesare pentru asigurarea pachetului minim social contractat (reparații material rulant, motorină, energie electrică, salubritate trenuri, salarii personal)
 - stabilirea nivelului de venituri prognozat pentru pachetul minim social și politica tarifară (nivel tarife de transport pe fiecare tip de tren cu data introducerii fiecărei eventuale majorări de tarif)
 - obiective precise cu efect cuantificat în nivelul veniturilor și cheltuielilor pentru creșterea eficienței funcționării operatorului feroviar de călători care semnează contractul de servicii publice
- d) În vederea asigurării condițiilor pentru executarea contractelor de servicii publice de transport, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va asigura anual, simultan cu aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A. care asigură ponderea transporturilor publice cu caracter social, următoarele:
- stabilirea nivelului contribuției de la bugetul de stat ca plată a serviciilor publice pentru acoperirea diferenței între nivelul costurilor și al veniturilor realizate din tarifele aprobate.
 - nivelul tarifelor pe tipuri de tren, obligatorii pentru toți operatorii de transport care au contracte de servicii publice sociale
 - diferențele dintre tarifele stabilite pentru transportul feroviar de călători și costurile reale de transport se vor finanța de la bugetul de stat sau de la bugetele locale, după caz, pe baza contractelor de servicii publice încheiate între operatorii de transport și autoritatea împuternicită în numele statului, în condițiile legii, și vor constitui plata serviciilor publice sociale pentru transportul de călători.
 - sumele necesare pentru plata serviciilor efectuate în baza contractelor de servicii publice se vor aproba anual, în bugetul Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, pe baza documentelor

justificative primite și verificate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și Ministerul Finanțelor Publice, care vor corela aceste date cu politica tarifară în domeniu, cu nivelul costurilor pentru operațiile de transport călători și cu nivelul prognozat al veniturilor obținute de aceștia din operarea trenurilor cuprinse în pachetul minim social.

Toate aceste măsuri vor trebui să fie implementate în mod corelat, pentru a se asigura coerența așteptată de la sistem. Nu se poate obține echilibrul financiar dorit în administrarea infrastructurii feroviare dacă nu se asigură simultan și mijloacele de plată a costurilor infrastructurii.

Primul pas în trecerea la implementarea acestor măsuri o constituie modificarea corespunzătoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 89/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare, document care reglementează desfășurarea transporturilor feroviare în România.

6. Echilibrul financiar al sistemului feroviar – în concordanță cu direcțiile europene de dezvoltare a sistemului de transport feroviar

6.1. Concepte generale

Strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii în perioada 2005 – 2008 trebuie să se bazeze pe direcțiile europene în domeniu, fixate de Comisia Europeană. O creștere a produsului intern brut de unul până la trei procente, cum se prevede în anii următori în Uniunea Europeană, determină creșteri ale traficului de mărfuri și pasageri în marje similare. Până în prezent nu există statistici care să conteste această relație. Pornind de la această premiză, volumele actuale de transport se vor dubla în următorii 20 – 40 de ani, în funcție de rata anuală de creștere economică.

Transportul rutier a devenit modul de transport dominant în Europa și va continua să-și păstreze această poziție în viitorul apropiat, chiar dacă procentele de creștere vor fi mai bine controlate la nivelul Uniunii Europene decât până în prezent. Uniunea Europeană dorește ca în următorii 25 de ani o parte importantă din noile cereri de transport să fie preluate de sistemul de transport feroviar pentru a evita colapsul și pentru a răspunde eficient la provocările legate de criteriile ecologice, dar și de reducerea timpului pierdut în congestiile din traficul rutier, mai ales datorită pretențiilor producătorilor de a beneficia de livrări pe principii logistice (*just in time*).

În acest context, Uniunea Europeană împinge sistemul de transport feroviar către o liberalizare graduală, dar în ritm accelerat, astfel încât în următorii 25 de ani, piața unică europeană de transport feroviar să fie o realitate. Pe această piață, a cărei cadru juridic este deja conturat la nivel european, operatorii feroviari vor intra în competiție și vor supraviețui numai cei mai eficienți și mai pregătiți din punct de vedere tehnic și comercial.

Uniunea Europeană apreciază că este nevoie de o adevărată revoluție în mentalitate pentru a face transportul feroviar din nou competitiv, astfel încât să rămână unul din factorii cheie în sistemul de transport în cadrul Europei extinse. Trebuie să se acorde prioritate rezolvării problemelor care împiedică această dezvoltare: lipsa unei infrastructuri apte pentru un transport modern și a interoperabilității între rețele și sisteme, insuficienta dezvoltare a unor tehnologii de fabricație inovatoare, ne-transparența costurilor, productivitatea deficitară

și fiabilitatea nesigură a serviciilor care nu reușesc să satisfacă așteptările legitime ale clienților.

Transportul feroviar este într-adevăr sectorul strategic de care depinde succesul eforturilor de re-echilibrare a distribuției cererilor pe mai multe moduri de transport, în special în cazul mărfurilor. Revitalizarea acestui sector înseamnă competiție între companiile de cale ferată propriu-zise.

Operatorii feroviari europeni s-au angajat pe calea definirii unei strategii comune pentru a crea un sistem unic de cale ferată în Europa până în anul 2020. În acest document semnat de Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC), Comunitatea Căilor Ferate Europene (CCFE), Uniunea Internațională a Transporturilor Publice (IUPT) și Uniunea Industriilor de Cale Ferată Europene (UNIFE), factorii de interes în domeniul feroviar au convenit să realizeze următoarele obiective până în 2020 :

- creșterea segmentului de piață pentru transportul de călători pe calea ferată de la 6 % la 10 % și pentru transportul de mărfuri pe calea ferată de la 8 % la 15 %;
- triplarea productivității forței de muncă la calea ferată;
- creștere de 50 % a randamentului energetic;
- reducere cu 50 % a emisiilor de substanțe poluante;
- creștere a capacității infrastructurii în funcție de traficul preconizat.

6.2.Coordonarea, fundamentarea și elaborarea cadrului legislativ

În perioada 2005 – 2008, sistemului de transport feroviar din România îi revin sarcini deosebit de complexe în ceea ce privește integrarea europeană. Astfel, cadrul juridic european în domeniul feroviar va continua să suporte modificări majore în această perioadă, deoarece un număr important de noi directive sunt în regim de elaborare și urmează să fie adoptate.

Deschiderea treptată, dar în ritm accelerat a accesului pe infrastructura feroviară impune adoptarea acestor reglementări noi care urmează să fie preluate și în legislația română.

6.2.1. Preluarea celui de-al doilea pachet feroviar

În anul 2004 Uniunea Europeană a adoptat „al doilea pachet feroviar” care se compune din următoarele directive:

- Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind securitatea căilor ferate comunitare și modificarea Directivei 95/18/CE a Consiliului privind licențele întreprinderilor feroviare precum și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (directiva referitoare la securitatea feroviară);

- Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 pentru modificarea Directivei Consiliului 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional;

- Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 pentru modificarea Directivei 91/440/CEE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare;

- Regulamentul nr. 881/2004 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea Agenției Feroviare Europene (ERA – European Railway Agency).

Principalele obiective avute în vedere la adoptarea celui de-al doilea pachet feroviar sunt următoarele:

- continuarea eforturilor vizând crearea unei piețe unice a serviciilor de transport feroviar, creează necesitatea de a se stabili un cadru de reglementare comun pentru securitatea căilor ferate;

- dispozițiile asupra securității se dovedesc insuficiente iar diferențele de reglementare între statele membre afectează funcționarea optimă a transporturilor în Comunitate. Este importantă armonizarea conținutului reglementărilor de securitate, certificarea în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare, sarcinile și rolul autorităților de securitate și investigațiile asupra accidentelor și incidentelor;

- responsabilitatea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare în funcționarea sistemului feroviar nu exclude ca alți participanți cum ar fi fabricanții, furnizorii serviciilor de întreținere, utilizatorii vagoanelor, prestatorii de servicii și entitățile adjudecătoare să își asume responsabilitatea produselor lor sau a serviciilor conform dispozițiilor Directivei 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional sau a oricărei alte legislații comunitare adecvate;

Pachetul prevede garantarea, în condiții echitabile, a accesului operatorilor feroviari la Rețeaua Feroviară de Marfă Pan-Europeană și, cel mai târziu până la data de 1 ianuarie 2006, la întreaga rețea de cale ferată, în scopul de a efectua servicii internaționale de marfă.

În plus, până cel târziu la 1 ianuarie 2007, operatorilor feroviari le va fi acordat, în condiții echitabile, accesul la infrastructură în toate Statele membre în scopul de a efectua toate tipurile de servicii feroviare de marfă.

Termenele pentru transpunerea în legislația națională de către Statele membre sunt 31 decembrie 2005 pentru Directiva 2004/51/CE, respectiv 30 aprilie 2006 pentru celelalte directive.

Prevederile aplicabile ale celui de-al doilea pachet feroviar vor fi transpuse în legislația din țara noastră până la termenele specificate în directive.

6.2.2. Pregătirea pentru preluarea celui de-al treilea pachet feroviar

Uniunea Europeană a pregătit „al treilea pachet feroviar”, care nu a fost încă adoptat, în prezent având loc dezbateri pe marginea proiectelor propuse. Pachetul cuprinde două Directive: o directivă pentru modificarea Directivei 91/440/CE (privind liberalizarea serviciilor internaționale din transportul de călători) și o Directivă privind certificarea personalului de însoțire a trenului, precum și două Regulamente - unul privind drepturile și obligațiile călătorilor în transportul internațional feroviar și unul pentru serviciile din transportul feroviar de mărfuri.

Contractele de servicii publice joacă un rol foarte important în sectorul transportului de călători și este extrem de important ca acestea să nu fie afectate în mod negativ de liberalizarea serviciilor. Deoarece Directiva propusă încearcă să abordeze această necesitate, va fi extrem de importantă modalitatea în care va fi interpretată și implementată această măsură de protecție în legislația și regulamentele naționale.

Propunerea Comisiei prevede acordarea dreptului de acces de la 1 ianuarie 2010 în toate Statele membre, oricărui operator de transport feroviar autorizat din Uniunea Europeană, pentru a furniza servicii în transportul feroviar internațional de călători. Acest drept se extinde pentru a cuprinde dreptul de a colecta și distribui călătorii la toate stațiile de pe rută, inclusiv la stațiile localizate în același stat membru (cabotaj).

Propunerea permite Statelor membre să limiteze dreptul de acces pentru a furniza servicii pe relațiile acoperite de un contract de servicii publice care este în conformitate cu legislația comunitară în vigoare. Cu toate acestea, această restricție poate fi introdusă numai acolo unde este neapărat necesar pentru a menține echilibrul economic al serviciului definit într-un contract de servicii publice - și numai în baza aprobării organului național de reglementare.

Al treilea pachet feroviar va fi preluat în legislația din țara noastră, după adoptarea de către Uniunea Europeană, în termenele prevăzute în aceste reglementări.

6.2.3. Preluarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI)

În vederea asigurării condițiilor de dezvoltare armonizată a infrastructurii feroviare în Europa, Comisia Europeană a decis să se elaboreze specificații tehnice de interoperabilitate, care vor fi standarde obligatorii pentru statele membre. Conform cadrului juridic deja adoptat, specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) vor fi preluate în legislația din țara noastră prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, în conformitate cu legislația privind interoperabilitatea feroviară. Primele STI sunt deja elaborate de experții de la Bruxelles și urmează să fie adoptate în perioada imediat următoare.

6.2.4. Noua metodologie de calcul a tarifului de acces pe infrastructura feroviară

Metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare se va îmbunătăți pe baza experienței acumulate și a practicii Statelor membre ale Uniunii Europene și va fi supusă aprobării, conform legislației în vigoare. Conform noilor concepte elaborate de Comisia Europeană, tariful de acces pe infrastructura feroviară (TUI) trebuie să acopere costurile directe ale transportului tarifat. În acest context, administratorii de infrastructură din statele membre adoptă metodologii de calcul care iau în considerare la calcularea tarifului de acces pe infrastructură, costurile variabile sau costurile marginale ale transportului.

Adoptarea acestui nou concept trebuie realizată în România astfel:

- elaborarea și testarea modelului nou de calcul utilizând mijloace informatice până la sfârșitul anului 2005
- implementarea noului model de calcul pe întreaga rețea până la sfârșitul anului 2006.

6.3. Fundamentarea și elaborarea cadrului instituțional

6.3.1. Consiliul de supraveghere în transport feroviar

Consiliul de supraveghere în transportul feroviar a fost înființat prin Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, publicată în *Monitorul Oficial, Partea I nr. 623 din 31 august 2003*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, publicată în *Monitorul Oficial, Partea I nr. 178 din 02 martie 2004*, prin care au fost preluate prevederile aplicabile ale Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță.

Pentru aplicarea prevederilor legii este necesară adoptarea prin hotărâre a Guvernului a Regulamentului de organizare și funcționare precum și a finanțării activităților Consiliului de supraveghere în transportul feroviar, până în iunie 2006.

6.3.2. Organismele prevăzute de Directiva 2004/49/CE de siguranță feroviară

În conformitate cu Directiva 2004/49/CE privind siguranța feroviară trebuie creat cadrul juridic pentru funcționarea următoarelor organisme:

- Autoritatea Națională de Siguranță Feroviară
- Organismul pentru investigarea accidentelor și incidentelor feroviare.

Aceste organisme urmează să fie create până la sfârșitul anului 2006.

7. Restructurarea sistemului de transport feroviar

7.1. Acțiuni majore pentru restabilirea echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar

Principalele acțiuni concrete pentru restabilirea echilibrului financiar în întregul sistem de transport feroviar sunt:

- Implementarea unei noi metodologii de calcul a tarifului de acces pe infrastructură, în concordanță cu reglementările europene și care să asigure acoperirea cheltuielilor administratorului infrastructurii feroviare pentru utilizarea acesteia de către operatorii feroviari
- Introducerea unei noi politici tarifare în sistemul de transport feroviar, care să permită apropierea nivelului acestora de cerințele europene și să asigure într-o mai mare măsură acoperirea costurilor serviciilor de transport feroviar
- Stabilirea nivelului contribuției financiare a statului pentru plata serviciilor prevăzute în contractul de servicii publice sociale de transport de călători
- Stabilirea nivelului contribuției statului pentru susținerea dezvoltării și reparației infrastructurii feroviare, echivalent cu susținerea financiară a infrastructurii rutiere
- Controlul atent al eficienței activităților administratorului infrastructurii feroviare și a operatorilor de transport feroviar, pentru a nu afecta negativ sprijinul financiar al statului în sectorul feroviar

7.1.1. Implementarea unei noi metodologii de calcul a tarifului de acces pe infrastructură

Pe baza unui studiu finanțat din fonduri PHARE, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului a realizat un nou concept de calcul al tarifului de acces pe infrastructura feroviară, în concordanță cu noile principii europene.

Noul concept de calcul se bazează pe aplicarea celor mai moderne concepte dezvoltate pe plan european și are ca fundament următoarele principii:

- a) Tariful de acces pe infrastructura feroviară publică se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți operatorii feroviari, pentru condiții similare de transport.
- b) Tariful de acces pe infrastructura feroviară publică se calculează pentru fiecare tren programat să circule, funcție de categoria secției sau secțiilor de circulație pe care a fost acordată trasa trenului, de lungimea în kilometri a trasei și de tonajul brut al trenului.
- c) Secțiile de circulație de pe infrastructura publică se împart în șase categorii funcție de caracteristicile tehnice ale acestora.
- d) În vederea stabilirii tarifului de acces pe infrastructură, costurile infrastructurii publice se împart în costuri fixe și variabile, după cum urmează:
 - ✓ costurile fixe sunt cele legate de asigurarea circulației trenurilor și de siguranța circulației
 - ✓ costurile variabile sunt cele legate de întreținerea și reparația infrastructurii funcție de uzură ca urmare a traficului realizat
- e) Fiecare operator feroviar va încheia cu administratorul infrastructurii un contract de acces pe infrastructura feroviară publică, în care se vor include în mod obligatoriu:
 - ✓ volumul de tone-kilometri pe care se angajează să-l realizeze pe fiecare secție de circulație;
 - ✓ numărul de trase de tren planificat pe fiecare secție de circulație, cu tonajul brut estimat pe tren și lungimea maximă a trenurilor;
 - ✓ pentru traficul de marfă, trasele planificate se împart în trase ferm contractate și trase opționale ;
 - ✓ tariful de acces pentru volumul de transport contractat.
- f) Contractul de acces pe infrastructura publică se încheie de către fiecare operator, de regulă, pentru o perioadă de patru ani.
- g) Pentru trasele contractate, administratorul infrastructurii garantează rezervarea acestora și îi compensează pe operatori în cazurile în care s-au produs întârzieri în circulația trenurilor programate (ex: întârzierea din vina administratorului infrastructurii cu mai mult de 20% din durata programată de parcurs a trasei unui tren programat, restricții temporare de viteză, faza de vitezele la care au fost trasate de către administratorul infrastructurii, închiderea temporară a unei secții de circulație, dacă ruta alternativă oferită mărește timpul de circulație a unei trase contractate cu mai mult de 20% față de ruta normală).

Aplicarea acestei noi metodologii se va putea face numai utilizând sistemul informatic IRIS, care va permite preluarea și prelucrarea datelor pe baza criteriilor de tarifare stabilite, pornind de la costurile fixe și variabile ale Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – S.A.

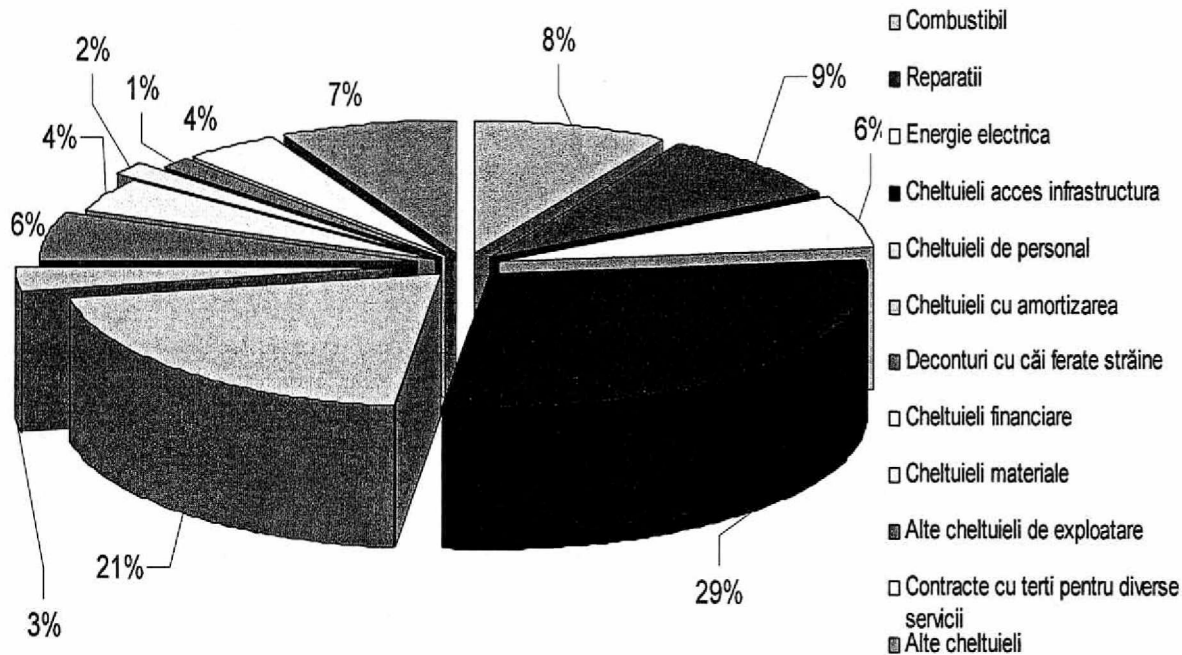
În acest scop este necesar să se aprobe prin hotărâre de guvern noile principii de calcul TUI, în mod nediscriminatoriu pentru toți operatorii feroviari și să se urgiteze implementarea până la sfârșitul anului 2005 a noii metode de calcul pe o zonă pilot, urmând să se generalizeze pe întreaga rețea feroviară până la 31.12.2006, prin extinderea sistemului IRIS.

7.1.2. Introducerea unei noi politici tarifare în sistemul de transport feroviar

Tarifele de transport feroviar de călători sunt controlate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și nu pot fi modificate de operatorii de transport fără aprobarea Guvernului. Politica tarifară actuală prevede pentru operatorii de călători numai dreptul de a

corecta tarifele stabilite de Guvern, cu rata inflației, atunci când aceasta depășește o valoare de 5%, față de data ultimei corecții.

Multe dintre activitățile operatorilor feroviari sunt externalizate și se contractează în condiții de piață. Structura principalelor elemente de cheltuieli ale Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A., principalul operator feroviar de călători din România arată că cele mai multe dintre elementele de costuri sunt dictate de piață și nu pot fi controlate direct de management-ul societății.



Se observă că ponderea cheltuielilor care depind exclusiv de managementul operatorului feroviar (plăți salariale) este de circa 20%, în condițiile în care media europeană este cuprinsă între 40% - 50%. Pe de altă parte, ca urmare a alinierii prețurilor din economie la nivelul prețurilor Uniunii Europene, multe dintre costurile operatorilor de transport feroviar de călători au crescut semnificativ în ultimii ani (combustibil, energie electrică, metal, achizițiile de material rulant, etc.). S-a creat astfel o lipsă de venituri în sistem, care s-a încercat să se echilibreze, în ultimii ani, prin creșterea contribuției statului pentru plata contractului de servicii publice sociale de transport.

Această situație a creat trei dezavantaje majore în sistemul feroviar:

- ✓ Ponderea contribuției statului în acoperirea costurilor serviciilor de transport feroviar de călători a depășit media europeană de 50%, creând o presiune insuportabilă asupra bugetului de stat
- ✓ Nivelul tarifelor plătite de călători pentru servicii de transport de călători este foarte mult sub media europeană, aspect negativ în contextul integrării europene a sistemului de transport
- ✓ Lipsa de venituri a operatorilor de călători a condus la neplata obligațiilor către Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A., în calitate de administrator al infrastructurii feroviare, ceea ce a condus la creșterea artificială a tarifelor plătite de operatorii de marfă către Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. și la apariție de deficite ale sistemului feroviar.

Pentru a evita o criză de durată în sistemul feroviar este necesar să se aplice o politică tarifară nouă, care să conducă la o creștere graduală a tarifelor. Se propune crearea cadrului juridic pentru o creștere trimestrială a tarifelor în transportul feroviar de călători în medie cu 5% - 7% în termeni reali, în perioada septembrie 2005 – decembrie 2007. În acest fel se poate ajunge la o creștere însumată de 50% - 60% a tarifelor de transport călători, ceea ce va conduce la echilibrarea financiară a operatorilor feroviari de călători și la creșterea capacității acestora de a plăti tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare.

7.1.3. Stabilirea nivelului contribuției bugetului de stat pentru plata serviciilor prevăzute în contractul de servicii publice sociale de transport de călători

Separarea instituțională a transportului de călători pe tipuri de trafic (scurt parcurs și regionale) va crea o bază nouă pentru contractarea de către stat a serviciilor sociale de transport călători. O nouă strategie de plată diferențiată a serviciilor publice sociale funcție de categoria trenurilor trebuie să fie elaborată. Trenurile personale, de scurt parcurs vor continua să fie susținute prin contracte cu statul pentru plata serviciilor publice, iar trenurile de rang superior (IC și internaționale) trebuie să ajungă treptat la tarife care să asigure o contribuție cât mai redusă a bugetului de stat, până la dispariție. Acest lucru trebuie să aibă loc paralel cu deschiderea accesului pentru acest tip de trenuri la nivel european (anul 2010 – 2012). Susținerea transportului feroviar de călători prin contracte de servicii publice, inclusiv din bugetele locale va completa noua structură a acoperii costurilor transportului feroviar de călători.

În ultimii ani, contribuția statului pentru transportul feroviar din România s-a situat la un procent de circa 0,7% din PIB, din care mai mult de jumătate a venit transportului de călători, iar restul, modernizării și reparării infrastructurii feroviare publice. Procentul de alocare din PIB este peste media europeană, dar sumele alocate în valoare absolută sunt mult sub nivelul european. Evoluția anuală a contribuției statului a fost următoarea:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Plata contract servicii publice călători [mil. Euro]	184,16	198,97	162,99	155,17	196,76	177,86
Contribuția bugetului de stat pentru servicii publice călători în Euro/1000 călători km	15,3	17,11	14,86	18,25	23,16	20,32

Raportat la media europeană, care reprezintă circa 50 – 60 Euro pentru 1.000 călători-km, este evident că România deține o poziție modestă în politica de susținere a transportului feroviar, deși costurile unui operator feroviar de călători tind să fie similare pe plan european (aceleși material rulant, aceleași costuri de întreținere sau reparație, costuri similare ale energiei sau motorinei). Problema majoră a acestei situații este că produsul intern brut al României încă nu este comparabil cu media europeană.

Corelat cu noua politică tarifară în transportul feroviar de călători care trebuie să asigure treptat preluarea într-o proporție mai mare a costurilor serviciilor de transport, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului trebuie să asigure anual întreaga diferență dintre costuri și venituri pentru pachetul de servicii publice sociale contractate cu operatorii de transport de călători, pentru a nu mai genera arierate.

În acest context trebuie implementate măsuri eficiente de reducere a costurilor atât la nivelul administratorului infrastructurii feroviare, pentru a scădea tariful de utilizare a

infrastructurii, cât și pentru operatorii feroviari de călători pentru ca susținerea financiară a statului să fie acordată în folosul călătorilor și nu pentru acoperirea ineficienței societăților comerciale din sistemul de transport feroviar.

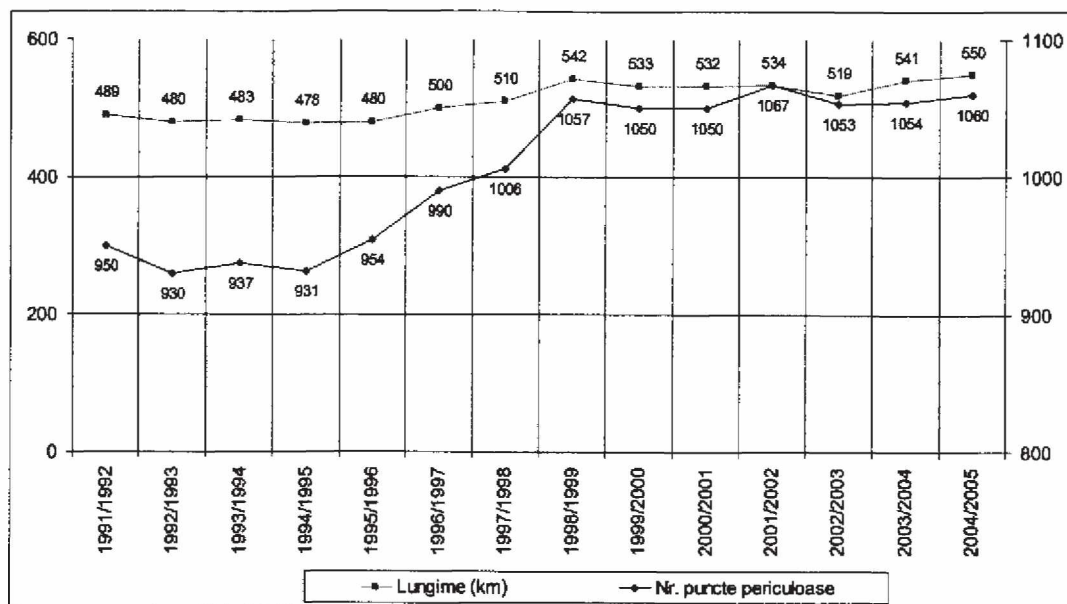
7.1.4. Stabilirea nivelului contribuției bugetului de stat pentru susținerea dezvoltării și reparației infrastructurii feroviare

Infrastructura feroviară este proprietatea publică a statului, dată în concesiune către CFR SA în calitate de administrator al acesteia. Conform legii, lucrările de reparații și modernizare a infrastructurii feroviare se realizează din fonduri publice, în limita alocațiilor bugetare anuale. Lipsa posibilităților de finanțare adecvată a activităților de reparație și întreținere a infrastructurii feroviare a dus la degradarea accentuată a stării tehnice a acesteia, cu consecințe negative privind calitatea serviciilor de transport și a gradului de siguranță.

Situația scadențelor la lucrările de reparații ale principalelor elemente ale infrastructurii feroviare publice la începutul anului 2005 se prezintă astfel:

Nr. crt.	Elementele infrastructurii feroviare	U.M.	Existente pe rețeaua C.F.R.	Scadente la reparații	%
1	Linii curente și directe	km.	13.814	4.840	35 %
2	Poduri, total din care:	buc.	4.211	2.698	64 %
	- cu durata normală de viață expirată	buc.		607	
	- cu ciclul R.K. expirat	buc.		2.091	
3	Podete, total din care:	buc.	13.963	10.915	78 %
	- cu durata normală de viață expirată	buc.		2.306	
	- cu ciclul R.K. expirat	buc.		8.609	
4	Terasamente	nr. puncte periculoase	1.060	1.060	100 %
5	Tuneluri	buc.	170	62	36 %
6	Instalații SCB	nr. stații	1.102	933	85 %
		nr. macazuri	22.251	17.320	78 %
7	Instalații BLA	km.	5.608	4.568	81 %
8	Linii electrice de contact (LC)	km.	10.493	9.800	93 %
9	Linii electrice joasă tensiune (LES, LEA)	km.	5.869	4.680	80 %
10	Substații de tracțiune electrică (ST)	buc.	77	71	92 %
11	Posturi transformatoare 16 MVA, 25 kV	buc.	186	24	13 %

Pentru păstrarea gradului de siguranță a circulației trenurilor pe infrastructura feroviară a fost necesară introducerea masivă de restricții de viteză și declasarea liniilor, pe care se circulă cu viteze din ce în ce mai mici. Evoluția numărului total al punctelor periculoase și lungimea totală aferentă acestora, în perioada 1991 – 2005 sunt prezentate în graficul de mai jos:



Lipsa fondurilor necesare intervențiilor a dus la înmulțirea și permanentizarea zonelor cu terasamente slăbite, care necesită o supraveghere atentă din partea personalului căii ferate cu costuri suplimentare.

Reducerea vitezelor maxime de circulație a trenurilor de călători și marfă pe liniile curente și directe, se prezintă conform datelor din tabelul de mai jos:

Treapta de Viteză [km/h]	Anul / Lungime [km.]		
	2001	2002	2003
< 50	3.682	3.750	3.825
51-80	5.471	5.520	5.575
81-100	2.811	2.725	2.656
101-120	2.057	2.014	2.009
121-140	219	212	201
TOTAL	14.240	14 226	14.266

Vitezele mici de circulație pe zonele menționate se reflectă în scăderea calității serviciilor oferite de operatorii de transport feroviar, care parcurg aceleași distanțe în timpi de circulație mult mai mari, făcând astfel acest mod de transport mai puțin atractiv decât transportul rutier.

Această situație creează dificultăți majore în aplicarea politicilor de dezvoltare a transportului feroviar în perspectiva integrării europene a României și în păstrarea unei proporții echilibrate a pieței de transport rutier și feroviar în România.

Asigurarea unor finanțări suficiente pentru activitățile de întreținere a infrastructurii feroviare din România va permite atingerea unor obiective majore, care decurg din necesitatea respectării angajamentelor privind integrarea europeană.

Prin implementarea noului concept de acoperire a costurilor administratorului infrastructurii feroviare din venituri proprii și din contribuția financiară a bugetului de stat într-o proporție mai apropiată de media europeană, se pot asigura condiții pentru un echilibru financiar robust, pe termen lung al administratorului infrastructurii feroviare. Acest lucru impune o prezență mai activă a statului în susținerea financiară a reparațiilor infrastructurii feroviare, similar cu implicarea în infrastructura rutieră.

Acoperirea costurilor infrastructurii în proporție de 35% - 40%, similar cu politicile altor state europene se poate implementa începând cu anul 2006, prin începerea unui program de tip SWAP finanțat de Banca Mondială și Guvernul României pentru sectorul feroviar. Acest program poate asigura acoperirea costurilor reparației infrastructurii feroviare, în completarea veniturilor proprii alocate de administratorul infrastructurii feroviare pentru funcționarea acesteia.

În mod concret, prin o eventuală co-finanțare a întreținerii infrastructurii feroviare prin programul SWAP, România va putea atinge următoarele obiective de dezvoltare:

- Păstrarea unui procent de piață de 35% - 40% pentru transportul feroviar
- Crearea condițiilor pentru interoperabilitate cu sistemul de transport feroviar european
- Menținerea unui grad ridicat al siguranței circulației în traficul feroviar
- Implementarea unor metode moderne de întreținere a infrastructurii feroviare, cu efecte directe în creșterea productivității muncii în transportul feroviar și reducerea costurilor în operarea rețelei feroviare
- Atragerea unui procent mai ridicat de trafic internațional de tranzit pe rețeaua feroviară din România
- Dezvoltarea traficului multi-modal cu transportul rutier și maritim.

Asigurarea unui program coerent de susținere a activităților de reparație și întreținere a infrastructurii feroviare va permite ca Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. să ofere operatorilor feroviari accesul la o infrastructură eficientă și ecologică, pe care călătorii și mărfurile să se deplaseze sigur, în orice anotimp, zi și noapte, indiferent de condițiile meteorologice, conform orarilor stabilite, cu costuri competitive.

Co-finanțarea activităților de întreținere și reparații a infrastructurii feroviare din veniturile proprii ale Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. și din contribuțiile financiare ale statului prin proiectul SWAP va permite:

- reducerea treptată, până la eliminarea totală, a punctelor periculoase de pe rețeaua Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A.;
- efectuarea de lucrări de mentenanță și de reparație capitală de volum sporit, care să asigure reducerea treptată a numărului elementelor infrastructurii feroviare publice scadente la RK sau cu durata normală de funcționare depășită;
- creșterea gradului de siguranță a circulației feroviare și rutiere, prin reducerea accidentelor soldate cu pagube materiale și victime omenești la trecerile la nivel;
- îmbunătățirea regularității circulației trenurilor, prin creșterea vitezelor maxime de circulație la nivelul vitezelor stabilite la proiectarea liniilor;
- readucerea infrastructurii feroviare publice la parametri tehnici inițiali;
- asigurarea interoperabilității infrastructurii feroviare publice române cu infrastructura și cu sistemele de transport european;
- modernizarea instalațiilor feroviare de siguranță a circulației, prin introducerea sistemului de semnalizare cu trepte multiple de viteză și a sistemului de control al trenurilor ETCS.

Proiectul SWAP este prevăzut să se desfășoare pe o perioadă de 5 ani, începând cu anul 2006. Pentru a susține programul minimal de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare din România, este necesar ca proiectul SWAP să acopere un necesar anual de circa 115 milioane Euro, așa cum se prezintă în tabelul de mai jos:

An	Proiectare pentru reabilitarea infrastructurii feroviare	Reparații în stații de frontieră cu ecartament larg	Reparații capitale infrastructură feroviară	Reparații periodice	Poduri și tuneluri	Mașini de cale	Instalații de electrificare	Semnalizări feroviare	Total anual
2006	5,300	4,000	52,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	115,270
2007	5,300	8,000	48,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	115,270
2008	5,300	8,000	47,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,270
2009	5,300		55,500	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,770
2010	5,300		55,500	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,770
Total	26,500	20,000	258,000	42,600	70,000	100,000	22,250	35,000	574,350

7.2. Consolidarea procesului de restructurare prin redefinirea proceselor de business în sistemul feroviar

7.2.1. Crearea unor noi structuri orientate comercial

În vederea asigurării echilibrului financiar pe termen lung în sistemul feroviar este necesar ca în perioada 2005 – 2008 și se acționeze pentru consolidarea procesului de restructurare în zone în care s-au înregistrat deja schimbări anterioare. Prioritatea procesului de restructurare este redefinirea modului de funcționare a administratorului infrastructurii feroviare (Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A.), precum și a operatorilor feroviari creați prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române (Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A. și Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A.).

Acest proces semnifică realizarea în mod concret la nivelul sistemului feroviar a următoarelor obiective:

- *Crearea unui Centru de servire a clienților în Transportul de Marfă* care va reorganiza procedurile prin care Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. își oferă serviciile clienților. În acest fel se vor adopta în cadrul companiei cele mai bune practici privind politicile tarifare, contractele cu clienții, facturarea și colectarea veniturilor și urmărirea expedițiilor de vagoane.
- *Crearea unui Centru de urmărire a circulației trenurilor*, care va asigura prin mijloace electronice controlul circulației feroviare oferind soluții pentru optimizarea deciziilor operative de dirijare a circulației trenurilor pentru diverși operatori feroviari.
- *Crearea unui Centru pentru Managementului Întreținerii Infrastructurii Feroviare* prin reorganizarea procedurilor de administrare a infrastructurii feroviare, a sistemului de planificare a lucrărilor și de urmărire a execuției acestora prin implementarea unui sistem automatizat de planificare a lucrărilor de întreținere, bazat pe datele furnizate de rama automotoare de diagnoză a căii și liniei de contact

Totodată, se vor aborda proiecte concrete pentru finalizarea realizării unui sistem modern de gestiune a activităților financiar-contabile, a unui concept nou de planificare a circulației trenurilor și de proiectare a mersului trenurilor, precum și pentru o nouă structură a trenurilor de călători.

Toate aceste proiecte vor fi finanțate cu ajutorul Băncii Mondiale, pe baza unui împrumut început în anul 2005 și a Comunității Europene prin fonduri PHARE.

7.2.2. Implementarea unui concept nou pentru distribuția de energie electrică de tracțiune

În structura organizatorică actuală Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A., în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice primită în concesiune de la stat este responsabil cu distribuția de energie electrică de tracțiune pentru operatorii de transport. Apariția mai multor operatori de transport de marfă și călători, cu dotări tehnice diferite și consumuri diferite creează o mare problemă în stabilirea consumurilor precise pentru fiecare consumator. Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. nu este consumator final de energie de tracțiune, ci numai contractează energia cu ELECTRICA SA și o refacturează către operatorii feroviari. Deoarece nu are ca obiect principal de activitate distribuția de energie electrică Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. nu poate funcționa cu statut de distribuitor de energie electrică. În calitate de utilizator final, Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. contractează energia electrică la prețul oficial practicat pe piață, cu costurile de distribuție incluse și o refacturează către operatorii feroviar, adăugând costurile proprii de distribuție generate de funcționarea unei rețele de 10.500 km de linie de contact și 77 substații de tracțiune aflate de-a lungul rețelei feroviare.

Pentru reducerea costurilor tracțiunii electrice plătite de operatorii feroviari se înființează o filială deținută în totalitate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A., cu numele CFR ELECTRICA. Rolul lui CFR ELECTRICA este de a acționa pe piața de transport feroviar din România ca distribuitor de energie de tracțiune. În acest sens se va actualiza cadrul juridic actual pentru a se putea prelua (prin închiriere) de la Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. activele necesare distribuției de energie electrică.

CFR ELECTRICA va trebui să se organizeze astfel încât să poată să achiziționeze energie electrică de pe piața liberă, la cel mai bun preț posibil și să poată furniza energia de tracțiune către operatorii feroviari la prețurile pieței, acoperindu-și costurile de funcționare din diferența dintre tariful de achiziție a energiei electrice și tariful de vânzare.

7.3. Reorganizarea transportului feroviar de călători în România

Rezolvarea problemei transportului feroviar de călători este o necesitate și o urgență, deoarece liberalizarea traficului va pune în pericol existența Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A., dacă va continua să funcționeze pe aceleași baze organizatorice. Soluția trebuie căutată într-o serie de măsuri organizatorice și juridice care să asigure echilibrul financiar necesar. În perioada 2005 – 2008 trebuie să se asigure implementarea unui pachet de măsuri după cum urmează.

7.3.1. Noua structură a trenurilor de călători

Actuala structură de trenuri personale, accelerate, rapide și inter-city va fi înlocuită treptat în perioada 2005 – 2010 cu o structură nouă, aliniată la cea europeană, după cum urmează:

- Trenuri Inter-City: vor circula în timpul zilei și vor lega principalele orașe din România, utilizând liniile interoperabile.
- Trenuri Inter-Regio: vor asigura serviciul de transport de masă, pe distanțe medii. Vor rula pe infrastructura convențională și vor acoperi zilnic distanțe între 100 și 400 de kilometri. Viteza medie va fi de circa 100 km/oră, astfel

încât timpul de călătorie să nu depășească 4 ore. Vor circula la intervale de 30, 60 sau 120 de minute pe fiecare rută și vor asigura conexiuni convenabile în stațiile de cale ferată importante.

- Trenuri regionale (locale): vor asigura transportul în jurul marilor orașe asigurând traficul suburban și de navetiști. Aceste trenuri vor circula în regim de frecvență foarte înaltă, cu tarife simplu de memorat. Vor fi trenuri cu accelerare rapidă (rame electrice sau Diesel) pentru a minimiza duratele de circulație între stații. Aceste trenuri vor trebui să beneficieze de subvenții importante de la autoritățile locale pentru a putea să fie exploatate în condiții de eficiență pentru operatorii feroviari.
- Trenuri de noapte: Călătoriile pe distanțe lungi vor putea fi făcute noaptea în trenuri cu vagoane de dormit, pe distanțe ce vor putea fi străbătute în 8 – 10 ore.

Această structură se va putea realiza pe măsură ce parcul actual de material rulant se va moderniza axându-se în special pe rame electrice și automotoare.

7.3.2. Separarea traficului de calatori de lung parcurs de cel regional

7.3.2.1. Elaborarea cadrului juridic privind societățile comerciale pentru transportul regional de călători

Elaborarea și aprobarea hotărârii de Guvern privind înființarea societăților de transport feroviar de călători regionale și redefinirea obiectului de activitate pentru Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A. trebuie rezolvate avându-se în vedere experiența acumulată din precedentă acțiune de separare a traficului de călători. Principiile esențiale care trebuie avute în vedere sunt:

- ✓ Societățile de transport feroviar de călători regionale trebuie să fie complet independente de Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A. din punct de vedere financiar și organizatoric
- ✓ Fiecare societate de transport călători trebuie să dețină parc propriu de material rulant
- ✓ Numărul societăților de scurt parcurs trebuie analizat funcție de nevoile reale de transport din fiecare zonă a țării
- ✓ Reguli precise de împărțire între operatorii de călători a veniturilor obținute din contractele de servicii publice de transport cu Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului
- ✓ Un set de reguli comune obligatorii pentru toate societățile de transport feroviar de călători trebuie stabilit și urmărit prin Autoritatea Feroviară Română AFER (reparații și întreținere material rulant, condiții minimale de confort pe tip de tren, ticketing electronic obligatoriu)
- ✓ Reguli clare privind vânzarea de bilete pentru orice tren, din orice gară, pentru orice destinație, indiferent de societățile care operează trenurile, astfel încât călătorii să nu fie afectați de apariția mai multor operatori de transport feroviar
- ✓ Reguli clare de repartizare a veniturilor între operatorii feroviari, care să nu distorsioneze piața

7.3.2.2. Atragere bugete locale pentru contractarea de servicii publice de transport feroviar de călători

Cadrul juridic creat pentru sistemul de transport feroviar menționează în mod constant necesitatea implicării bugetelor locale pentru contractarea de servicii publice sociale de transport călători. Este necesară completarea cadrului juridic al administrației publice locale pentru a putea alocă fonduri cu această destinație, conform normelor europene în vigoare în multe state membre.

Modelul european de atragere a autorităților locale în susținerea transporturilor publice feroviare de interes local trebuie cât mai repede introdus în România, pentru a asigura condiții mai bune de echilibrare financiară în sistemul de transport feroviar.

7.4. Privatizarea unor activități în transportul feroviar

7.4.1. Privatizarea CFR-Marfă

În transportul de mărfuri, prioritatea pe termen lung va fi privatizarea integrală a acestui sistem de transport, pentru a-i asigura flexibilitatea necesară pentru a rezista pe piața liberă de transport. Alianțe cu alți operatori europeni importanți vor fi necesare pentru a ne proteja piața de transport și pentru a obține segmente noi de piață din traficul internațional.

Data aderării României, 1 ianuarie 2007, constituie totodată termenul ultim la care statele membre trebuie să deschidă accesul nerestricționat pe infrastructură pentru traficul internațional de mărfuri, deci operatorii feroviari din România nu vor beneficia de o perioadă de adaptare la noile condiții. Încă din anul 2005, o serie de operatori feroviari din alte state membre ale Uniunii Europene au început să înființeze operatori feroviari în România, care se pregătesc pentru momentul 1 ianuarie 2007.

În general, în traficul de mărfuri se întrevăd cele mai mari riscuri pentru operatorii români, datorită concurenței acerbe care se va declanșa ca urmare a deschiderii piețelor. Este foarte necesar să se asigure condiții pentru consolidarea poziției operatorilor români până la data aderării, altfel există riscul dispariției acestora și creării de șomaj în urma impactului concurenței internaționale.

În primul rând, trebuie ținut seama de faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. deține circa 35% - 40% din piața de transport din România. Media europeană a pieței de transport feroviar este de numai 6% - 8%, în pofida eforturilor uriașe făcute de guvernele europene pentru obținerea unei cote de piață mai mare. Această distribuție a pieței, aparent în favoarea Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. și a celorlalți operatori feroviari români, constituie o mare provocare după 1 ianuarie 2007.

Odată cu integrarea europeană și deschiderea accesului pe piața de transport feroviar din România, mulți operatori internaționali vor fi atrași de cultura clienților români pentru transportul feroviar și vor considera piața din România un adevărat Eldorado pentru afacerile lor. Oferte foarte competitive vor fi făcute principalilor clienți ai lui Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. și a celorlalți operatori români și aceștia trebuie să fie cu adevărat puternici pentru a putea rezista pe piață.

În anul 2005 este necesar să se asigure cadrul contractual legal pentru a se putea începe demersurile de pregătire a procesului de privatizare a Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A., în condițiile legii. În prezent Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. are o bună credibilitate pe piața

internațională, o dovadă fiind faptul că a putut obține de pe piața de capital, fără garanții de stat, în urma unei emisiuni de eurobonduri, un împrumut de 120 milioane de Euro.

O eventuală privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A., în condițiile actuale de piață, când ocupă circa 90% din piața de transport feroviar din România ar conduce la un preț de vânzare foarte bun, și ar atrage investitorii străini importanți. Întârzierea privatizării mult după integrarea europeană, va pune Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. în fața unei concurențe foarte puternice, care poate conduce la scăderea ponderii sale pe piață și, implicit, a valorii de vânzare.

Totodată, privatizarea trebuie să aibă ca obiectiv identificarea unui investitor (grup de investitori) care să aibă experiență anterioară semnificativă în gestionarea unui operator feroviar privat și care are interes să formeze în România un puternic operator feroviar cu alură europeană, nu să transforme Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. în filiala unui alt operator european puternic. Având în vedere faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. este o societate comercială profitabilă, care deține a șaptea poziție în Europa ca volum de transport, privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. trebuie nu să genereze șomaj în România, ci să conducă la consolidarea poziției sale pe piața europeană.

Păstrarea Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. ca firmă cu capital de stat pentru o perioadă mai mare de timp, necesită începerea unei politici de investiții masive pentru a putea fi competitivă pe piața liberă. Menținerea Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. fără nici o susținere financiară de la stat, cum se întâmplă în prezent, este puțin probabil că va putea conduce la conservarea poziției sale pe piața de transport după 1.01.2007.

În acest context, nu trebuie ignorat faptul că unii dintre operatorii feroviari de mărfuri din Uniunea Europeană sunt și în prezent susținuți puternic financiar de guverne pentru anumite tipuri de transport, ca urmare a politicii statelor de atragere de noi clienți pentru transportul feroviar de mărfuri.

În același timp, structuri de tip holding a unor operatori concurenți pentru transporturile de mărfuri și călători sau chiar împreună cu infrastructura feroviară fac mai puțin transparente transferurile de fonduri de la stat către căile ferate pentru serviciile publice sociale. De exemplu, este greu de probat faptul că locomotivele care sunt achiziționate din bani publici pentru transportul de călători, nu sunt folosite și pentru traficul de marfă.

De asemenea, transferurile masive ale unor state pentru susținerea infrastructurii feroviare și pentru plata serviciilor publice de transport călători, conduc la tarife de acces pentru operatorii de marfă mai reduse, deci la profituri mai mari pe piața internă, care ar permite prezența mai agresivă pe piețele internaționale.

Este interesant în acest context de comparat nivelele tarifelor de acces plătite în diferite țări europene. Astfel, în statele cu transferuri financiare masive către căile ferate, tarifele de acces pe infrastructură plătite de operatorii de transport de mărfuri au nivele mai scăzute decât cele pentru operatorii de călători.

În acest context, decizia privind privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. este extrem de importantă și trebuie analizată cu mult discernământ.

În esență, cele două variante privind viitorul Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. ar putea fi sintetizate astfel:

- a) menținerea ca societate cu capital de stat necesită:
 - i. susținere financiară pentru investiții pentru a rezista pe piața liberă (dificultăți legate de legea ajutorului de stat)

- ii. libertăți similare cu orice operator privat privind politicile salariale, de personal sau tarifare
 - iii. investiții în alte țări pentru a crea societăți comerciale afiliate care să susțină prezența pe piața internațională de transport
- b) privatizare
- i. alegerea momentului prielnic pe piața internațională
 - ii. alegerea unui investitor (grup de investitori) care au experiență anterioară în gestionarea transportului de mărfuri în calitate de operator *privat*, care are interes să se fixeze în România ca operator european, nu să transforme Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. în filiala unui operator puternic deja existent în Europa

Indiferent dacă se are în vedere sau nu privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A., este necesar ca în perioada 2005 – 2007 să se accelereze reforma în sectorul comercial al acestei societăți comerciale, în vederea asigurării atingerii următoarelor obiective:

- Consolidarea poziției de lider pe piața transporturilor feroviare din România;
- Consolidarea legăturilor directe cu clienții cu potențial transportabil pe calea ferată;
- Creșterea cotei de piață și a gradului de profitabilitate.

Tarifele publicate de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. trebuie să capete caracter exclusiv de tarife de ‘vitrină’, iar tarifele reale se vor stabili pentru fiecare client, reducerile tarifare sau tarifele aplicate fiind stabilite pe bază de contracte încheiate în condițiile politicii de vânzări a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A..

Pentru anii următori, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. trebuie să-și intensifice eforturile pentru consolidarea poziției pe piață și pentru a rezista competiției din anul 2007. În acest context, măsuri concrete pentru continuarea reformei sunt necesare în ceea ce privește:

- concentrarea activităților comerciale în centre comerciale și creșterea ponderii contractelor cu plată centralizată și pe termene multianuale
- reducerea semnificativă a activităților comerciale la nivelul stațiilor de cale ferată
- generalizarea sistemelor informatice pentru activitățile comerciale, de urmărire a traficului și a relațiilor cu clienții
- asigurarea de parteneriate cu operatori de marfă importanți pe piața europeană, care au interese convergente cu Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. (inclusiv participarea la firme mixte de transport internațional în Europa)

7.4.2. Privatizarea serviciilor de transport pe liniile neinteroperabile

În urma analizei gradului de utilizare a infrastructurii feroviare s-a constatat faptul că pe circa 75% din liniile de cale ferată se transportă 98% din volumul de mărfuri și 92% din numărul de călători. Circa 25% din rețeaua feroviară, cu un grad de utilizare foarte scăzut formează așa numitele linii neinteroperabile, care se exploatează pe baze unor reguli specifice traficului redus.

În acest context, în perioada 2005 - 2008 se va urmări accelerarea procesului de oferire a liniilor neinteroperabile unor operatori privați, în condiții speciale, care să asigure

funcționarea acestora în condiții de eficiență. Principiile de predare a acestor linii către agenți privați vor fi cele stabilite prin cadrul legal existent în România:

- Închirierea liniilor către agenți privați autorizați de AFER prin licitație prin Bursa de Mărfuri

Predarea liniilor către agenții privați, cu obligația plății unei chirii lunare reduse, care să acopere, în principal, taxele și impozitele pe care le datorează Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A. la stat pentru linia respectivă

- Predarea materialului rulant necesar traficului de călători pe secția respectivă, contra unei chirii lunare care să acopere, în principal, costurile de amortisment
- Subvenționarea transportului de călători și compensarea facilităților acordate unor categorii protejate prin lege (elevi, studenți, pensionari, etc.)

Condiția pentru menținerea acestor avantaje este obligația de a menține în funcțiune toate trenurile de călători din livretul de tren, la tarifele aprobate de Guvern.

Se urmărește ca prin aceste măsuri să putem privatiza serviciile de transport de călători și mărfuri la toate cele 118 secții de circulație cu o lungime totală de 3.388 km. aflate în acest regim.

În acest context se impune îmbunătățirea cadrului juridic existent astfel încât acesta să permită tratarea nediscriminatorie a tuturor operatorilor de călători în ceea ce privește accesul lor la plata serviciilor publice sociale contractate cu statul, plata compensațiilor pentru transportul unor categorii speciale de călători (elevi, studenți, pensionari, etc.)

Liniile neinteroperabile pentru care nu se va manifesta interesul unor agenți privați și a căror exploatare nu va putea fi privatizată, vor intra în proces de închidere, cu acordul autorităților locale.

7.4.3. Pregătirea transportului feroviar de călători de lung parcurs pentru privatizare (parteneriat)

Transportul feroviar de călători de lung parcurs, trebuie organizat într-o nouă viziune asupra serviciilor oferite publicului călător și a politicii de urmat pentru a putea menține actualul segment de piață, și pentru a putea face față noilor provocări. În vederea creșterii eficienței transporturilor de călători, Uniunea Europeană are în vedere liberalizarea completă a transportului internațional de călători până în anul 2012. La acea dată trenurile internaționale vor avea inclusiv dreptul de a face cabotaj pe teritoriul oricărui stat membru, în drumul spre destinație.

În acest context, trebuie avute în vedere noile provocări și trebuie definite acțiuni concrete pentru contracararea acțiunilor ce vor apărea după integrarea României în UE, din partea marilor societăți feroviare de transport de călători ale statelor membre. În acest sens, departamentul de călători de lung parcurs trebuie să-și găsească parteneri atât pentru traficul intern cât și pentru cel extern.

În perioada imediat următoare trebuie acționat pentru îmbunătățirea calității serviciilor în traficul de lung parcurs prin dotarea cu material rulant de calitate care să corespundă tendințelor pe plan european și să satisfacă cerințele de interoperabilitate. În această ordine de idei, trebuie avut în vedere transportul de noapte cu vagoane de dormit, îmbunătățirea și modernizarea parcului de material rulant existent, precum și dotarea cu rame electrice multi-sistem, optime din punct de vedere al confortului pentru lung parcurs.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A trebuie să-și găsească parteneri potriviți pentru acest tip de trafic, atât pe plan intern, cât și pe plan internațional. Aceștia trebuie să fie parteneri cu experiență în domeniu, capabili să susțină

prezența pe piață a unei societăți mixte sau a unui consorțiu de operare în regim co-shared pe unele rute de lung parcurs.

Este important ca pentru traficul internațional să fie consultați partenerii tradiționali existenți pe piața internațională pentru a consolida piața de transport pe care operează Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A.

7.5. Parteneriate pentru consolidarea poziției pe piață

7.5.1. Centre logistice de marfă

Pentru a putea genera un trafic important de mărfuri pe rutele internaționale care traversează România se va sprijini dezvoltarea de centre logistice de marfă pe teritoriul României. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, împreună cu autoritățile locale vor sprijini proiecte de parteneriat public-privat pentru înființarea de centre logistice de marfă, care vor avea rol de placă turnantă în acumularea și distribuția de mărfuri, susținând totodată transportul inter-modal. În general, în Europa se creează în prezent astfel de centre logistice, care sunt generatoare de trenuri de marfă directe, de lung parcurs, pe coridoarele europene.

7.5.2. Servicii în telecomunicații pe rețeaua de fibră optică

Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A dispune de una dintre cele mai moderne rețele de fibră optică din România, necesară pentru satisfacerea cerințelor de comunicații impuse de specificul activității de conducere a circulației trenurilor. Această rețea are o capacitate de transmisie de date mult mai mare decât necesitățile Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A. Ca urmare, este necesar să se elaboreze o strategie de comercializare a surplusului de capacitate, prin colaborări cu furnizori de servicii cu valoare adăugată în domeniu (Internet, televiziune prin cablu, transmisie de date, telefonie fixă sau mobilă, etc.). Implicarea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A pe piața comunicațiilor trebuie să aibă loc de o asemenea manieră încât să nu implice riscuri investiționale proprii pentru un anumit tip de servicii. Rețeaua de telecomunicații a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A trebuie să ofere capacități de transmisie de informație digitalizată, pentru orice tip de servicii, funcție de interesul pieței, fără a se implica direct investițional.

7.5.3. Servicii informatice pe piața internațională

Sistemul de transport feroviar din România a dezvoltat un sistem informatic integrat, foarte complex, bazat pe cele mai noi tehnologii existente. Acest sistem se compune din mai multe componente foarte competitive pe plan internațional:

- ✓ Sistemul IRIS pentru conducerea traficului feroviar
- ✓ Sistemul Xsell pentru vânzarea electronică de bilete de călătorie în traficul feroviar de persoane
- ✓ Sistemul financiar-contabil bazat de pachetul Oracle Financials

Dezvoltarea și exploatarea acestor sisteme sofisticate se fac în cadrul SC Informatica Feroviară, care funcționează ca societate comercială cu statut de filială a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A SC Informatica Feroviară poate avea un rol important în comercializarea acestor sisteme pentru alte căi ferate din regiune.

Identificarea unor parteneriate private care să asigure capacitatea de acces la piață și să ofere garanțiile necesare pe plan internațional într-un domeniu sensibil cum este informatica,

constituie o prioritate care poate să conducă la obținerea de contracte avantajoase internaționale.

7.6. Redimensionarea numărului de personal funcție de volumul de activitate în sectorul feroviar

Redimensionarea numărului de personal din sectorul feroviar de stat constituie o problemă dificilă a restructurării activităților, dictată de evoluțiile nefavorabile de pe piață, marcate de scăderi continue ale cifrei de afaceri și de reducere a volumelor de transport anuale. Pregătirea pentru intrarea în Uniunea Europeană și apoi presiunile ce vor apare ca urmare a accesului liber pe infrastructura feroviară a mai multor operatori feroviari vor impune în continuare măsuri dure de dimensionare a personalului strict în conformitate cu cerințele pieței.

Pentru perioada 2005 – 2007 se vor aplica măsurile necesare care să permită încadrarea sistemului de transport feroviar în indicii de performanță stabiliți prin programele PAL1, 2 și 3 semnate de Guvernul României cu Banca Mondială, programe de ajustare structurală a economiei românești.

În afara acestor programe este necesar ca fiecare societate feroviară, mai ales Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A să se pregătească să aibă în perspectiva anului 2007, productivități similare cu operatorii feroviari cu care va intra în competiție. În acest sens, societățile feroviare trebuie să elaboreze programe concrete.

8. Restructurarea Autorității Feroviare Române (AFER)

Este necesar a se face o analiză atentă pentru a se evidenția condițiile, avantajele și momentul în care se poate face separarea activităților. Trebuie avute în vedere de asemenea activitatea de organism notificat în domeniul interoperabilității feroviare și a organismului de licențiere a operatorilor de transport feroviar.

Actuala structură instituțională a fost creată în anul 1998, iar legislația Uniunii Europene nu prevede obligativitatea separării instituționale. Separarea instituțională a activității actualului inspectorat ar conduce la trecerea acestuia la finanțarea de la bugetul de stat, ceea ce ar determina cheltuieli suplimentare la bugetul de stat.

În conformitate cu prevederile primului și celui de-al doilea pachet feroviar, organizarea Autorității Feroviare Române trebuie să cuprindă patru activități independente:

- ✓ Autoritatea națională de siguranță feroviară
- ✓ Organismul pentru licențierea operatorilor de transport feroviar
- ✓ Organismul notificat pentru interoperabilitate feroviară
- ✓ Organismul pentru investigarea accidentelor și incidentelor feroviare.

Având în vedere complexitatea sarcinilor acestor organisme și noutatea lor pe plan european este necesar să se facă studii cu consultanți de specialitate în vederea găsirii soluției optime. Experții Comisiei Europene pot oferi această asistență prin intermediul TAIEX, organism care are rolul de a acorda asemenea asistențe din fonduri nerambursabile.

9. Creșterea calității managementului în sistemul de transport feroviar

O condiție esențială pentru restructurarea cu succes a sistemului de transport feroviar este asigurarea unui management performant la toate nivelele ierarhice ale căii ferate. Manageri instruiți, având cunoștințe temeinice privind tehnicile de conducere se formează cu multe cheltuieli și printr-o politică coerentă de promovare și selecție a celor mai capabili candidați pentru fiecare poziție de conducere.

Principalele acțiuni care să conducă la creșterea managementului vor fi următoarele:

- ✓ Ocuparea posturilor de conducere pe bază de concurs
- ✓ Programe anuale de instruire a managerilor din toate nivelele ierarhice
- ✓ Contracte de management la nivelul conducerii centrale a societăților comerciale din sistemul feroviar, cu criterii de motivare financiară a acestora prin stabilirea salariilor acestora funcție de rezultatele companiilor pe care le conduc

10. Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare

Politica în domeniul modernizării infrastructurii feroviare trebuie să asigure realizarea următoarelor obiective generale ale României:

1. Asigurarea interoperabilității coridorului IV (2007 – 2013) și a coridorului IX (2010 – 2020), cu standardele Uniunii Europene.
2. Atingerea unui ciclu economic de întreținere a rețelei feroviare publice, prin recuperarea rămănelor în urmă a reparațiilor, reabilitărilor, modernizărilor etc (2007 – 2013).
3. Transformarea stațiilor de cale ferată cu un trafic semnificativ, în centre comerciale, generatoare de profit pentru calea ferată (2007 – 2013).

Obiectivele specifice care vor trebui urmărite în vederea atingerii obiectivelor generale menționate mai sus sunt:

- Scurtarea duratei de pregătire a proiectelor prin:
 - declararea utilității publice a lucrărilor pe coridoarele pan europene și TEN – T;
 - asigurarea fondurilor bugetare pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a proiectelor tehnice, avizelor, acordurilor, exproprierilor etc;
 - promovarea unui ghid de proceduri privind PPP, BOT etc;
- Menținerea unui ciclu economic în implementarea proiectelor, prin asigurarea fluxului financiar în strictă corelare cu durata reală de construcție, maximizarea beneficiilor scontate pe durata de viață a lucrărilor, ducând la diminuarea eforturilor de rambursare a creditelor.
- Corelarea cadrului legislativ din domeniu (achiziții publice, avize, acorduri, calitate în construcții etc) cu practica Europeană în domeniu (norme FIDIC, etc)

Asigurarea condițiilor juridice și instituționale pentru realizarea obiectivelor specifice reprezintă elementul esențial în realizarea modernizărilor dorite în infrastructura feroviară.

Pentru atingerea obiectivelor de modernizare a infrastructurii feroviare se vor realiza următoarele măsuri strategice în cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare:

- Elaborarea și promovarea de Planuri Directoare cuprinzând toată durata de implementare a proiectelor, cu definirea părților implicate, a obligațiilor specifice, a etapelor și termenelor succesive.
- Componentele Planurilor Directoare aferente autorității contractante (Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A) să devină obiective documentate ale managementului companiei.
- Asigurarea cadrului financiar adecvat, pe etape ale proiectelor, reflectate prin construcția bugetară a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A.
- Reflectarea adecvată a volumului proiectelor în structura organizatorică a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A

Îndeplinirea obiectivelor majore ale integrării europene a sistemului de transport feroviar este legată de modernizarea infrastructurii feroviare și de asigurarea interoperabilității cu infrastructura feroviară europeană. România a creat cadrul juridic privind modernizarea principalelor linii de cale ferată cuprinse pe Coridoarele europene care traversează țara sau în acordurile internaționale Acord european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.), Acord privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.) și Acordul privind Calea Ferată Trans-Europeană (T.E.R.).

Realizarea acestor angajamente va atrage un important trafic de tranzit prin România, asigurând importante venituri. Totodată, modernizarea infrastructurii feroviare din România impune eforturi financiare importante până în anul 2020, din mai multe surse: bugetul de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare.

Implementarea direcțiilor strategice de dezvoltare a sistemului de transport feroviar implică eforturi financiare importante din partea României și un sprijin hotărâtor din partea Comisiei Europene, pentru a se asigura un nivel echilibrat de dezvoltare a infrastructurilor în cadrul Uniunii Europene. Ritmul de implementare și durata până la finalizarea acestuia vor depinde de capacitățile financiare de realizare ale României.

Sumele de finanțare necesare realizării acestor obiective vor fi prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și aprobate anual prin legea bugetului de stat.

Estimarea surselor de finanțare aferente obiectivelor vor fi fundamentate pe baza unui montaj financiar.

10.1. Modernizarea Coridoarelor Pan-Europene IV și IX

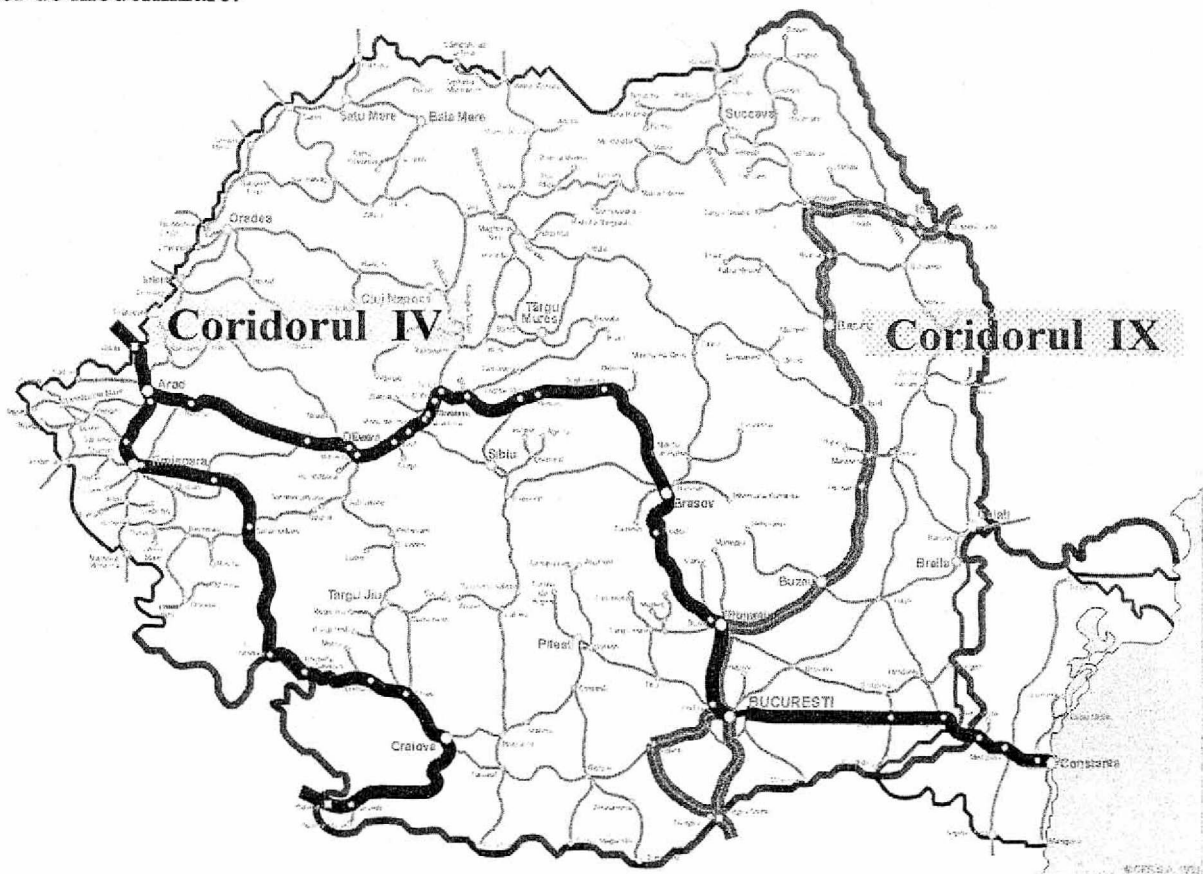
România este străbătută de 3 dintre cele 10 coridoare trans-europene, dintre care următoarele două prezintă o deosebită importanță pentru transportul feroviar:

- Coridorul IV: Berlin/Nurnberg-Praga – Budapesta – Constanta/Salonic/Istanbul
- Coridorul IX Helsinki - St. Petesburg - Moscova/Pskov – Kiev – Liubashevskă – Chișinău – București – Dimitovgrad – Alexandropolis

Coridorul feroviar IV european are pe sectorul românesc, o lungime totală de 1.395 km. De la granița ungară până la Constanța, el străbate România de la nord-vest la sud-est, principalele localități prin care trece fiind: Curtici, Arad, Deva, Simeria, Coșlariu, Sighișoara, Brașov, Ploiești, București, Fetești, Constanța; există și o ramură sudică a acestui Coridor, care străbate România pe ruta Arad, Timișoara, Drobeta Tr. Severin, Craiova, Calafat. Între aceste localități s-au fixat secțiunile pe care se efectuează și se vor efectua treptat lucrările de reabilitare.

Coridorul feroviar IX european are pe sectorul românesc, o lungime de 621 km. El este comun, pe porțiunea București – Ploiești Ramificația Triaj, pe 56 km, cu traseul coridorului IV European. De la granița cu Republica Bulgaria până la granița cu Republica Moldova, el străbate România de la nord-est la sud, principalele localități prin care trece fiind: Giurgiu, București, Ploiești, Buzău, Focșani, Mărășești, Adjud, Bacău, Roman, Pașcani, Iași, Ungheni. Zona sudică a coridorului de pe teritoriul României are două variante pe ruta dintre București și Giurgiu: legătura directă București – Giurgiu și legătura București - Videle – Giurgiu. Între aceste localități s-au fixat secțiunile pe care se vor efectua treptat lucrările de reabilitare.

Linia Râmnicu Vâlcea – Vâlcele, cu o lungime de 38 km, deși nu face parte din coridoarele europene, are o mare importanță prin crearea unei legături mai scurte între București și vestul țării cu circa 127 km, prin o traversare a munților Carpați la o altitudine mai joasă, deci cu costuri de transport mai reduse. Deschiderea acestei legături va permite rutarea unei părți importante a traficului (în special de mărfuri) de pe Coridorul IV, pe timpul lucrărilor de modernizare.



Principalele caracteristici ale acestui proiect foarte complex și îndelungat sunt prezentate în tabelul de mai jos; finalizarea sa va permite modernizarea a circa 18% din rețeaua feroviară din România la parametrii europeni:

Nr. crt.	Obiectiv	Lungime totală [km]	Buget total estimat* [Mil. Euro]	Termen final estimat
1	Coridorul IV	1.395	6.697	2012 - 2015
	Ramura nordică Coridor IV	868	4.328	2012
	Ramura sudică Coridor IV	468	2.369	2015
2	Coridor IX	618	3.559	2021
3	Linia Râmnicu Vâlcea - Vâlcele	38	250	2009
	TOTAL	2.051	10.506	

*) = inclusiv TVA

Datorită costurilor mari ale proiectelor, acestea au fost împărțite pe segmente mai scurte, care urmează să fie abordate succesiv, conform datelor prezentate mai jos. Se are în vedere asigurarea continuității lucrărilor prin îmbinarea activităților de proiectare, asigurarea finanțării, licitarea lucrărilor și execuția lucrărilor, pe baza unor programe detaliate care trebuie elaborate pentru fiecare coridor de transport.

Pentru mai multă claritate, lucrările se prezintă pe cele patru mari proiecte:

- Coridorul IV ramura nordică
- Coridorul IV ramura sudică
- Coridorul IX
- Linia Râmnicu Vâlcea - Vâlcele

11.1. Coridorul IV ramura nordică

Nr crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar (inclusiv TVA) [Mil.Euro]	Termen estimat	Surse de finanțare asigurate
1	Curtici – Arad – Simeria	181	987	2012	BEI parțial (300 mil. Euro)
2	Simeria – Coșlariu	68	463	2012	
3	Coșlariu – Sighișoara	98	631	2011	
4	Sighișoara – Brașov	130	805	2010	
5	Brașov – Predeal	26	235	2009	JBIC
6	Predeal – Câmpina	50	215	2010	ISPA
7	Câmpina – București	90	281	2004	BEI
8	București – Fundulea	38	82	2007	ISPA
9	Fundulea – Fetești	103	291	2008	ISPA
10	Fetești – Constanța	84	338	2009	JBIC parțial
	TOTAL	868	4.328		

11.2. Coridorul IV ramura sudică

Nr crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar (inclusiv TVA) [Mil.Euro]	Termen estimat	Surse de finanțare asigurate
1	Arad – Dr. Tr. Severin	267	1060	2015	

2	Dr. Tr. Severin - Craiova	114	756	2015	
3	Craiova -Calafat	84	533	2010	
4	Infrastructura de acces la podul Calafat -Vidin	3	13	2008	
	TOTAL	468	2.369		

11.3 Coridorul IX

Nr crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar [Mil.Euro]	Termen estimat	Surse de finanțare asigurate
1	Giurgiu – Videle București	105	637	2016	
2	Ploiesti Sud- Buzău – Focșani	140	452	2016	
3	Focșani – Bacău	107	950	2017	
4	Bacău-Paşcani	84	756	2018	
5	Pașcani-Iași-Ungheni	97	436	2021	
6	București – Giurgiu	85	328	2016	
	TOTAL	618	3.559		

11.4. Centralizarea electronică a stațiilor de cale ferată

11.4.1. Strategia de introducere a centralizării electronice a stațiilor

Modernizarea sistemelor de centralizare electronică constituie o condiție esențială pentru realizarea interoperabilității cu rețeaua feroviară europeană, alinierea la standardele europene în vederea integrării, creșterea siguranței circulației, îmbunătățirea procesului tehnologic feroviar și creșterea eficienței economice prin reducerea substanțială a efortului de întreținere și operare cu diminuarea corespunzătoare a costurilor, inclusiv a celor legate de personalul de operare și întreținere.

Se obține totodată o creștere a vitezei de decizie în rezolvarea situațiilor conflictuale de circulație. O instalație de centralizare electronică poate prelua comanda și controlul sigur al macazurilor și semnalelor din stațiile de cale ferată situate pe o rază de zeci de km., funcțiile blocului de linie automat de pe aceeași zonă, precum și o parte din funcțiile de dirijare centralizată a traficului de tip dispecer.

Deoarece instalațiile electronice de semnalizare funcționează pe bază de comenzi controlate prin calculator, o mare parte din costuri este legată de dezvoltarea de software adecvat fiecărei stații sau secții de cale ferată. Aceasta face ca trecerea la noul sistem electronic să inducă la fiecare cale ferată costuri importante pentru adaptarea programelor software conform normelor proprii de conducere.

În momentul de față Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A a început să beneficieze de cele mai moderne versiuni ale instalațiilor electronice de centralizare ce pot fi achiziționate de pe piață, deoarece a instalat în urma unor proceduri de licitații anterioare, sisteme furnizate de două firme, lideri mondiali recunoscuți în acest domeniu. Avantajele de a lucra cu doi lideri mondiali sunt multiple: se oferă o înaltă siguranță funcțională, se poate beneficia de ultimele îmbunătățiri apărute în dezvoltarea acestor instalații dar, mai ales, se pot

ține prețurile echipamentelor sub control. Trebuie precizat că la procedurile de achiziții anterioare, aceste firme s-au clasat pe primele locuri cu niveluri joase de preț.

Analiza evoluției introducerii de instalații electronice de semnalizare la administrațiile feroviare din țările dezvoltate, a evidențiat faptul că și acestea au optat pentru doi furnizori care se concurează cu bune rezultate. Pentru continuarea procesului de implementare de sisteme electronice de centralizare la calea ferată, apreciem că este necesar să se continue aceeași politică în viitor. Limitarea la un singur furnizor ar putea conduce la creșterea accentuată a costurilor, iar o diversificare mai mare a numărului de furnizori ar conduce de asemenea la costuri mai mari pentru interfațarea sistemelor și adaptarea fiecărui pachet software la condițiile interne din România. Totodată interfațarea sistemelor electronice de la mai mulți furnizori pentru conducerea circulației la nivel național este de natură să introducă elemente suplimentare de risc într-un domeniu sensibil cum este cel al siguranței circulației, în urma activităților de compatibilizare a unor produse software de la producători diverși.

Având în vedere cele prezentate, apreciem că trebuie continuată politica de dotare pe principiile adoptate până în prezent, avându-se în vedere reducerea riscurilor și a costurilor în următoarele activități:

- eliminarea costurilor de adaptare a sistemului la cerințele impuse de reglementările de conducere a circulației trenurilor existente în România;
- reducerea semnificativă a duratei de montare și implementare a sistemului în stații noi datorită faptului că software-ul este deja adaptat condițiilor de exploatare a instalațiilor de semnalizare din România (implementarea soluției cu unul din cei doi parteneri a durat șase ani, iar cu cel de-al doilea partener a durat șase ani);
- interoperabilitatea mai simplă și compatibilitatea mai sigură a instalațiilor de centralizare în interiorul rețelei feroviare;
- justificarea transferului de tehnologie de la acești furnizori către firme românești, deoarece în cazul unor cantități reduse de piese preluarea acestor tehnologii devine neeficientă;
- achiziție mai facilă a pieselor de schimb și a aparaturii de măsură și control;
- cheltuieli mai mici cu instruirea personalului de operare, de întreținere și de inspecție;
- posibilitatea utilizării aceluiași personal de întreținere;
- posibilități mai bune de a transfera personal de operare în cadrul rețelei feroviare.

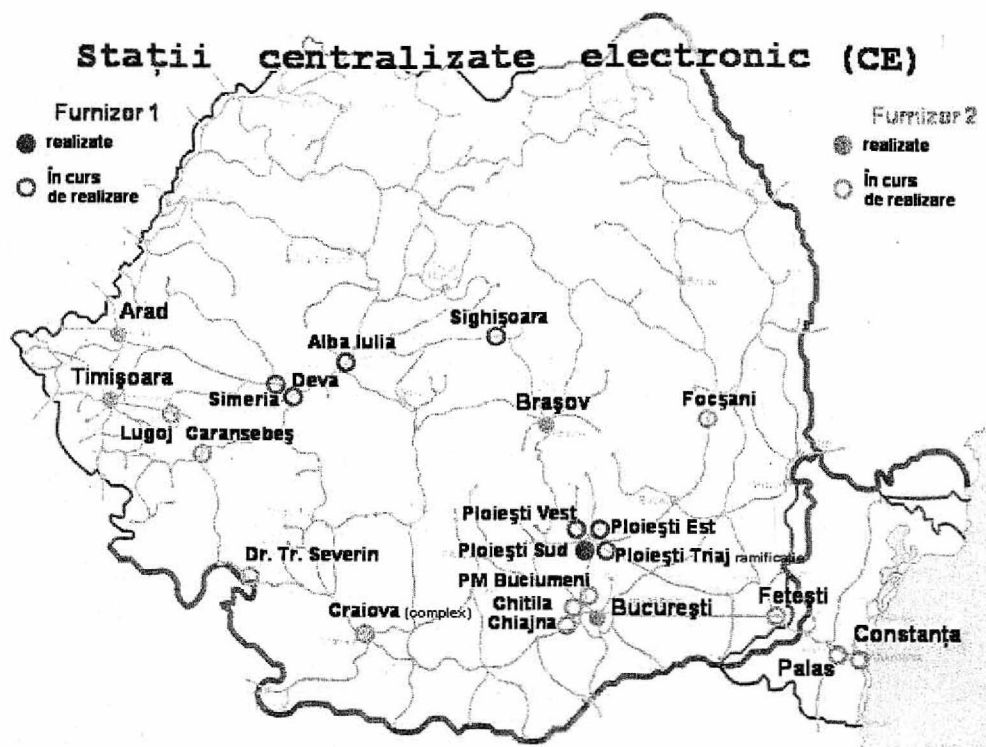
Controlul asupra costurilor de achiziție se realizează atât prin referința la prețurile de plecare obținute prin licitație, cât și prin concurența dintre cele două companii creată printr-o politică judicioasă de extindere a sistemului în stații noi prin menținere a echilibrului între furnizori.

11.4.2. Obiective ale programului de introducere a centralizării electronice

În România există un număr de circa 250 de stații mari (cu peste 50 de macazuri) care beneficiază de sisteme de centralizare implementate în urmă cu 40 – 45 de ani. În perioada următoare este necesară modernizarea acestor stații prin trecerea treptată la centralizări electronice, funcție de priorități și de resursele financiare existente.

Până în prezent au fost realizate asemenea sisteme în 5 stații mari, iar pentru perioada 2005 – 2008 este asigurată finanțarea pentru introducerea sistemului în 18 stații mari și complexe feroviare, în special de pe Coridorul IV.

Situația implementării acestui tip de instalații pe rețeaua feroviară din România pentru perioada 2005 – 2008 se prezintă mai jos:



Se prezintă în continuare tabelul concentrator cu toate stațiile cuprinse în acest program, în două etape: până în anul 2008 (cu finanțare asigurată) și după anul 2008 (fără finanțare asigurată):

a) Centralizări electronice de realizat în perioada 2005 – 2008

Stația c.f.	Valoare echipamente (mil. EURO)		Valoare clădiri pt. echipamente (mil. EURO)	Termen de finalizare
Ploiești Sud			15	finalizat
Timișoara				finalizat
Brașov	30		6	finalizat
Arad				finalizat
București				finalizat 2005
Ploiești Est				2008
Ploiești Vest	13	45	37	2008
Ploiești Triaj				2008
Sighișoara	16	60	52	2008
Alba Iulia				2008
Deva				2008
Simeria	16	60	52	2008
Chitila				2009
PM Buciumeni	15	60	52	2009
Chiajna				2009
Fetești	14	60	52	2009
Complex Constanța				2009
Palas				2009
Focșani				2009
Lugoj	14	60	52	2009

Caransebeș			2009
Complex Craiova	17		2009
Drobeta Turnu Severin			2009

b) Centralizări electronice în perioada 2007 - 2013

Se propune continuarea programului cu un ritm anual de circa 4 -5 stații pe an, cu un buget estimativ pe fiecare stație de circa 6 milioane Euro. Acest proiect necesită un buget estimativ de 1,5 miliarde Euro pentru instalațiile propriu-zise.

11.5. Electrificarea unor linii de cale ferată

Rețeaua de cale ferată din România este electrificată în proporție de peste 30%, iar prin modernizarea Coridoarelor europene se va asigura creșterea lungimii liniilor electrificate atât pe Coridorul IV (linia Craiova - Calafat), cât și pe Coridorul IX (liniile București – Giurgiu și Videle – Giurgiu).

În afara acestor linii, programul de electrificare a rețelei feroviare va mai include în perioada 2007 – 2020, următoarele secții de circulație:

Nr. Crt.	Linie de cale ferată	Buget estimat [Milioane Euro]
1	Timișoara – Stamora Moravița	170
2	Cluj – Episcopia Bihor	730
3	Doaga – Tecuci – Barboși (finalizare lucrări)	58
4	București – Pitești – Râmnicu Vâlcea – Sibiu – Vințu de Jos	1.440
5	BUGET TOTAL	2.398

Liniile cuprinse în acest program asigură interoperabilitatea cu rețelele feroviare din țări vecine sau sunt cuprinse în rețeaua TEN de pe teritoriul României negociată cu Uniunea Europeană.

11.6. Lucrări de reparație a infrastructurii feroviare pentru aducerea și menținerea în parametrii proiectați

Conform cadrului juridic existent, lucrările de reparație a infrastructurii feroviare se asigură prin finanțări publice, asigurându-se o contribuție financiară a statului echivalentă cu cea din sectorul rutier, pentru a nu se distorsiona piața de transport. Totodată, intervenția financiară a statului în repararea infrastructurii feroviare asigură condiții pentru menținerea tarifului de acces pe infrastructură în limite acceptabile, astfel încât să se încurajeze transportul feroviar și mai ales rutele de tranzit peste România.

Conform evaluărilor privind asigurarea echilibrului financiar al gestionării infrastructurii feroviare, sunt necesare alocații anuale pentru reparații în valoare de circa 150 milioane Euro anual în perioada 2007 – 2020. Cotele anuale pentru perioada 2006 – 2010 sunt în mare parte asigurate prin programul SWAP care se va realiza în colaborare cu Banca Mondială.

11.7. Transformarea stațiilor de cale ferată cu trafic semnificativ, în centre comerciale

O componentă importantă a programului de modernizare a infrastructurii feroviare este modernizarea stațiilor feroviare pentru transportul călătorilor astfel încât până în anul 2020, toate gările din orașele importante ale României din punct de vedere al traficului feroviar (circa 150 gări) să fie reabilitate conform normelor europene, asigurându-se accesul facil al călătorilor, peroane înalte și acoperite, centre comerciale, acces pentru persoane cu handicap, etc.

În prezent sunt în curs două proiecte de modernizare a unui număr de 42 de stații de cale ferată. Fondurile disponibile asigură finanțarea a 21 dintre acestea. Primul proiect, destinat „Maximizării oportunităților de obținere venituri din chirii și minimizării costurilor de întreținere și exploatare în cinci stații de cale ferată”, cu finanțare BERD, potrivit Legii 588/2003 pentru ratificarea Acordului de garanție dintre România și BERD, semnat la București la 4 aprilie 2003, are următoarele componente:

- lucrări de modernizare a stațiilor Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca, Iași și Constanța;
- dezvoltarea și implementarea Planului Managerial de Proprietate al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-S.A;
- consultanță pe perioada lucrărilor contractate;
- studiu de fezabilitate, fezabilitate și recomandări pentru optimizarea dezvoltării Gării de Nord în contextul dezvoltării unui concept integrat privind rolul transportului feroviar în București și reactivarea tuturor stațiilor de cale ferată din oraș;

În anul 2005 sunt programate să înceapă lucrările de execuție la cele cinci stații finanțate prin împrumutul BERD.

În completarea programului finanțat de BERD privind reabilitarea unor stații de cale ferată din România, au fost nominalizate, conform HG nr. 870/2003 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1254/2002 privind garantarea unor credite externe și/sau interne pentru finanțarea Programului de reabilitare a stațiilor de cale ferată din orașele reședință de județ, cu modificările și completările ulterioare, 37 stații mari, cu finanțare prin un credit garantat de guvern, în sumă de 60 milioane USD, cu mențiunea că lucrările de modernizare pot fi contractate numai în limita bugetului aprobat.

Conform documentațiilor tehnico-economice și a licitațiilor deja organizate, bugetul de 60 milioane USD este destinat pentru a asigura finanțarea modernizării a 16 stații. Acestea se află în prezent în diverse faze de execuție:

Nr. crt.	Stația	Buget estimativ [Milioane USD]	Termene de execuție
1	Ploiești Sud	2,756	Trim. III 2004 – Trim. III 2006
2	Arad	4,090	Trim. IV 2004 – Trim. IV 2006
3	Deva	2,037	în curs de contractare
4	Alba Iulia	1,841	Trim. IV 2004 – Trim. II 2005
5	Brașov	4,047	în curs de contractare
6	Bacău	2,593	în curs de contractare
7	Suceava Burdujeni	3,500	Trim. IV 2004 – Trim. II 2006
8	Buzău	2,275	în curs de contractare
9	Focșani	6,055	Trim. II 2003 – Trim. II 2005
10	Sighișoara	2,667	Trim. III 2004 – Trim. II 2006
11	Drobeta Turnu – Severin	6,825	Trim. II 2004 – Trim. I 2006

12	Galăți	7,352	Trim. IV 2005
13	Fetești	4,701	Trim. IV 2004 – Trim. IV 2006
14	Sibiu	3,854	în curs de contractare
15	Oradea	3,992	în curs de contractare
16	Tulcea	1,415	recepționată

Continuarea programului până la finalizarea modernizării celor 150 de stații de cale ferată va necesita un buget total de circa 520 milioane Euro, împărțit în două etape de finanțare, după cum urmează:

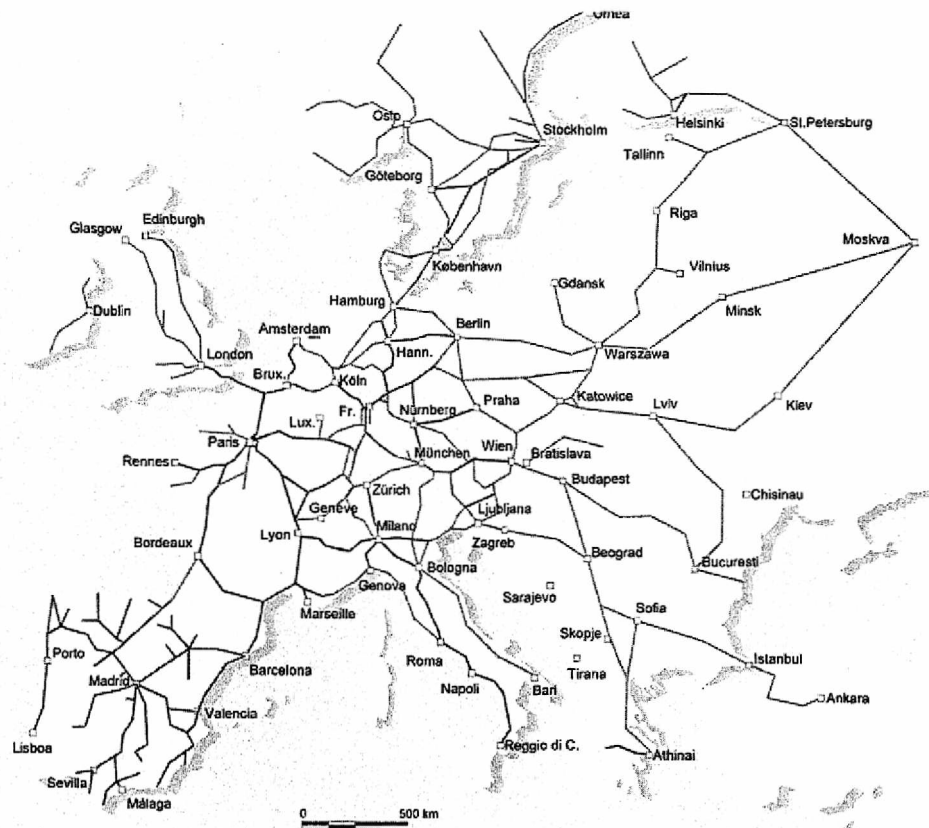
Perioada [ani]	Buget [Milioane Euro]
2007 – 2013	260
2014 – 2020	260

11.8. Studiu preliminar pentru construcția de linii de cale ferată de mare viteză

Succesul noilor servicii feroviare de mare viteză a avut drept rezultat o creștere semnificativă a transportului de călători pe distanțe lungi. Programul de construcție de linii de mare viteză va continua în ritm accelerat. Astfel, dacă în anul 2002 existau în Europa 3.200 km. de linii de mare viteză, se prevede ca în anul 2010 să existe 7.500 km. de linii de mare viteză. Se prevede ca același ritm să se păstreze și în continuare; astfel raportul între numărul de km. de linii convenționale și de linii de mare viteză să evolueze conform datelor următoare:

- în 1996: 90% linii convenționale, 10% linii de mare viteză
- în 2010: 70% linii convenționale, 30% linii de mare viteză
- în 2015: 65% linii convenționale, 35% linii de mare viteză

Una dintre necesități la nivelul Uniunii Europene este definirea noilor proiecte ținând cont de extinderea Uniunii cu cele 10 noi state membre și de perspectiva integrării celor două state candidate.



Rețeaua de transport feroviar european de mare viteză în orizontul anului 2020

Sursa: Raportul UIC 2002

Ca viitor stat membru al Uniunii Europene România va fi parte a sistemului de transport de călători cu trenuri de mare viteză, care vor lega principalele orașe românești cu restul Europei. Până în prezent s-a convenit pe plan internațional o linie de mare viteză care va străbate România pe traseul Constanța – București – frontiera de vest, pe o rută care urmează să fie stabilită în urma studiilor de specialitate. Aceasta va asigura legătura cu Europa centrală și de nord, prin Budapesta și Viena. Costurile unui asemenea proiect este foarte ridicat, datorită necesității construirii unei infrastructuri complet noi (linii, poduri, tunele, clădiri stații, etc.).

În acest fel se va asigura legătura României cu toate marile orașe europene cu trenuri cu viteze între 250 km/oră – 350 km/oră.

Deși acest proiect nu este o prioritate imediată pentru România, pentru a putea emite o opinie adecvată în acest domeniu, este necesar ca în perioada 2005 – 2008 să se întreprindă primele acțiuni pentru începerea elaborării unui studiu preliminar privind traseul și costurile unei linii de mare viteză pe teritoriul României, care să evalueze și perioada de începere a lucrărilor în viitor, precum și durata acestora.

12. Continuarea programului de informatizare a sistemului de transport feroviar

Apropiata intrare a României în Uniunea Europeană va pune sistemul de transport feroviar în fața unei competiții acerbe cu numeroși operatori licențiați în țările membre, care vor beneficia de accesul liber pe infrastructura feroviară. În acest context complex, Compania

Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A și operatorii feroviari din România trebuie să fie cât mai bine pregătiți pentru a rezista pe piață și pentru a putea pătrunde pe piețe noi. Acest obiectiv nu poate fi atins fără un suport informatic puternic.

Platforme informatice robuste vor permite unităților din sistemul de transport feroviar din România să se conecteze cu clienți și operatori de pe piața internațională și vor fi condiția obligatorie pentru asigurarea interoperabilității în traficul internațional. În principiu, serviciile informatice vor fi furnizate de administratorul infrastructurii feroviare ca servicii adiționale la contractul de acces pe infrastructură.

Prioritățile de dezvoltare în acest domeniu vizează pregătirea căii ferate române pentru un management modern, compatibil cu sistemele de lucru europene, capabil să asigure interoperabilitatea pe plan internațional pentru:

- Managementul circulației trenurilor
- Vânzarea electronică de bilete și rezervarea locurilor

În perioada următoare, strategia în domeniul informaticii se va axa pe dezvoltarea următoarelor sisteme informatice:

- IRIS – Sistemul informatic integrat al căii ferate
- Xsell – Sistemul informatic pentru emiterea electronică a билетelor de călătorie
- Sistem informatic pentru managementul activităților financiar contabile

În acest context, strategia informatică are următoarele obiective imediate pentru perioada 2005 – 2008:

- Generalizarea pe întreaga rețea feroviară a sistemului IRIS (Circulație trenuri) până la 31 decembrie 2005
- Proiectarea unui modul informatic nou în cadrul IRIS pentru calculul automatizat al tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) conform cu noua procedură bazată pe costurile fixe și variabile ale CFR, cu realizarea modulului pilot până la 31 decembrie 2005 și implementarea acestuia pe întreaga rețea feroviară până la 31 decembrie 2006
- Finalizarea proiectării modulului de dirijare a vagoanelor goale în cadrul modulului IRIS-ARGUS perfecționat până la 31 decembrie 2005
- Realizarea Centrului Național de Dirijare a Traficului Feroviar prin extinderea funcționalității IRIS, până la 30 iunie 2007
- Implementarea managementului financiar contabil bazat pe Oracle Financials în cadrul Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A, generalizarea sistemului prin renunțarea la raportări manuale la Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A., Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”-S.A. și Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători”-S.A. și implementare rapoarte de sinteza pe fiecare societate și pe întregul sistem feroviar până la 31 decembrie 2005.
- Implementarea sistemului automatizat pentru emiterea electronică a билетelor de călătorie și rezervare a locurilor pentru transportul feroviar de călători, cu interconectare cu sisteme similare ale altor căi ferate până la 31 decembrie 2007.

13. Estimarea costurilor programelor de modernizare și reînnoire a infrastructurii feroviare

O evaluare a efortului financiar pentru finalizarea în linii generale a programelor de modernizare a infrastructurii feroviare implică asigurarea suportului financiar pentru următoarele obiective:

Nr crt	Obiectiv	Tip proiect	Cost total estimat
			[Milioane. Euro]
1	Asigurarea interoperabilității coridorului IV (2007 – 2013) și a coridorului IX (2010 – 2020), cu standardele Uniunii Europene	Modernizare trasee coridoare	10.506
		Modernizare instalații feroviare	1.500
		Electrificarea unor linii de cale ferată	2.398
		Lucrări de reparație a infrastructurii feroviare pentru aducerea și menținerea în parametrii proiectați	2.100
2	Transformarea stațiilor de cale ferată cu un trafic semnificativ, în centre comerciale, generatoare de profit pentru calea ferată (2007 – 2013).	Modernizare stații de cale ferată	600
3	Buget total		17.104

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR

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

Tel. 318.51.29/150, fax 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. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23
 Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 047235