

205267

BIBLIOTECA LEGILOR UZUALE ADNOTATE

No. 37

LEGEA DRUMURILOR

din 1929

Insoțită de Expunerea de motive a
d-lui ministru PANTELIMON HALIPPA.
Avizul Consiliului Legislativ și Rapoar-
tele dela Cameră și Senat



BUCUREȘTI

EDITURA „CURIERUL JUDICIAR” S. A., Strada Artei, No. 5.

1929

Lei 60.—

BIBLIOTECA LEGILOR UZUALE ADNOTATE

No. 37

LEGEA DRUMURILOR

din 1929

Insoțită de Expunerea de motive a
d-lui ministru PANTELIMON HALIPPA.
Avizul Consiliului Legislativ și Rapoar-
tele dela Cameră și Senat



BIBL. UNIV. CLUJ

0490 x 13. II. 1930

EXEMPLAR LEGA

BUCUREȘTI

EDITURA „CURIERUL JUDICIAR” S. A., Strada Artei, No. 5.

1929

LEGEA DRUMURILOR*)

CAPITOLUL I

Clasificarea drumurilor

ART. 1. — Drumurile publice din toată țara, atât cele în ființă cât și cele cari se vor deschide pentru uzul circulațiunii, fac parte din domeniul public și sunt supuse regimului acestei legi.

Ele se împart în :

1. Drumuri de Stat,
2. Drumuri județene,
3. Drumuri vicinale,
4. Drumuri comunale.

ART. 2. — Drumurile de Stat sunt arterele de interes general cari străbat țara legând Capitala cu drumuri mari din țările vecine, precum și acele cari leagă direct orașele principale ale țării, fie între ele fie cu porturi importante.

Toate aceste drumuri, inclusiv traversările prin comunele urbane și rurale, sunt de domeniul public al Statului.

ART. 3. — Drumurile județene sunt de interes local și anume acele cari leagă direct capitala unui

*) Votată de Senat la 26 Iulie 1929 și de Cameră la 27 Iulie 1929, publicată în **Monit. Of.** No. 172 din 6 Aug. 1929.

județ cu capitalele județelor învecinate, cu reședințele plășilor sau cu alte centre importante ca: porți, stațiuni de cale ferată, comune urbane, etc.

Toate aceste drumuri, inclusiv traversările prin comunele urbane și rurale, sunt de domeniul public județean.

ART. 4. — Drumurile vicinale sunt de interes local și anume acele ce leagă mai multe comune între ele, precum și acele cari au deosebită importanță din punct de vedere agricol, industrial sau comercial, când ele conduc la un port, la o stație importantă de cale ferată, la un drum de Stat, sau la reședința unei plăși.

Toate aceste drumuri, inclusiv traversările prin comunele urbane și rurale, sunt de domeniul public județean.

ART. 5. — Drumurile comunale sunt de interes local și anume acele cari se mărginesc pe teritoriul unei comune sau leagă între ele două comune megeșe, acele conducătoare la stații de cale ferată netrecute în categoria drumurilor județene și vicinale, precum și acele ce duc la exploatarea industriale de orice fel, la ogoare, păduri, izlazuri, fântâni publice, trecători, etc.

Toate aceste drumuri sunt de domeniul public comunal.

ART. 6. — Toate dependențele și accesoriile unui drum de orice categorie precum: poduri, apeducte, construcțiuni de consolidare, parapete, șanțuri, locuri de depozit, plantațiuni, pietre sau stâlpi kilometrici, stâlpi indicatori și de semnalizare, pietre de hotar, podețe peste șanțuri, case de cantonieri cu terenurile dimprejur, etc., fac parte integrantă din acel drum.

ART. 7. — Toate drumurile publice din tabloul anexat la această lege se socotesc ca drumuri de Stat.

Toate celelalte drumuri publice, în ființă la promulgarea acestei legi, se socotesc ca drumuri județene, vicinale și comunale, după ce se vor fi îndeplinit formalitățile de la articolele 65 și 66.

CAPITOLUL II

Casa Autonomă a Drumurilor de Stat

§ 1

Dispozițiuni generale

ART. 8. — Intreținerea, construcția, modernizarea și administrația drumurilor de Stat, pe toată întinderea lor, se încredințează unei instituții denumită: „**Casa Autonomă a Drumurilor de Stat**”, care depinde de Ministerul Lucrărilor Publice.

Porțiunile acestor drumuri din cuprinsul comunelor urbane vor fi totuși supuse regulelor prevăzute în legile și regulamentele comunale.

Pentru întreținerea și modernizarea acestor traversări „Casa Autonomă a Drumurilor de Stat” va încheia convenții cu comunele respective.

ART. 9. — „Casa Autonomă a Drumurilor de Stat” ia în administrarea sa — în condițiile stipulate prin legea de față — întreaga avere a drumurilor de Stat și anume: terenurile, terasamentele, calea, podurile, apeductele, construcțiile de consolidare, parapetele, șanțurile, locurile de depozit, plantațiile, stâlpii kilometrici, stâlpii indicatori și de semnalizare, pietrele de hotar, podețele peste șanțuri, cantoanele, clădirile serviciilor, atelierele cu tot utilajul și înzestrările lor, mașinile de tot felul, carierele cu tot utilajul și instalațiile lor, depozitele de piatră, nisip, lemnărie, fier, ciment, etc., pepinierele, precum și toate drepturile și obligațiile rezultând din convenții, contracte și orice alte acte juridice, cu alte cuvinte toate bunurile mobile și imobile așa cum se vor afla la data intrării în vigoare a legii de față, enumerarea de mai sus fiind enunțiativă, iar nu limitativă.

Averea trecută în gestiunea Casei Autonome a Drumurilor de Stat va fi specificată și evaluată într'un inventar întocmit în conformitate cu dispozițiile art. 111 și aprobat printr'un jurnal al Consiliului de Miniștri.

ART. 10. — Casa Autonomă a Drumurilor de Stat este persoană juridică și are gestiune autonomă organizată conform dispozițiilor legii de față.

Sediul Casei este în București, în palatul Ministerului de Lucrări Publice.

Casa Autonomă este scutită de orice dări către Stat, județ și comună.

ART. 11. — Casa Autonomă își păstrează pe tot timpul mobilizării personalitatea juridică; legile și regulamentele militare pe timp de război vor fixa normele de funcționare ale Casei, precum și tratarea personalului.

§ 2

Organele de administrare și conducere

ART. 12. — Organele de administrare și conducere ale Casei Autonome a Drumurilor de Stat sunt:

a) Consiliul de administrație cu comitetul de direcție ;

b) Direcțiunea generală cu direcțiunile și serviciile centrale și exterioare.

A. Consiliul de administrație

ART. 13. — Consiliul de administrație al Casei autonome se compune din directorul general și încă 10 membri, după cum urmează:

a) Un juriconsult;

b) Un specialist în chestiunile financiare și economice;

c) Un reprezentant al agriculturii, desemnat de Ministerul Agriculturii, de comun acord cu Ministerul Lucrărilor Publice, după o listă de prezențieri de 3, cerută dela Uniunea Camerelor de agricultură;

d) Un reprezentant al industriei și comerțului, desemnat de Ministerul de Industrie și Comerț, de comun acord cu Ministerul Lucrărilor Publice, după o listă de prezențieri de 3, cerută dela Uniunea Camerelor de industrie și comerț;

e) Un delegat al Consiliului de administrație al Regiei Autonome C. F. R.;

f) Un reprezentant al Automobil-Clubului Regal Român, desemnat de Ministerul de Lucrări Publice, după o listă de prezentațiune de 3, cerută de la A. C. R. R.;

g) Patru ingineri specialiști în drumuri, cu gradul de cel puțin inginer-șef, din cadrele corpului tehnic, sau cu o vechime de cel puțin zece ani în specialitate.

Numirea specialiștilor dela punctele a și b se va face de Ministerul de Lucrări Publice cu avizul institutelor de studii și cercetări științifice, constituite pe bază de legi, iar numirea celor dela punctul g cu avizul asociațiilor profesionale de ingineri recunoscute, pe baza unor liste de prezentațiune de 3 pentru fiecare loc.

Numirea se va face prin decret regal, pe baza aprobării Consiliului de Miniștri, pe termen de 5 ani.

Consiliul de administrație se reînnoește prin schimbarea treptată a membrilor săi și anume: câte 2 în anii cu soț și câte 3 în anii fără soț, cu excepțiunea directorului general. Reînnoirea se face prin tragere la sorti, în primii 4 ani.

Când o vacanță se va ivi în cursul celor 5 ani ai duratei mandatului, membrul ce se va numi va funcționa numai până la expirarea aceluși mandat.

Completarea vacanțelor ivite se va face cu specialiști din aceeași categorie cu membrii ieșiți.

Membrii al căror mandat a expirat sau cari au fost trași la sorti pot fi numiți din nou.

ART. 14. — Ministerul de Război (Marele Stat Major) va avea un delegat care va asista la toate ședințele consiliului de administrație, având vot consultativ pentru toate chestiunile în genere. Pentru toate chestiunile privind direct interesele armatei, votul acestui delegat va fi deliberativ.

ART. 15. — Sarcina de consilier de administrație este incompatibilă cu calitatea de proprietar, administrator, procurator, consilier sau orice altă calitate la societăți sau Case a căror activitate ar putea

fi îndreptată spre construcția, întreținerea și modernizarea șoselelor.

Membrii funcționari dețin calitatea de consilier ca atribuție suplimentară, ei putând continua să-și execute în același timp funcțiunea lor.

Membrii funcționari nu vor putea face parte din alt consiliu de administrație, iar ceilalți din cel mult două.

ART. 16. — Consiliul de administrație va alege în fie care an, din sânul său, un președinte și doi vice-președinți.

Consiliul se întrunește ori de câte ori este convocat de președinte. În lipsa președintelui poate fi convocat de unul din vice-președinți, sau în cazuri urgente, de directorul general.

Consiliul se întrunește cel puțin odată la două săptămâni.

ART. 17. — Consiliul de administrație conduce „Casa autonomă a drumurilor de Stat”, din punct de vedere financiar, tehnic, administrativ și are în special următoarele atribuțiuni: Library Cluj

1. Aprobă angajarea și efectuarea operațiilor de venituri și cheltueli, prin derogare de la legea contabilității publice, după normele legii de față.

Aprobă cheltuelile și dispune ordonanțarea lor pentru lucrări regulat angajate, putând da delegație de aprobare și ordonanțare comitetului de direcție, directorului general sau personalului de sub ordinele sale, în limitele ce va aprecia ca absolut necesare.

2. Examinează bugetul de venituri și cheltueli și-l înaintează Ministerului de Lucrări Publice spre a fi supus aprobării Adunării deputaților, în cifrele lui totale de venituri și cheltueli.

3. Examinează și înaintează Ministerului de Lucr. Publice, pentru a fi prezentat Curții de Conturi și Adunării Deputaților, bilanțul însoțit de gestiunea întocmită de direcția generală pe anul expirat, de inventarul încheiat la sfârșitul anului și de raportul comisiei de control.

4. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice, spre a fi supus aprobării Parlamen-

tului, proiectul de lege pentru modificarea, în caz de necesitate, a taxelor prevăzute la art. 34, alineatele a, b, c, d, e și g.

5. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice spre aprobare modificarea regulamentului condițiilor de folosință prevăzute la art. 34, alineatele h și i.

6. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice spre aprobare programele pentru întreținere, pentru construcțiuni de poduri sau șosele noi și pentru modernizarea rețelei drumurilor de Stat.

7. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice proiectul pentru regulamentul legii de față, proiectul statutului personalului Casei Autonome, precum și proiectele altor regulamente de ordine publice în legătură cu drumurile, spre a fi prezentate Consiliului de Miniștri pentru întărirea prin decret regal.

8. În vederea investițiilor absolut indispensabile Casei Autonome a Drumurilor de Stat și cari nu pot fi acoperite din veniturile ei, Consiliul de administrație examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice propunerile necesare realizării de împrumuturi, în conformitate cu art. 43.

9. Examinează și înaintează spre aprobare Ministerului de Lucrări Publice propunerile de a se depăși cheltuelile toale prevăzute în buget, în limita plusului de venituri dovedit, în conformitate cu dispozițiile art. 40.

10. În cazul când încasările într'o perioadă a anului în curs nu ar ajunge la acoperirea cheltuelilor curente, pentru a nu se stânjeni mersul administrației, Consiliul examinează și aprobă propunerile direcțiunii generale pentru procurarea pe cale de împrumut, pe termen de cel mult un an, a sumelor necesare, în conformitate cu dispozițiile art. 42.

11. Examinează și înaintează Ministerului Lucrărilor Publice propunerile pentru înființări de diferite fonduri speciale de cari „Casa Autonomă a Dru-

murilor de Stat" ar mai avea nevoie pentru mersul regulat al administrației.

Aprobarea înființării fondurilor noi se dă în conformitate cu dispozițiile ultimului alineat dela art. 45.

12. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice propunerile făcute de direcția generală relativ la vânzarea prin licitație publică a imobilelor prin destinație, pentru a fi aprobate de Consiliul de Miniștri.

13. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice proiectele de legi pentru vânzarea imobilelor ce au devenit inutile sau inutilizabile.

14. Examinează și aprobă propunerile de tranzacții pentru litigiile de o valoare până la 5.000.000 lei, și înaintează Ministerului de Lucrări Publice, spre a fi aprobate de Consiliul de Miniștri, pe cele de o valoare mai mare.

15. Examinează și înaintează Ministerului de Lucrări Publice, spre aprobare proiecte de convenții cu alte administrațiuni sau organizațiuni (C. F. R., P. T. T., A. C. R. / R., etc.).

16. Examinează și înaintează, la sfârșitul fiecărui an, consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, o dare de seamă tehnică, administrativă și financiară întocmită de direcția generală indicând mersul Casei Autonome și rezultatele obținute în cursul funcționării.

17. Examinează și înaintează Ministerului Lucrărilor Publice, spre aprobare, repartizarea pe lucrări a fondurilor bugetare prevăzute pentru întreținere, construcții din nou și modernizare.

18. Decide asupra executării fiecărei lucrări în parte de întreținere, construcțiuni din nou și modernizare.

19. Examinează și aprobă diferitele caiete de sarcini tip, relative la întreținerea, construcția lucrărilor de artă, modernizări, etc.

20. Examinează și aprobă rezultatele licitațiilor publice pentru lucrări de întreținere.

21. Examinează și aprobă rezultatele licitațiilor publice pentru construcțiuni din nou și modernizări

până la valoarea de 20.000.000 lei, și înaintează Ministerului de Lucrări Publice, spre a fi supuse aprobării Consiliului de Miniștri, pe cele de valoare mai mare.

22. În vederea siguranței circulației și a regularității transitului, în caz de urgență, consiliul apreciază dacă nu este nevoie să se execute lucrările de întreținere sau de reparație ale drumurilor, precum și lucrările de întreținere, reparații sau construcții din nou ale lucrărilor de artă, pe cale de regie sau bună învoială. În acest caz aprobă executarea acestor lucrări pe cale de regie sau bună învoială, pentru o valoare după deviz care nu depășește suma de lei 2.000.000, și înaintează Ministerului de Lucrări Publice, pentru a fi supuse aprobării Consiliului de Miniștri, pe cele de o valoare mai mare.

23. În interesul modernizării șoselelor consiliul aprobă executarea pe cale de regie sau bună învoială — sub titlul de încercare — diferite lucrări de șoseleire modernă pentru o valoare după deviz până la 1.000.000 lei.

24. Examinează și aprobă propunerile direcției generale pentru numirea, înaintarea, transferarea, revocarea și ieșirea din serviciu a personalului administrativ de conducere, în conformitate cu dispozițiunile regulamentului de aplicare al legii de față și cu dispozițiunile statutului personalului din Casa Autonomă a Drumurilor de Stat.

25. Examinează și propune Ministerului de Lucrări Publice numirile, înaintările, transferările, revocările și ieșirile din serviciu ale personalului tehnic de conducere, în conformitate cu dispozițiunile regulamentului de aplicare a legii de față, cu dispozițiunile statutului personalului Casei Autonome și cu legile speciale.

26. Consiliul examinează și înaintează spre aprobare, Ministerului de Lucrări Publice, proiectele de convențiuni ce se vor încheia cu autoritățile județene sau comunale pentru construcția, întreținerea și modernizarea drumurilor de interes local, precum

și pentru plantațiuni ce se vor face pe șoselele de Stat, de către județe sau comune.

27. Examinează, soluționează, avizează asupra oricăror alte chestiuni în legătură cu administrarea Casei Autonome și cari îi sunt trimise de Ministerul de Lucrări Publice, sau orice alte chestiuni ce depășesc competența direcțiunii generale.

ART. 18. — Deciziunile Consiliului de administrație se vor lua cu majoritate de voturi în prezența a cel puțin 7 membri, printre cari neapărat directorul general sau locțiitorul său.

În caz de paritate, votul președintelui va decide. Convocarea consiliului se va face în scris, cu specificarea ordinii de zi.

Deciziunile Consiliului vor fi consemnate într'un proces-verbal al ședinței, făcut în dublu exemplar, dintre cari unul se va înainta Ministerului de Lucrări Publice.

Partea privitoare la armată se va consemna într'un proces-verbal, ce se va păstra la Marele Stat Major. BCU Cluj / Central University Library Cluj

Pentru încheierea oricăror convențiuni referitoare la construcții, reconstrucții sau întreținere de drumuri și poduri, cum și la alte chestiuni tehnice sau juridice reprezentând o valoare mai mare de un milion lei, e necesar avizul scris și motivat al următorilor membri: consilierul economico-financiar, jurisconsultul și inginerii specialiști.

Referatele acestor specialiști vor constitui dosare speciale ale chestiunilor discutate.

ART. 19. — Directorul general este referentul Consiliului de Administrație și participă obligatoriu la ședințe, cu vot deliberativ.

În caz de împiedecare va delega pe unul din subdirectorii generali, care va avea deasemenea vot deliberativ.

ART. 20. — Deciziunile Consiliului de administrație, cari urmează a fi supuse Ministerului de Lucrări Publice, vor fi prezentate ministerului de către directorul general, sau în caz de împiedecare, de către subdirectorul general delegat.

Secretariatul Consiliului de administrație se află sub îngrijirea subdirectorului general însărcinat cu partea administrativă.

ART. 21. — Orice membru al Consiliului de administrație are dreptul să ceară directorului general să-i pună la dispoziție actele, lucrările sau dosarele Casei Autonome de cari ar avea nevoie pentru studierea chestiunilor propuse sau pentru mersul general al Casei Autonome.

ART. 22. — Membrii Consiliului de administrație, — în ceea ce privește mandatul lor — au aceeaș răspundere ca administratorii societăților anonime, prevăzută de către codul de comerț, în măsura în care regulile din acel cod corespund naturii administrației Casei Autonome.

În special, sunt supuși răspunderii art. 149 alin. 3 și 5, art. 151 și 152 din acel cod. Acțiunea în responsabilitate poate fi exercitată, fie de către Ministerul de Lucrări Publice, în interesul Casei Autonome, fie de către Casa Autonomă.

ART. 23. — Membrii Consiliului de administrație vor fi plătiți cu jetoane de prezență și vor avea dreptul și la o indemnizație lunară ce se va stabili prin regulamentul de aplicare al prezentei legi.

În caz de însărcinări speciale cari motivează deplasări, vor primi zilnic jetonul îndoit, pe lângă rambursarea cheltuelilor ocazionate de deplasare.

Comitetul de direcție

ART. 24. — În vederea rezolvării urgente a lucrărilor curente, Consiliul de administrație delegă o parte din atribuțiile sale unui comitet de direcție compus din trei membri ai consiliului și anume din directorul general, unul dintre membrii prevăzuți la art. 13 litera g și cel prevăzut la litera b.

Acești 2 membri vor fi aleși de consiliu odată cu președintele și cei 2 vicepreședinți.

Lucrările diferitelor direcțiuni și servicii se vor discuta în comitetul de direcție pe baza referatelor directorului general.

Toate chestiunile aduse înaintea Consiliului de administrație vor fi fost în prealabil discutate de comitetul de direcție.

ART. 25. — Fiecare membru al comitetului de direcție, în afară de jetonul de prezență, va avea dreptul și la o indemnizație lunară, care va fi triplul celei prevăzute pentru membrii consiliului de administrație.

B. Direcțiunea generală

ART. 26. — În capul direcțiunii generale se află un director general, cu gradul de inginer inspector general în corpul tehnic, ajutat de 2 subdirectori generali, cu gradul de cel puțin inginer șef: unul cu atribuțiuni tehnice, iar celălalt cu atribuțiuni administrative.

Directorul general va fi numit cu decret regal de către ministrul lucrărilor publice, luînd în prealabil avizul Consiliului de administrație.

Directorul general nu poate fi revocat decât în cazuri de abateri dela legi, prejudicii aduse Casei Autonome, sau ori de câte ori va face dovadă de lipsă de diligență în apărarea avutului sau intereselor publice.

Casa Autonomă este reprezentată față de terți, precum și înaintea instanțelor judiciare de către directorul general personal, sau prin delegați.

ART. 27. — Directorul general are sub ordinele sale întregul personal al direcțiunii generale.

El dispune și controlează executarea deciziilor Consiliului de administrație și comitetului de direcție, în conformitate cu legile, regulamentele și instrucțiunile în vigoare.

Are în sarcina sa conducerea și supravegherea generală tehnică, financiară și administrativă a Casei Autonome și are în special următoarele atribuțiuni:

a) Studiază și prezintă cu referate comitetului de direcție sau consiliului de administrație toate chestiunile ce urmează să fie examinate și soluționate de

aceste două organe, sau cari urmează să fie înalțate Ministerului Lucrărilor Publice;

b) Controlează aplicarea bugetului;

c) Dispune ținerea licitațiilor publice pentru lucrările de întreținere, construcțiuni din nou sau modernizare și aprobă rezultatele licitațiilor publice în limitele ce i se vor acorda de Consiliul de administrație;

d) Aprobă numirile, înaintările, mutațiunile și ieșirile din serviciu ale personalului administrativ, afară de cel de conducere, în conformitate cu prevederile regulamentului de aplicarea legii de față și a statutului personalului Cassei Autonome, iar pentru personalul de specialitate până la gradul de conductor inclusiv, în conformitate și cu legile speciale.

Direcții și servicii

ART. 28. — Direcțiunea generală este compusă din direcții centrale, formate la rândul lor din servicii, precum și din direcțiuni regionale, divizii de lucrări și servicii de poduri și șosele.

Direcțiile centrale sunt:

a) Direcțiunea întreținerii;

b) Direcțiunea studiilor și construcțiilor de poduri și șosele a sistematizării și modernizării rețelei de drumuri;

c) Direcțiunea financiar-administrativă, de personal și contencios.

Direcțiunea întreținerii va cuprinde serviciul de verificarea proiectelor de întreținere, serviciul întocmirii hărților rutiere și serviciul administrării folosințelor (cărăușie publică, instalațiuni pe șosele, etc.).

Direcțiunea studiilor și construcțiilor de poduri și șosele, a sistematizării și modernizării rețelei de drumuri va cuprinde serviciul de studii și construcții de șosele din nou, un serviciu de poduri definitive noi, un serviciu al șoselelor, laborator, încercări de materiale, statistica circulației și cariere;

un serviciu de construcții de șosele moderne și un serviciu al mașinilor de drumuri.

Pentru executarea lucrărilor acestor servicii, se vor crea, pe măsura necesităților, divizii și secții de lucrări. În regulamentul de aplicare a prezentei legi se va prevedea modul de funcționare a acestora și relațiile lor cu direcțiunile regionale de poduri și șosele.

Direcțiunea financiar-administrativă, de personal și contencios va cuprinde: un serviciu al contabilității, un serviciu al ordonanțării, și un serviciu al licitațiilor, contractelor și lichidărilor, un serviciu al statisticii, un serviciu al personalului, registraturii și arhivei și unul al contenciosului.

Direcțiunile exterioare sunt denumite direcțiuni regionale de poduri și șosele și cuprind serviciile exterioare de poduri și șosele.

Numărul direcțiunilor regionale și al serviciilor exterioare de poduri și șosele se va stabili prin regulamentul de aplicare a prezentei legi.

Atribuțiile, sediul, modul de funcționare a tuturor direcțiunilor centrale și exterioare, precum și a serviciilor și diviziilor se vor stabili deasemenea prin regulamentul de aplicare a prezentei legi.

În afară de atribuțiunile date direcțiunilor conform alineatului precedent, directorul general va putea delega parte din atribuțiile sale directorilor din administrația centrală sau exterioară.

Dispozițiuni referitoare la personal

ART. 29. — Cadrele personalului, funcțiunile și împărțirea lor în categorii și clase, condițiunile de admitere în serviciu, trecerile dintr'o funcție în alta, înaintările, ieșirea din serviciu, îndatoririle, constituirea comisiilor disciplinare, trimiterea funcționarilor în judecata acestor comisii pentru abateri dela îndatoriri, sancțiunile și orice alte dispozițiuni referitoare la personal vor fi prevăzute în statutul personalului Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

Acest statut va fi aprobat de Consiliul de Miniștri și întărit cu decret regal.

Înainte de 1 Ianuarie 1930, Consiliul de administrație al Cassei Autonome, va propune Ministerului de Lucrări Publice, personalul tehnic și administrativ care urmează să fie trecute în serviciul acelei Casse. Acest personal va trebui să fie recrutat din actualele cadre ale Ministerului de Lucrări Publice.

Completarea locurilor vacante și recrutarea de nou personal din fiecare categorie, se va face potrivit dispozițiilor legii de față.

Responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor

ART. 30. — Orice persoană din serviciul Cassei Autonome, care în exercițiul funcției sale se va face vinovată de crimă, delict ori contravențiune prevăzută în codul penal, va fi urmărită și pedepsită conform dispozițiilor acestui cod.

Cei ce vor da sau promite bani, lucruri, avantaje sub orice denumire, oricărui funcționar sau demnitar, pentru a le face sau a nu le face acte și servicii de atributul său, cu avantaje pentru ei și pentru care legea nu prevede plată, se vor pedepsi mituitorii ca și mituiții, conform legilor penale în vigoare.

ART. 31. — Cassa Autonomă a Drumurilor de Stat, legalmente responsabilă de faptele funcționarilor săi, va putea chema în garanție, spre a fi făcut bănește răspunzător, pe funcționarul sau membrul consiliului de administrație, care a lezat particularii, prin săvârșirea unui fapt ce constituie un abuz de putere ori o depășire, fie a limitelor mandatului său, fie a atribuțiilor sale legale.

Acelaș drept îl are Cassa Autonomă a Drumurilor de Stat sau Ministerul Lucrărilor Publice, în cazul când vor fi chemate a despăgubi pe particulari de sumele reprezentând daunele ce le-au suferit în urma faptelor săvârșite de funcționarii săi.

În vederea despăgubirii sale, atât în cazurile prevăzute în liniatele precedente, cât și în cazul când

funcționarii, prin faptele sau omisiunile lor i-au pricinuit pagube de orice fel, Casa Autonomă a Drumurilor de Stat va avea, asupra întregului avut al celui vinovat, un privilegiu, pentru a cărui asigurare va cere, îndată după provocarea daunei, inscripțiune ipotecară asigurătoare asupra averii imobiliare și orice măsuri asigurătoare asupra celei mobile.

Directorul general, pe baza rezultatului anchetei administrative, va putea ordona poprirea lefurilor funcționarilor, până la o treime lunară.

Casa Autonomă, pe baza hotărârii condamnatoare definitivă, va putea urmări averea mobilă sau imobilă, privilegiul având rang dela inscripția asigurătoare.

Funcționarul urmărit va putea radiă privilegiul pe baza hotărârii definitive prin care se resping pretențiunile Casei Autonome.

Aceeaș procedură se va urma și în ceea ce privește responsabilitatea materială a organelor tehnice cărora le incumbă controlul și supravegherea lucrărilor și cari, din lipsa controlului și supravegherii în timpul executării lucrării, au pricinuit pagube.

ART. 32. — În timp de pace, personalul Casei Autonome, aflat în poziție de concediați, rezerviști și milițieni, va fi scutit de manevre, concentrări, gărzi și exerciții militare, dacă absentarea lor dela serviciu, constatată de direcțiunea generală de comun acord cu marele stat major, ar fi dăunătoare administrației Casei Autonome.

§ 3

Contabilitatea veniturilor și cheltuelilor, operațiuni financiare, justificarea cheltuelilor

ART. 33. — Veniturile și cheltuelile Casei Autonome a Drumurilor vor fi fixate printr'un buget, care va formă o anexă a bugetului general al Statului.

ART. 34.—Bugetul Casei Autonome a Drumurilor de Stat se alcătuește din următoarele taxe, ce se înființează prin prezenta lege:

a) Taxa de un leu și cinci zeci de bani pentru fiecare kilogram de benzină ușoară, consumată în țară;

b) Taxa de cincizeci de bani pentru fiecare kilogram de benzină denaturată și de treizeci de bani pentru fiecare kilogram de motorină, consumate în țară;

c) Taxa de doi lei pentru fiecare kilogram de ulei mineral produs și consumat în țară și de patru lei pentru fiecare kilogram de ulei importat.

Benzina și uleiul din rezervoarele automobilelor și motocicletelor ce intră provizoriu în țară sunt scutite de această taxă;

d) Taxa de zece la sută asupra valorii cauciucurilor și bandajelor de cauciuc întrebuințate la vehicule.

Cauciucurile montate pe roțile automobilelor și motocicletelor ce intră provizoriu în țară sunt scutite de această taxă;

e) Taxa de cinci lei de fiecare tonă sau fracție de tonă asupra mărfurilor încărcate pe vagon în una din stațiile de cale ferată de Stat ori particulară, sau încărcate în vasele de transport pe apă, într'unul din porturile țării.

Pentru piatra de var, pirita, minereul de fier, piatra spartă, pietrișul, nisipul și pavelele de piatră, se va plăti taxa de lei 2.50 de fiecare tonă sau fracție de tonă.

În caz de transbordări, taxa se plătește o singură dată.

Aceaș taxă se plătește și pentru mărfurile importate.

Se exceptează dela taxă;

1. Transporturile militare și de regie ale C. F. R.

2. Coletele mai ușoare de 50 kg.;

f) Contribuția fixă din bugetul Statului stabilită la suma minimă de lei 200.000.000 anual, pe timp de 15 ani, care se va vărsa în rate trimestriale anticipate de câte minimum 50.000.000 lei la Cassa de depuneri, pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat;

g) Taxele de eliberare a permiselor de circulație a vehiculelor cu tracțiune mecanică rutieră.

Aceste taxe se plătesc odată pentru totdeauna și se fixează astfel:

Cinci sute lei pentru o motocicletă.

Una mie cinci sute lei pentru un automobil turism cu o putere mai mică sau egală cu 15 cai;

Două mii cinci sute lei pentru un automobil turism cu o putere mai mare de 15 cai.

Pentru autocamionete și autocamioane se fixează taxe duble decât cele de mai sus.

O mie lei pentru o remorcă ce are roți cu bandaje de cauciuc.

Două mii lei pentru o remorcă ce are roți cu bandaje metalice;

Bugetul Casei Autonome se mai alimentează din:

h) Veniturile provenite din folosința drumurilor de Stat pentru căraușie publică cu tracțiune mecanică.

Condițiunile căraușiei publice vor fi prevăzute într'un regulament special aprobat de Ministerul de Lucrări Publice, în urma propunerii Consiliului de administrație al Casei Autonome a Drumurilor de Stat;

i) Veniturile de folosință pentru instalațiuni pe platforma sau zonele drumurilor de Stat, a conductelor subterane sau aeriene, a reclamelor, a liniilor Décauville sau de cale ferată, tramvai, etc., a baracelor, magaziilor sau alte construcțiuni.

Condițiunile de folosință se vor fixa printr'un regulament special aprobat de Ministerul de Lucrări Publice, în urma propunerii Consiliului de administrație a Casei Autonome a Drumurilor de Stat;

j) Arenzi sau chirii pentru folosința zonelor drumurilor de Stat, a terenurilor și orice alte dependențe închiriate. Aceste venituri se fixează, după cazuri, de către Consiliul de administrație al Casei Autonome a Drumurilor de Stat;

Zonele drumurilor de Stat, nu pot fi închiriate sau arendate pentru pășunat sau cosit;

k) Produsul vânzării fructelor, a arborilor uscați,

a lemnăriei de foc provenită din tunderea plantațiilor de pe șosele de Stat;

l) Produsul vânzării prin licitație publică a lemnăriei vechi rezultată din produsele vechi de lemn sau rupte, a materialelor de piatră, fier, etc., rezultate din podurile stricate, a mașinilor de orice fel cari nu mai pot fi utilizate în folosul Casei Autonome a Drumurilor de Stat, precum și produsul vânzării prin licitație publică a terenurilor rămase libere în urma rectificării drumurilor de Stat, conform art. 75;

m) Amenzi și despăgubiri civile din contravenții la legea de față, la legea asupra circulației pe drumurile publice, constatate pe drumurile de Stat, confiscări de garanții aplicate antreprenorilor pentru neexecutarea contractelor la lucrările și furniturile de materiale pentru drumurile de Stat, produsul tanzacțiilor, donațiilor, etc., în legătură cu drumurile de Stat.

n) Casa Autonomă își mai poate creă venituri din folosința drumurilor de Stat, pentru căraușie de materiale și mărfuri, făcută prin tracțiune mecanică, de către aceia ce exercită această meserie în mod continuu, sau de către industriași și comercianți cu vehiculele lor proprii.

Fixarea, constatarea și încasarea acestor venituri se vor face printr'un regulament.

Constatarea și perceperea veniturilor

ART. 35. — Taxele de benzină, motorină și ulei se constată și se încasează prin agenți de fabrici, odată cu perceperea celorlalte taxe cuvenite Statului.

Uleiul importat se constată și se încasează la oficiile vamale, odată cu încasarea taxelor vamale.

Taxa de 10% asupra valorii cauciucurilor și bandajelor de cauciuc, întrebuințate la vehicule, se constată după facturile originale prezentate la oficiile vamale și se percep de către organul vamal, odată cu încasarea taxelor vamale.

— Taxa de circulație a mărfurilor se stabilește după greutatea lor specificată în scrisorile de trăsură și se percepe odată cu plata celorlalte taxe cuvenite Regiei Autonome C. F. R., prin funcționarii acestei administrații.

— In acelaș mod se stabilește și se încasează taxa mărfurilor importate cu calea ferată.

— In acest scop Casa Autonomă a Drumurilor va încheia cu Regia Autonomă C. F. R. o convenție specială.

— Pentru mărfurile încărcate și pentru mărfurile importate în porturi, taxa se stabilește pe baza greutății prevăzute în actele ce însoțesc transportul și se percepe de către agenții vamali.

— In acest scop Casa Autonomă a Drumurilor va încheia cu administrația porturilor și căilor de comunicație pe apă o convenție specială.

— Toate încasările provenite din taxele prevăzute la art. 34, punctele a, b, c, d și e, se varsă la finele fiecărei luni, la Cassa de Depuneri sau Banca Națională, pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

— Veniturile provenite din eliberarea permiselor de circulație, prevăzute la art. 34, punctul g, se varsă de către proprietarii vehiculelor la administrația financiară respectivă, pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

— Prefecturile de județe și de poliție nu vor putea elibera permisele de circulație de cât după prezentarea recepiselor de vărsare a acestor sume.

— Veniturile provenind din folosința drumurilor de Stat prevăzute la art. 34, punctele h, i și j, se dau în debit spre încasare administrațiilor financiare și se varsă pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

— Veniturile prevăzute la art. 34, punctele k și l, se varsă de către cumpărători, la administrația financiară, pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

— Veniturile prevăzute la art. 34 punctul m, se varsă la administrația financiară, pe seama Casei Autonome a drumurilor de Stat.

Toate sumele încasate conform prevederilor art. 34, punctele **g, h, i, j, k, l, m** și **n**, de administrațiile financiare, se varsă la finele fiecărei luni, la Casa de Depuneri sau la Banca Națională, pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

ART. 36. — Bugetul Casei Autonome a Drumurilor de Stat cuprinde, la capitolul cheltuelilor, următoarele:

a) Cheltueli curente de administrare cuprinzând în subcapitole distincte: salarizarea personalului, cheltuelile de întreținere propriu zisă a șoselelor și podurilor, precum și cheltuelile de întreținere și reînnoire a mașinilor și uneltelor.

b) Cheltueli făcute cu construcții noi de șosele și poduri;

c) Cheltueli făcute pentru modernizarea șoselelor existente și construcția de noi șosele după sisteme moderne, cheltueli pentru procurarea de mașini noi și utilajul necesar, precum și pentru exploatarea carierelor.

ART. 37. — Casa Autonomă a Drumurilor de Stat este obligată a organiza și ține contabilitatea în bani și materiale în partidă dublă.

ART. 38. — Actele prin cari Casa Autonomă a Drumurilor de Stat dispune de veniturile acordate prin buget, sunt ordonanțe sau dispoziții de plată.

Ordonanțarea cheltuelilor se va face de Consiliul de administrație al Casei Autonome a Drumurilor de Stat sau de delegații săi.

Ordonanțele de plată se vor emite asupra Casei de Depuneri, iar dispozițiile de plată asupra Băncii Naționale, cari vor efectua plățile.

ART. 39. — Toate veniturile și creanțele certe și lichide ale Casei Autonome a Drumurilor de Stat se vor putea urmări și încasa conform legii de urmărire a veniturilor Statului.

ART. 40. — În cursul executării bugetului ordinar, în caz de nevoie, se pot depăși cheltuelile totale prevăzute, fără a se putea spori cele referitoare la plata personalului pur administrativ, specificate în buget, cu condiția expresă să existe sporuri de ve-

nituri cari să acopere plusul de cheltueli propus, astfel ca echilibrul bugetar să nu fie amenințat.

Aprobarea depășirii cheltuelilor se dă de Ministerul de Lucrări Publice în acord cu cel de Finanțe.

Virimentele necesare între articolele dela cheltueli pentru materiale, se pot face de consiliul de administrație.

Ele vor fi aduse la cunoștința Adunării deputaților, cu expunerea de motive a bugetului viitor.

ART. 41. — Cheltuelile nu vor putea depăși veniturile decât în cazurile când interese superioare de Stat o vor necesită și numai cu aprobarea Consiliului de miniștri, după propunerea Ministerului de Lucrări Publice în înțelegere cu cel de Finanțe. Odată cu aprobarea plusului de cheltueli Consiliul de Miniștri va decide și asupra modului de acoperire ce urmează să fie acordat Casei Autonome.

ART. 42. — În cazul când încasările într'o perioadă a anului în curs nu ar ajunge la acoperirea cheltuelilor curente, — pentru a nu se stânjeni mersul administrației — Casa Autonomă își va procura împrumuturi cari, totalizate, nu pot trece de 20% din venitul brut al anului precedent, de preferință de la tezaurul Statului și numai în cazul când acesta nu ar avea disponibilități dela particulari.

ART. 43. — Pentru efectuarea investițiilor absolut necesare și cari nu pot fi acoperite din veniturile ei, Casa Autonomă poate contracta împrumuturi pe termene lungi, însă numai prin legi speciale, sau va obține, tot prin lege, fondurile necesare dela operațiile de împrumut ale Statului.

Pentru sumele împrumutate dela Stat, Casa Autonomă va plăti dobânzi egale cu scontul Băncii Naționale, la data contractării împrumuturilor.

ART. 44. — La sfârșitul fiecărui an, Casa Autonomă a Drumurilor de Stat va întocmi inventarul general al bunurilor ce posedă, cu evaluarea lor. Bunurile mobile se vor socoti cu prețul de cost sau cu prețul zilei, dacă acesta este mai mic decât prețul de cost. La bunurile cari prin natura lor sunt supu-

se uzurării sau depreciării, se vor face amortizările corespunzătoare. Cota acestor amortizări se va hotărî anual de Consiliul de administrație, după propunerea direcției generale.

Se va întocmi apoi bilanțul, conform indicațiilor eventuale date de Consiliul superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice.

La bilanț se va anexa: contul de gestiune, raportul cu evidența gestiunii fiecărui fond, precum și raportul comisiei permanente de control.

Bilanțul, împreună cu anexele lui, se înaintează Ministerului de Lucrări Publice până la 30 Aprilie al fiecărui an, pentru a fi supus, — după ce va fi fost văzut de Consiliul de Miniștri, — controlului Curții de conturi și al Adunării deputaților.

ART. 45. — Casa Autonomă a Drumurilor de Stat va creă și întreține, prin prelevări regulate din încasările brute, următoarele fonduri:

a) Fondul de reînnoire, destinat pentru complectarea și reînnoirea instalațiilor și pentru reparațiile ce depășesc cadrul întreținerii obișnuite.

Acest fond se constituie prin prelevarea a 2% din încasările brute de orice fel;

b) Fondul de rezervă destinat pentru acoperirea pierderilor produse de cazuri de forță majoră, precum și pentru acoperirea cheltuelilor necesare înlocuirii instalațiilor tehnice distruse înaintea termenului de amortizare sau devenite inutilizabile ca urmare a progreselor tehnice. Acest fond se constituie și se întreține prin prelevarea unei cote de 10% din diferența dintre venituri și cheltueli la finele anului;

c) Fondul de rulment destinat a face față nevoilor exploatării diferitelor cariere, în caz de lipsă temporară de disponibil, precum și pentru a da posibilitate serviciilor de poduri și șosele să facă reparațiuni urgente în caz de stricăciuni.

Acest fond se constituie prin prelevarea unei cote de 2% din veniturile brute. Valoarea fondului se va fixa prin regulamentul de aplicare al prezentei legi.

Ministerul de Lucrări Publice, în înțelegere cu Mi-

Ministerul de Finanțe și cu avizul Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, poate aprobă la cererea Casei Autonome constituirea și altor fonduri ce s'ar socoti necesare.

ART. 46. — Pentru fie care din aceste fonduri, precum și pentru amortismente, se va ține, de contabilitate, un cont special.

Intrebuințarea fondurilor și amortismentelor se va face strict în conformitate cu destinația lor.

§ 4

Controlul financiar

ART. 47. — Mânuiitorii de bani și de materiale vor fi supuși controlului periodic obligatoriu și controlului inopinat ce se va face de șefii ierarhici și de control.

Actele dresate de inspectorii contabili vor face dovadă legală completă și titlu de urmărire în justiție și nu se vor putea combate decât prin înscriere în fals pentru cazuri de eroare bine dovedite prin confruntare cu registrele și actele justificative ale operațiunii.

ART. 48. — Verificarea superioară a diferitelor operațiuni contabile a plăților și a conturilor de gestiune se execută de comisia permanentă de control.

Această comisie se compune din trei membri, numiți prin decret regal pe o perioadă de trei ani și anume: un delegat al Ministerului de Lucrări Publice, un delegat al Ministerului de Finanțe și un expert contabil numit de Ministerul Lucrărilor Publice.

La nevoie, Ministerul de Lucrări Publice, în înțelegere cu Ministerul de Finanțe, va putea institui și subcomisiuni de control.

ART. 49. — Comisia permanentă de control are obligația de a supraveghea contabilitatea, de a controlă inventariul general și inventarele diferitelor direcțiuni și servicii, examinând registrele și actele respective.

Rezultatele le va supune de fiecare dată consiliului de administrație al Casei Autonome a drumurilor de Stat, Ministerului de Lucrări Publice, Ministerului de Finanțe și consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice.

Comisiunea permanentă de control este obligată a examina bilanțul încheiat la finele anului și conturile de gestiune și a întocmi un raport în care să arate constatările ce a făcut și propunerile ce crede necesare.

ART. 50. — Membrii comisiei permanente de control vor primi un jeton de prezență și o indemnizație lunară care se va fixa de Ministerul de Lucrări Publice în acord cu Ministerul de Finanțe.

ART. 51. — Curtea de conturi are dreptul de control în ultimă instanță a operațiunilor contabile și a bilanțului și conturilor anexe ale Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

CAPITOLUL III

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Drumurile de interes local

§ 1

Administrarea drumurilor de interes local

ART. 52. — Intreținerea, construcția, modernizarea și administrarea drumurilor județene și vicinale pe toată întinderea din cuprinsul unui județ, cade în sarcina consiliului județean respectiv.

Porțiunile acestor drumuri din cuprinsul comunelor urbane vor fi totuși supuse regulilor prevăzute în legile și regulamentele comunale.

Pentru întreținerea și modernizarea acestor traversări, Consiliul județean va încheia convenții cu comunele respective.

ART. 53. — Intreținerea, construcția, modernizarea și administrarea drumurilor comunale pe toată întinderea din cuprinsul unei comune cade în sarcina consiliului comunal respectiv.

ART. 54. — Consiliile județene sau comunale pot încheia convențiuni cu Casa Autonomă a Drumurilor de Stat pentru construcții noi de drumuri sau lucrări de artă, precum și pentru modernizarea drumurilor existente.

În caz când Ministerul de Lucrări Publice va constata că unele județe sau comune nu-și îndeplinesc obligațiile pentru ca șoselele de interes local să fie în stare bună, de acord cu Casa Autonomă și cu Ministerul de Interne, va putea obliga autoritățile locale de a încheia convenții cu Casa Autonomă, pentru întreținerea, construcția și modernizarea drumurilor ce cad în sarcina acelor autorități.

ART. 55. — Administrarea drumurilor județene și vicinale se face de către consiliul județean, prin serviciul tehnic al drumurilor și construcțiilor.

Un regulament de administrație publică, elaborat de Ministerul de Interne de acord cu Ministerul de Lucrări Publice, va stabili normele de organizare și funcționale ale acestor servicii.

ART. 56. — Administrarea drumurilor comunale se face de către consiliul comunal, prin organele tehnice prevăzute în legea pentru organizarea administrației locale.

§ 2

Venituri, cheltueli și operațiuni financiare

ART. 57. — Veniturile și cheltuelile drumurilor județene și vicinale precum și veniturile și cheltuelile drumurilor comunale, se prevăd în bugetul ordinar și extraordinar anual al județului, respectiv al comunei, sub capitole speciale.

Excedentele bugetare ale capitolului drumurilor din exercițiul precedent se trec, ca venituri extraordinare pentru drumuri, în bugetul anului următor.

ART. 58. — Cheltuelile pentru întreținerea, construcția, modernizarea și administrarea drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, se acopăr din:

a) veniturile generale ale județului, respectiv comunei;

b) cota-parte cuvenită pentru drumuri, conform art. 5 și 7 din legea pentru alcătuirea și repartitia fondului județean pentru drumurile județene și vicinale;

c) Veniturile provenind din folosința drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, pentru cărașie publică cu tracțiune mecanică și animală pe drumurile județene și vicinale, respectiv comunale.

Modalitatea acordării autorizațiilor de cărașie, precum și fixarea și perceperea veniturilor, vor fi prevăzute într'un regulament special elaborat de Ministerul Lucrărilor Publice, de acord cu Ministerul de Interne.

Comunele și județele își mai pot crea venituri din folosința drumurilor respective, pentru cărașie de materiale și mărfuri făcută de acei ce exercită această meserie în mod continuu sau de către industriași și comercianți, cu vehiculele lor proprii;

d) Veniturile de folosință provenite din instalarea pe platforma sau zonele drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, a conductelor subterane sau aeriene, a reclamelor, a liniilor Décauville sau de cale ferată, tramvai, etc., a baracelor, magaziiilor sau alte construcțiuni pe drumuri județene și vicinale, respectiv comunale.

Modalitatea acordării autorizațiilor de folosință, precum și fixarea și perceperea veniturilor, vor fi prevăzute într'un regulament special, elaborat de Ministerul Lucrărilor Publice, de acord cu Ministerul de Interne.

e) Veniturile rezultate din concesionarea dreptului de a instala poduri cu taxe pe drumurile județene și vicinale, respectiv comunale;

f) Arenzi sau chirii pentru folosința zonelor drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, a terenurilor și orice alte dependințe închiriate. Aceste venituri se fixează, după cazuri, de către delegația consiliului județean, respectiv comunal.

Zonele drumurilor județene, vicinale și comunale

nu pot fi închiriate sau arendate pentru pășunat sau cosit;

g) Produsul vânzării fructelor, a arborilor uscați, a lemnăriei de foc provenită din tunderea plantațiilor, de pe șoselele județene și vicinale respectiv comunale;

h) Produsul vânzării prin licitație publică a lemnăriei vechi, rezultată din podurile vechi de lemn sau rupte, a materialelor de piatră, fier, etc., rezultate din podurile stricate, a mașinilor de orice fel ce nu mai pot fi utilizate în folosul drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, precum și produsul vânzării prin licitație publică a terenurilor rămase libere în urma rectificării drumurilor județene și vicinale conform art. 75;

i) Amenzi și despăgubiri civile pentru contravenții la legea de față și la legea asupra circulației pe drumurile publice, constatate pe drumurile județene și vicinale, respectiv comunale.

Confiscările de garanții aplicate antreprenorilor pentru neexecutarea contractelor la lucrările și furniturile de materiale pentru drumurile județene și vicinale, respectiv comunale.

Produsul tranzacțiilor, donațiilor, etc., în legătură cu drumurile județene și vicinale, respectiv comunale;

j) Pentru drumurile județene, vicinale și comunale se vor percepe și cote adiționale asupra veniturilor elementare, prevăzute în legea pentru unificarea contribuțiilor directe.

Cotele adiționale se fixează anual de către consiliile județene și rămân definitive după aprobarea lor de către Ministerul de Interne de acord cu cel de lucrări publice.

Ele se constată pentru fiecare comună în parte, odată cu impozitele directe către Stat.

Consiliul județean, cu aprobarea Ministerului de Interne de acord cu Ministerul de Lucrări Publice, repartizează pentru drumurile comunale un procent uniform pentru toate comunele județului de cel puțin 25% din cuantumul rezultat din aplicarea cotelor a-

diționale la categoriile de venituri ale comunei impuse pentru drumuri.

Sumele rezultate din această repartitie se varsă pentru drumurile comunale pe seama bugetelor comunelor la capitolul drumurilor, iar restul se varsă pe seama bugetului județului la capitolul drumurilor pentru drumurile județene și vicinale.

Comunele și județele mai pot înființa taxe pe vehicule cu tracțiune animală pentru îmbunătățirea sau modernizarea drumurilor de interes local, cu aprobarea Ministerului de Interne de acord cu Ministerul de Lucrări Publice.

ART. 59. — Invalizii, orfanii și văduvele de război sunt scutiți de cotele adiționale prevăzute la art. 58, aliniatul j.

Constatarea și perceperea veniturilor

ART. 60. — Cota parte convenită pentru drumuri, conform art. 5 și 7 din legea pentru alcătuirea fondului județean și comunal se ordonancează de către Ministerul de Finanțe pe numele administratorului financiar, care încasează și varsă sumele pe seama bugetelor județelor la capitolele drumurilor.

Veniturile din folosința drumurilor județene și vicinale, respectiv comunale, prevăzute la art. 58, punctele c, d, e și f se dau în debit spre încasare administrațiilor financiare pentru cele provenite de pe drumurile județene și vicinale, sau percepțiilor comunale pentru cele provenite de pe drumurile comunale și se varsă la bugetele județelor sau comunelor.

Veniturile prevăzute la art. 58, punctele g și h, se varsă de către cumpărători, la administrațiile financiare sau percepțiile comunale respective, pe seama bugetelor județelor sau comunelor la capitolul drumurilor, când provin de la drumurile județene și vicinale, respectiv comunale.

ART. 61. — Amenzile și despăgubirile civile prevăzute la art. 58, punctul i, rămase definitive, se comunică respectiv administrațiilor financiare sau

percepțiilor comunale și se varsă pe seama bugetelor județelor sau comunelor, când privesc drumurile județene și vicinale, respectiv comunale.

ART. 62. — Administrațiile financiare, respectiv percepțiile comunale, vor înainta în fiecare lună autorității județene, respectiv comunale, o situațiune de sumele încasate și plătite dela capitolele respective ale drumurilor.

ART. 63. — Pentru efectuarea investițiunilor absolut necesare și cari nu pot fi acoperite din veniturile județelor sau comunelor, consiliile județene, respectiv comunale, pot contractă împrumuturi pe termene lungi, în conformitate cu legile în vigoare.

CAPITOLUL IV

Clasarea drumurilor

ART. 64. — Clasarea este recunoașterea unui drum existent sau a unui drum care urmează a fi deschis ca drum de Stat, județean, vicinal sau comunal.

Pentru drumurile cari se deschid din nou clasarea se face pe baza unui memoriu amănunțit și a unui plan general de situație.

ART. 65. — În termen de trei luni dela promulgarea acestei legi prefectura județului întocmește un tablou cuprinzând toate drumurile publice clasate pe categoriile existente, netrecute în tabloul drumurilor de Stat, specificând în dreptul fiecăruia noua categorie la care urmează să fie trecut, în conformitate cu dispozițiunile acestei legi.

Acest tablou este supus examinării delegațiunii consiliului județean care, în termen de 30 zile, fixează noua rețea a drumurilor județene, vicinale și comunale.

Incheierea delegației consiliului se afișează la primăria fiecărei comune sub dresare de proces-verbal.

Atât autoritățile comunale, cât și cei interesați pot face contestație la consiliul județean în ter-

men de 30 zile dela afişare. Contestațiile se depun la prefectură sau la primăria respectivă, care le înaintează prefecturii.

După expirarea termenului de mai sus consiliul județean ia în deliberare încheierea delegației și avizează asupra contestațiilor ivite.

Incheierea delegației consiliului județean împreună cu întregul dosar se înaintează prin prefectură Ministerului de Interne care de comun acord cu Ministerul Lucrărilor Publice hotărăște definitiv.

ART. 66. — În termen de șase luni dela promulgarea acestei legi primarul fiecărei comune împreună cu agentul local de drumuri întocmește un tablou al tuturor drumurilor naturale neclasate, aflate în ființă pe teritoriul comunei, arătându-se numirea lor, proprietățile ce străbat, direcțiunea, lungimea și lărgimea.

Aceste tablouri se afișează în localul primăriilor respective prin dresare de procese-verbale, cari constată data afișării.

Cei interesați pot face contestații la primăriile respective în termen de 60 zile dela data afișării.

Contestațiile se examinează de către consiliul comunal care întocmește tabloul complet al drumurilor naturale.

Hotărârea consiliului comunal este apelabilă la delegația consiliului județean.

Incheierea consiliului comunal, însoțită de toate contestațiile, este supusă aprobării delegațiunii consiliului județean, care hotărăște luînd avizul serviciului tehnic al drumurilor și al construcțiilor.

Hotărârea delegațiunii consiliului județean are de efect ca toate drumurile din tablou să intre în rețeaua drumurilor comunale și să rămână deschise circulațiunii.

Cei cari vor mai avea de ridicat pretențiuni de proprietate asupra drumurilor recunoscute se pot adresa justiției în termen de un an dela data afișării în comună a hotărârii delegațiunii consiliului.

Afișarea se constată prin proces-verbal.

După trecerea acestui an, nici o reclamațiune în justiție nu mai este primită.

ART. 67. — Drumurile ce urmează să se deschidă după promulgarea acestei legi se clasează astfel:

Drumurile de Stat prin lege, luînd și avizul Casei Autonome.

Drumurile județene prin decret regal, pe baza unei încheieri a consiliului județean.

Drumurile vicinale prin decizia Ministerului de Interne pe baza unei încheieri a consiliului județean, iar cele comunale prin **decizia delegațiunii** consiliului județean, pe baza unei încheieri a consiliului comunal.

Aceste acte de clasare implică și declararea de utilitate publică a deschiderii drumurilor.

ART. 68. — Drumurile de Stat sau porțiunile acestor drumuri, — cari și-au pierdut însemnătatea lor de interes general, — pot fi trecute în categoria drumurilor județene, vicinale sau comunale.

Această trecere se face prin lege, luînd avizul Ministerului de Interne și de Război.

Drumurile județene, vicinale sau comunale, cari capătă o însemnătate deosebită pot fi încorporate tot pe bază de lege între drumurile de Stat.

ART. 69. — Drumurile județene și vicinale, cari și-au pierdut însemnătatea lor, pot fi trecute în categoria drumurilor comunale.

Această trecere se face prin decret regal, respectiv decizie ministerială, pe baza unei încheieri a consiliului județean și cu avizul Ministerului de Război.

Încheierea consiliului județean se trimite consiliilor comunale interesate, cari deliberează și hotărăsc în termen de 30 zile dela primire.

În caz când vreunul din consiliile comunale ar refuză primirea drumurilor, Ministerul de Interne de comun acord cu Ministerul de Lucrări Publice hotărăște definitiv.

Când un drum comunal capătă o importanță mai mare, consiliile comunale pot propune trecerea lui ca drum vicinal sau județean.

Incheierile consiliilor comunale se supun deliberării consiliului județean.

Dacă consiliul județean nu acceptă propunerea consiliilor comunale, încheierea consiliului județean, împreună cu întregul dosar, se înaintează Ministerului de Interne și acesta de comun acord cu Ministerul de Lucrări Publice hotărăște definitiv.

ART. 70. — Când un drum comunal existent își pierde complet importanța și nu mai are nici o utilitate pentru circulația publică, consiliul comunal poate hotărî desființarea aceluși drum. În caz de contestație, delegația consiliului județean hotărăște.

ART. 71. — Toate drumurile publice existente la punerea în aplicare a acestei legi își păstrează lărgimile, — cuprinzând platforma, șanțurile și zonele, — ce li s'au dat, fie prin legile anterioare de drumuri din Vechiul Regat și Basarabia, sub regimul cărora s'au clasat, fie prin cărțile funduare din Ardeal și Bucovina, fie prin expropriere.

În traversarea comunelor, lărgimea unui drum se va putea modifica numai pe baza planurilor de sistematizare și cu aprobarea organelor care fac clăsarea drumurilor de aceeași categorie cu drumul modificat.

Servituțiile create prin legile anterioare de drumuri, asupra proprietăților vecine cu drumurile publice existente, se mențin.

CAPITOLUL V

Exproprieri, ocupațiuni vremelnice și alienări de terenuri

ART 72. — Terenul trebuincios pentru deschiderea unui drum nou, sau pentru lărgirea unui drum public existent, precum și pentru toate dependințele și accesoriile lor, se ia prin expropriere sau prin bună învoială.

Formalitățile ce trebuiesc îndeplinite pentru expropriere sunt cele prevăzute în legea de expropriere pentru cauză de utilitate publică din 20 Oc-

tombrie 1864, cu toate modificările ei, sau în legile corespunzătoare din teritoriile unite.

ART. 73. — Terenul necesar pentru rectificarea unui drum existent, dacă traseul drumului nou rămâne pe aceeaș proprietate și dacă proprietatea este mai mare decât un hectar, se iă fără despăgubire în schimbul terenului ocupat de drumul vechi.

Dacă însă proprietatea este mai mică decât un hectar, sau dacă pe terenul ce se iă se găesc clădiri, sădiri, împrejmuiri, sau orice alte îmbunătățiri cari trebuiesc desființate, precum și pentru suprafața de teren luată eventual peste suprafața ce li se lasă, când nu intervine o învoială, proprietarii vor fi despăgubiți conform legii de expropriere.

ART. 74. — Terenurile expropriate pentru drumuri noi, precum și terenurile drumurilor existente fac parte din domeniul public al administrațiunii căreia îi aparține drumul și sunt inalienabile și imprescriptibile.

Prin trecerea unui drum dela o categorie la alta, proprietatea terenului și a dependințelor și accesoriilor acelu drum se transferă de plin drept administrației în sarcina căreia trece și drumul.

Terenul unui drum public care servește și ca drum de halaj sau ca drum strategic este proprietatea Statului.

ART. 75. — Terenul rămas liber prin rectificarea unui drum public existent, când traseul nou nu rămâne pe vechea proprietate, precum și terenul rămas liber în urma desființării unui drum comună, se vinde prin bună învoială proprietarilor vecini de către administrațiile respective.

În caz de neînțelegere terenurile se vând prin licitație publică, preferindu-se proprietarii vecini la prețuri egale.

ART. 76. — Agenții drumurilor pot intra în proprietățile particulare spre a face studiile necesare lucrărilor de drumuri, în virtutea unei deciziuni a administrației acelu drum, publicată și afișată la primăriile satelor sau comunelor în care se află pro-

prietățile, cu cel puțin 10 zile înainte de începerea studiilor.

ART. 77. — În nici un caz, pentru astfel de studii, agenții drumurilor nu pot tăia arbori sau culturi, de orice fel, nici săpa gropi sau cauza vreun prejudiciu proprietăților particulare, înainte de a fi intervenit o înțelegere cu proprietarul, sau în caz de neînțelegere, înainte de a se fi făcut o constatare contradictorie, față fiind primarul satului sau comunei, care încheie proces-verbal arătând toate elementele necesare pentru evaluarea stricăciunilor ce s'ar cauză.

În caz de neînțelegere, judecătoria de ocol respectivă, fiind sesizată, va hotărî prin procedură sumară (art. 66 bis din procedura civilă, sau după legile corespunzătoare din teritoriile unite).

ART. 78. — Materialele de piatră, pietriș și nisip, trebuincioase pentru construcția sau întreținerea drumurilor publice, cuprinse într'o zonă a cărei rază nu trece de 20 km. dela locul de extragere, se pot lua de pe proprietăți particulare, fără altă plată decât despăgubiri pentru suprafața degradată prin extragere, prin depozitare sau prin drumurile de trecere.

ART. 79. — Nici o ocupație vremelnică de teren, fie pentru extragerea de materiale de împietruire, fie pentru depozitare de materiale sau pentru orice altă lucrare interesând drumurile, nu poate avea loc decât în urma unei deciziuni a administrației acelor drumuri și dacă ocupațiunea se face în termen de 3 luni dela data acelei deciziuni.

Ocupația vremelnică nu poate fi însă autorizată în curțile și grădinile caselor și nici în livezi sau vii.

În termen de 10 zile libere dela data afișării deciziunii, constatată prin proces-verbal, toți acei cari vor pretinde vreun drept de chirie, uzufruct, servitute, privilegiu, proprietate sau orice alt drept asupra terenurilor ce urmează să fie ocupate, vor arăta în scris pretențiunile lor administrației drumurilor, prin primăria respectivă.

Peste acest termen nici o reclamație nu se mai ține în seamă.

În cazuri de forță majoră, — cum este nevoia restabilirii circulației, — administrația drumurilor poate ocupa imediat locul necesar, încheind proces-verbal împreună cu autoritatea comunală și rămânând să se hotărască în urmă despăgubirea cuvenită proprietarului.

ART. 80. — Dacă înainte de a se proceda la ocupația vremelnică a terenului, intervine o înțelegere între administrația drumurilor și proprietar, ea va încheia o convenție pentru a regula condițiunile acestei înțelegeri.

Dacă nu se poate ajunge la o înțelegere cu proprietarii, înainte de a se proceda la ocupația vremelnică, agentul drumurilor face proprietarului o notificare prin primarul satului sau comunei respective, în care se comunică ziua și ora când se va prezenta la fața locului, spre a proceda contradictoriu la constatarea stării de fapt a terenului ce urmează a fi ocupat. Primarul satului sau comunei ia parte și el la această constatare.

Între data notificării și data când urmează să se facă constatarea, trebuie să treacă un interval de cinci zile libere.

La data fixată se încheie un proces-verbal semnat de primarul satului sau comunei, agentul drumurilor și proprietar, arătând toate elementele necesare pentru evaluarea despăgubirilor.

Dacă proprietarul refuză să semneze, se face mențiune în procesul-verbal.

ART. 81. — Nu se plătește nici o despăgubire pentru extragerea materialului de piatră, pietriș, nisip sau pământ din prundurile de domeniu public, precum și depe proprietățile Statului și județelor, ori cari ar fi suprafețele degradate și depărtarea lor de drumuri.

ART. 82. — În actele de concesiuni ce se dau de autorități pentru exploatarea prundurilor depe un domeniu public, precum și la prelungirea concesiunilor existente, concesionarii vor fi îndatorați să în-

găduie, fără plată, extragerea cantităților de pietriș sau nisip de care vor avea nevoie drumurile și dependințele lor.

Concesiunile existente, carierile deschise în exploatare, — și drepturile câștigate se respectă.

Exploatarea prundurilor din albiile râurilor se va face în conformitate cu dispozițiunile legii regimului apelor.

ART. 83. — Administrațiile drumurilor au dreptul în schimbul unei despăgubiri, să extragă piatră, pietriș și nisip din carierile deschise de proprietar cu cheltuiala sa, dar neexploatate de către el, indiferent de depărtarea la care se găsesc drumurile pe cari se vor întrebuința.

ART. 84.—Despăgubirile pentru stricăciunile cauzate cu facerea studiilor pe teren, cele pentru suprafețele degradate cu extragerea materialelor de împietruire, sau pentru orice altă ocupație vremenică făcută în intersul drumurilor, precum și pentru materialele ce se extrag din carierele deschise de către proprietarul fondului, dar neexploatate, se stabilesc prin bună învoială între proprietarii interesați și administrația căreia îi aparține drumul.

În caz de neînțelegere aceste despăgubiri se fixează de către judecătorul de ocol respectiv, care judecă definitiv până la valoarea de 20000 lei și cu apel la tribunal până la orice valoare.

Judecătorul de ocol pronunță hotărârea sa, fără drept de opoziție, în termen de cel mult 30 de zile libere dela introducerea cererii.

Termenul de apel este de 10 zile libere dela pronunțare.

Apelul se face la grefa judecătoriei.

Judecătorul este obligat ca în termen de 3 zile libere să trimită dosarul tribunalului respectiv.

Tribunalul judecă cu precădere și este dator să pronunțe sentința în termen de 30 de zile dela primirea apelului.

Sentința se dă fără drept de opoziție.

Sentința tribunalului este supusă recursului în ca-

sație, în termen de 10 zile libere dela pronunțare. Recursul se face la grefa tribunalului.

Președintele tribunalului trimite dosarul Curții de casație, în termen de 3 zile libere dela declararea recursului.

Curtea de casație judecă recursul de urgență și fără opoziție.

Dacă o sentință e casată, tribunalul de trimitere judecă cu aceeaș procedură.

Judecata nu oprește luarea materialelor necesare și ocupația vremelnică.

Acțiunea pentru despăgubire se prescrie prin trecerea unui an dela încetarea ocupațiunii.

CAPITOLUL VI

Deschiderea, construcția și întreținerea drumurilor

ART. 85. — Pentru deschiderea unui drum public, de orice categorie, se procedează astfel:

Actul de clasare, planul de situație și profilul longitudinal a acelu drum se depun la prefecturile județelor și la primăriile satelor sau comunelor interesate.

Depunerea actelor se aduce la cunoștința obștească prin afișări, publicațiuni, etc, iar data de depunere se constată prin proces-verbal, în care se arată modul cum s'a făcut afișarea sau publicațiunea.

Cei interesați, autorități sau particulari, pot face contestații asupra traseului, la administrația de care depinde drumul, în termen de 30 zile dela data afișării.

Ministerul de Lucrări Publice pentru drumurile de Stat, Ministerul de Interne de comun acord cu cel de Lucrări Publice pentru celelalte categorii de drumuri publice, examinează contestațiile primite și hotărăsc asupra traseului definitiv al drumului, luând în prealabil și avizul Ministerului de Răsboi.

ART. 86. — Deschiderea unui drum particular care are legătură cu un drum public sau cu o cale

ferată, se poate face numai cu aprobarea primăriei comunei respective, dată cu avizul serviciului de poduri și șosele, pentru drumurile de Stat și cu avizul serviciului tehnic al drumurilor și al construcțiilor pentru celelalte categorii de drumuri.

Deschiderea unui astfel de drum în zona de 20 km. dela linia frontierelor nu se poate face decât cu aprobarea Ministerului de Lucrări Publice.

Acolo unde accesul în interes economic nu se poate asigura decât peste imobilele altor proprietari, cei interesați au dreptul la deschiderea unui drum particular, cu simplul preaviz al primăriei comunei respective, observându-se procedura arătată la art. 72.

ART. 87. — Directivele pentru proiectarea, construirea și întreținerea drumurilor județene, vicinale și comunale, se dau de către Ministerul de Lucrări Publice, care are controlul tehnic asupra tuturor lucrărilor de drumuri de orice categorie.

ART. 88. — Toate drumurile publice își păstrează caracterul lor și pe porțiunile cari străbat comunele urbane sau rurale și se întrețin pe toată întinderea lor împietruită cu mijloacele ce le sunt afectate.

ART. 89. — Când construcția și întreținerea unui drum județean sau vicinal cu lucrările lui de artă și de apărări interesează două sau mai multe județe, fiecare din ele este dator să contribuie la acoperirea cheltuelilor necesare.

În caz de neînțelegeri fie asupra lucrărilor în sine, fie asupra cotei de cheltueli cuvenite fiecărui județ, repartitia se hotărăște, în ultimă instanță, de Ministerul de Interne de comun acord cu Ministerul de Lucrări Publice.

Deasemenea, când construcția și întreținerea unui drum comunal, cu lucrările lui de artă și apărări, interesează două sau mai multe comune, fiecare din ele este dator să contribuie la acoperirea cheltuelilor necesare.

În caz de neînțelegeri fie asupra lucrărilor în sine, fie asupra cotei de cheltueli cuvenite fiecărei comune, repartitia se hotărăște de către delegația con-

siliului județean, cu avizul serviciului tehnic al drumurilor și construcțiilor.

ART. 90. — Materialele trebuitoare la construirea și întreținerea drumurilor de orice categorie, se transportă pe căile ferate sau pe vasele serviciilor de transport pe apă ale Statului, cu reducerea de tarif pentru vagoane, șlepuri sau ceamuri, complet încărcate.

În concesiunile pe care Statul le va acorda pentru construcția de căi ferate particulare, se va pune în sarcina concesionarilor să efectueze asemenea transporturi de materiale, în aceleași condițiuni.

Aceste materiale pot fi depozitate în stațiuni de cale ferată și în porturi, plătindu-se pentru terenul ocupat locațiunea care se va fixa prin convențiuni încheiate cu administrațiile respective.

ART. 91. — Toate lucrările de artă importante și cu caracter definitiv trebuie să fie prevăzute după avizul Ministerului de Război, cu dispozitivele necesare în vederea distrugerii lor eventuale în timp de război.

CAPITOLUL VII

Politia drumurilor și a circulației

§ 1

Dispozițiuni generale

ART. 92. — Politia drumurilor și a circulației se exercită — în numele administrației de care depind drumurile — prin:

- a) Agenții drumurilor: ingineri, conductori, agenți tehnici și picheri;
- b) Agenții poliției judiciare.
- c) Organele prevăzute de legea asupra circulației pe drumurile publice.

ART. 93. — În caz de flagrant delict, agenții sunt datori să încheie proces-verbal de contravenție, semnat și de delicvent.

Dacă acesta refuză semnarea, se face mențiune în procesul-verbal.

Agenții drumurilor pot cere ajutorul forței publice pentru prinderea infractorului.

ART. 94. — În cazurile în care nu există flagrant delict, agenții drumurilor sunt datori să încheie procese-verbale, după ce vor fi adunat toate dovezile și vor fi luat declarațiunile martorilor.

ART. 95. — Procesele-verbale, împreună cu toate anexele lor, se înaintează de agenții cari le-au încheiat, administrației respective a drumului pe care s'a comis infracțiunea, pentru a fi înaintate judecătorei de ocol din circumscripția în care s'a comis infracțiunea.

Hotărârile judecătorului de ocol se dau cu drept de apel, conform dreptului comun.

ART. 96. — Agenții drumurilor au dreptul să se prezinte la judecarea infracțiunilor ce au costatat, să expună cum s'a comis infracțiunea și să susție acțiunea ca parte civilă.

ART. 97. — Amenzile și despăgubirile civile se execută potrivit dreptului comun.

ART. 98. — În cazurile neprevăzute de legea de față, se aplică dispozițiunile dreptului comun.

§ 2

Infracțiuni și sancțiuni

ART. 99. — Cei ce împiedecă pe agenții drumurilor la executarea lucrărilor de studii, sondaje, etc. și la ocupări vremelnice de terenuri, sau la extrageri de materiale, după ce au fost îndeplinite formalitățile prevăzute în această lege, se pedepsesc cu o amendă până la 1.000 lei, iar în caz de recidivă cu o amendă până la 5.000 lei.

ART. 100. — Cei ce degradează un drum prin arături în corpul sau zona lui;

Cei ce deteriorează acostamentele, șanțurile sau taluzele unui drum, cu instrumente de arat sau cu

vehicule de orice fel având bandajele dințate sau ascuțite la roți;

Cei ce execută lucrări împiedecând scurgerea apelor provenite din șanțurile drumurilor sau producând inundația lor;

Cei ce dau scurgerea apelor insalubre în șanțurile drumurilor sau fac topirea cânepii și inului în ele;

Cei ce aruncă gunoaie pe corpul drumurilor sau pe zonele lor:

Se pedepsesc cu o amendă până la 1.000 lei și sunt obligați a readuce lucrările în starea lor dinaintea pe proprie cheltueală, în termen de cel mult o lună dela data hotărârii definitive de amendare.

În caz de neurmărire, sau când lucrările trebuiesc executate imediat în interesul siguranței circulației, administrația drumurilor execută ea singură lucrările pe seama infractorilor.

ART. 101. — Cei ce execută construcții de clădiri și refaceri de împrejurimi înăuntrul zonei drumurilor, se pedepsesc cu o amendă până la 20.000 lei.

Construcția sau împrejurirea va fi distrusă pe socoteala infractorului.

ART. 102. — Cei ce degradează sau distrug lucrări de artă, plantațiuni sau orice alte dependințe ale drumurilor, cei ce mută din loc, strică sau desființează semne tehnice, înființate în interesul drumurilor, sau semne topografice și militare, se pedepsesc cu o amendă până la 5.000 lei când infracțiunile au fost comise din neglijență, și cu închisoare până la șase luni când infracțiunile au fost comise din rea intenție.

ART. 103. — Cei ce execută pe corpul drumurilor, fără o prealabilă autorizație, construcții de orice natură, precum: clădiri provizorii, podete, conducte de apă, de petrol sau alte materii lichide, conducte de aburi sau gaz, conducte aeriene de orice fel, căi ferate, linii Decauville, fântâni, etc.;

Cei ce execută la limita zonei unui drum: construcții, reconstrucții și reparări de clădiri sau împrejurimi cu caracter definitiv ori provizoriu, șan-

țuri de delimitări, deschideri de cariere și orice alte săpături;

Cei ce fac plantațiuni de orice natură pe corpul unui drum, fără autorizarea prealabilă a administrației drumului respectiv;

Cei ce recoltează iarba de pe zone și culeg fructe din plantațiile drumurilor;

Cei ce depozitează materiale de orice fel pe corpul drumurilor;

Se pedepsesc cu amendă până la 5.000 lei, iar construcțiile, plantațiile și depozitele de materiale, se distrug sau se ridică pe socoteala infractorului.

ART. 104. — Cei ce fac cărașie publică cu tracțiune mecanică sau animală; cei ce folosesc drumurile pentru cărașie de materiale și mărfuri în mod continuu, conform legii asupra circulației pe drumurile publice, precum și industriașii și comercianții cari fac cărașie cu vehiculele lor proprii, fără o prealabilă autorizație din partea administrației respective a drumurilor, se pedepsesc cu o amendă dela 5.000 — 20.000 lei.

ART. 105. — Toate drumurile publice sunt libere circulației pietonilor, animalelor și vehiculelor de orice fel, potrivit dispozițiilor prezentei legi și a legii asupra circulației pe drumurile publice.

ART. 106. — Interdicția tuturor vehiculelor de a circula pe anumite drumuri nu se poate hotărî decât numai în cazuri de pericol bine constatat, sau când acele drumuri sunt în reconstrucție. Autoritățile sunt obligate în astfel de cazuri să ia măsurile pentru asigurarea circulației pe alte drumuri laterale.

ART. 107. — Măsurile speciale de trecere peste poduri se afișează la intrare, iar trecătorii sunt obligați să se conformeze.

ART. 108. — Nu este permisă, fără autorizație specială din partea administrației drumurilor, tărârea pe drumuri a arborilor și a altor materiale care degradează drumurile.

ART. 109. — Tipurile, gabariturile, greutatea și înălțimile de mers ale vehiculelor, lățimea obezii și a

bandajului, precum și diferitele dispozitive ca: frâne, semnale, etc., se vor fixa printr'un regulament special elaborat de Ministerul de Lucrări Publice, luându-se și avizul Ministerelor de Răsboi și Interne.

ART. 110. — Infracțiunile la dispozițiile prevăzute la art. 106 se pedepsesc cu amendă până la 3.000 lei, iar în caz de recidivă cu amendă până la 6.000 lei.

Infracțiunile la dispozițiile prevăzute la art. 107—108 inclusiv, se pedepsesc cu amendă până la 2000 lei, pe lângă despăgubirile pentru stricăciunile ori pagubele cauzate drumurilor sau particularilor.

CAPITOLUL VIII

Dispozițiuni tranzitorii și finale

ART. 111. — Inventarul cuprinzând averea ce se va trece Casei Autonome a Drumurilor de Stat se va întocmi de către actuala direcțiune generală de poduri și șosele sub controlul unei comisiuni compusă din 2 delegați ai Ministerului de Lucrări Publice și un delegat al Ministerului de Finanțe.

Inventarul aprobat de Consiliul de Miniștri se va publică în „Monitorul Oficial” până la 31 Decembrie 1929.

ART. 112. — Această lege se va pune integral în aplicare la 1 Ianuarie 1930, cu excepțiunile prevăzute la art. 113 și 114.

ART. 113. — Pentru întocmirea bugetului Casei Autonome pe exercițiul 1930, ca și pentru alcătuirea regulamentului de aplicare a acestei legi în ceea ce privește Casa Autonomă, consiliul de administrație al acestei Case se va institui pe ziua de 1 Septembrie 1929.

ART. 114. — Pe ziua promulgării prezentei legi vor intra în vigoare taxele prevăzute la art. 34, punctele a, b, c, și d.

Aceste taxe se vor constata și percepe potrivit art. 35 din lege și se vor vărsa la Casa de Depuneri, pe seama Ministerului de Lucrări Publice.

Din sumele ce se vor încasa până la finele anului 1929, Ministerul de Lucrări Publice va putea în mod excepțional să ordonanteze în cursul anului 1929 sumele necesare pentru acoperirea cheltuelilor de funcționare a consiliului de administrație al Casei, iar restul va face parte din bugetul general de venituri al Statului, care le va afecta, de preferință, tot Casei Autonome, pentru construcții și reparații de drumuri pe anul 1930.

ART. 115. — Toți comercianții și depozitarii de esență, uleiuri minerale, camere și bandaje de cauciuc pentru automobile sunt obligați ca în termen de 10 zile dela data promulgării acestei legi să facă o declarație la percepția respectivă, arătând cantitățile ce le au în depozit spre a fi impuse la taxele cuvenite.

Orice cantitate nedeclarată în termen va fi impusă din oficiu la taxa cuvenită și la o amendă egală cu de două ori valoarea taxei.

ART. 116. — Convențiile existente la data punerii în aplicare a prezentei legi între concesionarii de transporturi în comun cu vehiculele cu tracțiune mecanică a călătorilor și bagajelor și între direcțiunea generală P. T. T. vor fi menținute până la expirarea lor.

Sumele provenite din aceste convențiuni se dau pe ziua de 1 Ianuarie 1930 în debit spre încasare administrațiilor financiare și se varsă pe seama Casei Autonome a Drumurilor de Stat.

ART. 117. — Până la punerea în aplicare a statului funcționarilor Casei Autonome a Drumurilor de Stat, vor rămâne în vigoare dispozițiunile legii statutului funcționarilor publici.

ART. 118. — Prestațiile prevăzute în legiurile existente se desființează prin prezenta lege.

Consiliile județene sunt autorizate să decidă asupra încasării sau stingerei restanțelor pe anii trecuți.

Prestațiile din anul în curs se urmăresc și se

încasează după cum s'a hotărât la vremea sa de consiliile județene respective.

ART. 119. — Toate legile și regulamentele privitoare la drumuri astăzi în vigoare în tot cuprinsul țării, precum și toate dispozițiunile din alte legi și regulamente, contrare legii de față, sunt și rămân abrogate.

Expunerea de Motive

În România întregită sunt în ființă următoarele legi:

1. Legea pentru drumuri Ion C. Grădișteanu, promulgată în 8 Februarie 1906, actualmente în vigoare în vechiul regat.
2. Legea ungară din 1890, în vigoare în Ardeal.
3. Legea austriacă pentru drumuri din 1885, actualmente în vigoare în Bucovina.
4. Legea drumurilor din 1868, cu modificările ulterioare, care se aplică actualmente în județele Cahul și Ismail din Basarabia.
5. Legea generală administrativă rusească care se aplică actualmente în restul Basarabiei.

Legea pentru drumuri din 1906

Această lege împarte drumurile în patru categorii: naționale, județene, vicinale și comunale.

Proiectarea, construcția și întreținerea tuturor acestor drumuri se face de către Ministerul de Lucrări Publice, printr'un serviciu unic de poduri și șosele.

Drumurile naționale precum și dependențele de pe ele se proiectează, se construiesc și se întrețin cu fondurile alocate în bugetul general al Statului.

Drumurile județene, vicinale și comunale, cu toate dependențele lor se construiesc și se întrețin atât cu mijloacele bănești ale județelor, cât și cu zilele de prestație în natură .

Mijloacele bănești constau din două zecimi adiționale la contribuțiile directe: foncieră, patentă și licență, precum și din sumele provenite din încasarea în bani a tuturor zilelor de prestație nelucrate în natură, constituind pentru fiecare județ un fond special al drumurilor și care se administrează prin bugetul județean al drumurilor.

În ce privește prestația, legea prevede că fiecare locuitor în comunele rurale să lucreze cinci zile pe an cu brațele ori cu carul: cu o vită, cu două vite, cu patru vite sau cu șase, după situația în care se găsește, având dreptul a răscumpăra prin bani munca în natură.

Prin legea de unificare administrativă, pusă în aplicare la 1 Ianuarie 1926, s'a modificat dispozițiile de mai sus în sensul că, construcția și întreținerea drumurilor județene, vicinale și comunale, se face de către autoritățile județene, iar cheltuelile necesare nu sunt prevăzute într'un buget special județean al drumurilor, ci într'un capitol din bugetul general al județului.

Prin legea de unificare a contribuțiilor directe din 1923, s'au desființat zecimile adiționale la contribuțiile directe: foncieră, patentă și licență, cari erau destinate drumurilor, introducându-se cote adiționale asupra unora din veniturile elementare impozabile.

Din aceste cote adiționale asupra veniturilor elementare, consiliile județene repartizează pentru drumuri sumele ce cred de cuviință — în general sume minime — astfel că sumele prevăzute la capitolul drumurilor din bugetul general al județului, sunt alcătuite actualmente numai din cota parte cuvenită drumurilor, conform legii de alcătuire și repartiție a fondului județean și comunal, precum și din prestații.

Legea Ungară din 1890

Această lege împarte drumurile în șase categorii: drumuri de Stat, județe, drumuri de acces la stațiile de cale ferată, vicinale, comunale și drumurile înființate de particulari și întreprinderi particulare.

Drumurile de Stat, sunt administrate de Ministerul de Comerț, iar cheltuelile de construcție și întreținere se acopăr din fondurile Statului prevăzute în buget.

Drumurile județene și cele de acces la gări sunt administrate de consiliile județene sub controlul Ministerului de Comerț. Mijloacele de cari dispune județul pentru acoperirea cheltuelilor cu drumurile județene constau din contribuții în bani, venituri din taxe și subvenții din partea Statului, — constituind un fond special al drumurilor județene. Consiliul județean poate hotărî ca o fracțiune din contribuția în bani să se achite în natură.

Pentru drumurile de acces la stațiile de cale ferată cheltuielile sunt susținute prin contribuții din partea județului, a căii ferate, a comunelor interesate și a întreprinderilor comerciale și industriale interesate.

Drumurile vicinale sunt administrate pe grupuri de comune și întreprinderi, de comitetele de drumuri, cu contribuțiile celor interesați.

Drumurile comunale sunt administrate de fiecare comună prin consiliul comunal. Mijloacele de acoperire a cheltuielilor constau din prestația cu brațele sau cu vitele, care poate fi răscumpărată benevol sau obligatoriu cu bani. Veniturile acestea formează obiectul unui capitol din bugetul comunal.

Drumurile înființate de particulari sau întreprinderile particulare sunt administrate, construite și întreținute de cei interesați.

Prin legea de unificare administrativă s'a adus unele modificări dispozițiilor de mai sus în sensul că în locul Ministerului de Comerț, este Ministerul Lucrărilor Publice, iar drumurile județene și vicinale cad în sarcina autorităților județene. Mai mult, în ce privește drumurile vicinale nici prevederile legii administrative nu au fost respectate, lăsând drumurile vicinale tot în sarcina comitetelor de drumuri, conform legii ungarice.

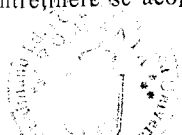
Din suprapunerea legii contribuțiilor directe, a celei de alcătuire a fondului județean și comunal precum și din legea administrativă peste legea ungară de drumuri, rezultă că administrația drumurilor de Stat și județene din Ardeal, este asemănătoare cu aceea ce o avea vechiul regat. În ce privește drumurile vicinale și comunale, există o deosebire remarcabilă de oarece în Ardeal este autonomie locală, autoritatea centrală ne-întervenind decât pentru controlul tehnic necesar.

Legea Austriacă din 1885

Această lege împarte drumurile din Bucovina în trei categorii: drumuri de Stat, drumuri județene și drumuri comunale. La cari sunt asociate și drumurile naturale.

Drumurile de Stat sunt administrate de către Stat, iar cheltuielile de construcție se acopăr din fondul Statului. Întreținerea lor este acoperită din venitul barierelor și numai în caz de insuficiență din fondurile Statului.

Drumurile județene se administrează de consiliul județean. Cheltuielile de construcție și întreținere se acopăr din veniturile



barierelor, iar în caz de insuficiență se acopăr din zecimi adiționale aplicate impozitelor directe din județ. Toate veniturile încasate în favoarea drumurilor județene constituiesc un fond al drumurilor județene.

Drumurile comunale se administrează de comune, iar cheltuielile de construcție și întreținere se acopăr din prestațiile în bani și în natură.

Prin legea contribuțiilor directe, zecimile au fost desființate. De asemenea taxele de barieră, au fost și ele desființate.

Legea drumurilor din 1868, aplicabilă în județele Cahul și Ismail

Această lege împarte drumurile în patru categorii: drumuri naționale, drumuri județene, vicinale și drumuri comunale cu stradale din orașe.

Construcția și întreținerea drumurilor naționale se face de Stat cu fondurile alocate în bugetul general al Statului.

Construcția și întreținerea drumurilor județene se face cu resursele județului, cari se hotărăsc în fiecare an de consiliul județean.

Construcția și întreținerea drumurilor vicinale și comunale cât și a stradelor din orașe se face cu resursele comunale: mijloacele bănești acordate prin legi și prestațiuni în natură.

În ce privește prestația, legea prevede că fiecare locuitor din comunele rurale să lucreze maximum trei zile pentru drumurile vicinale și comunale. Zilele de lucru se fac cu brațele. Cei ce au vite, oricare ar fi numărul lor, fac zilele de prestație cu carul cu două vite.

Legea administrativă, legea contribuțiilor directe, precum și legea de alcătuire și repartitie a fondului județean și comunal sunt în vigoare în aceste două județe, iar prestațiile se aplică conform legii din 1868.

Legea generală administrativă rusească aplicabilă în celelalte județe din Basarabia

Această lege împarte drumurile în cinci categorii: drumuri de Stat, drumuri de mare circulație, drumuri guberniale, drumuri de comunicație poștală și comercială în județ, drumuri sătești și câmpenești.

Drumurile de Stat se administrează de către Stat, iar cheltuielile pentru construcția și întreținerea lor se acoperă din fondurile Statului.

Drumurile de mare circulație, cele guberniale, de comunicație poștală și comercială în județ, se administrează de către zemstve (autorități județene), iar cheltuielile de construcție și întreținerea lor se acopăr din veniturile generale ale zemstvelor și din prestații.

Prestațiile nu erau reglementate, ci lăsate la discreția organelor polițienesti.

Drumurile sătești și câmpenești se construiesc și se întrețin de către locuitorii satelor și de către proprietarii moșiilor pe cari trec aceste drumuri.

Legea administrativă, legea contribuțiilor directe precum și legea de alcătuire și repartitie a fondului județean și comunal s'au introdus în aceste județe.

Locuitorii tuturor acestor județe, nu fac actualmente nici o prestație.

* * *

Din expunerea sumară a legiilor de drumuri actualmente în vigoare în diferite provincii, rezultă în mod neîndoios că *trăim într'o stare haotică*.

În adevăr, cele cinci legiuri deosebite, modificate prin intervențiile legilor de unificare administrativă, a contribuțiilor directe și legea de alcătuire și repartitie a fondului județean și comunal, nu puteau conduce decât la trista situație a regimului actual.

Pentru remedierea acestei stări de lucruri nici una din cele cinci legiuri nu putea fi extinsă pe întreg cuprinsul țării, de oarece nici una din aceste legi nu rezolvă problema drumurilor potrivit cu cerințele vremii. Între altele, nici una din ele nu impune tracțiunea mecanică, ci numai pe cea animală. Este fără îndoială echitabil ca tracțiunea mecanică să fie și ea impusă pentru drumuri, într'o măsură importantă.

Un exemplu edificator este următorul: un locuitor rural din Vechiul Regat plătește pentru drumuri până la 5.000 lei anual, pe când în toată țara românească, un camion care strică șoselele cu mult mai mult decât căruța săteanului, nu este impus cu nimic pentru drumuri.

Deasemenea, sistemul prestațiilor în natură, — deși figurează în fiecare din aceste legi, — este totuși tratat în mod deosebit

pe provincii. Mai mult, acest sistem medieval de întrebuințare a prestațiilor în natură, nu aduce ca folos real decât circa 40% din valoarea zilelor de prestație înscrise în roluri, deoarece se pretează la risipă, la falsuri și abuzuri, după cum se constată continuu dela prima lege a drumurilor a lui Panait Donici din 1868.

Sistemul prestațiilor face deasemenea și mare nedreptate, că impune pe locuitorul rural la o dare proporțională cu numărul de vite trăgătoare, independent de venitul său anual.

Un exemplu în acest sens este următorul: un locuitor sărac care nu are nici o bucată de pământ și ar avea în schimb un car cu două vite, pentru a-și întreține vieța zilnică, contribuie pentru drumuri la fel cu un mare proprietar care ar avea tot un car cu două vite, dar care și-ar munci pământul cu căruțele și vitele sătenilor.

În fine, sistemul prestațiilor în natură nu poate corespunde nici condițiilor tehnice în care se construiesc și se întrețin drumurile supuse unei circulațiuni intensă și unor poveri mari de transport din vremurile noastre.

Socotim că este de prisos să mai insistăm asupra necesității urgente de a se vota o nouă lege de drumuri care să îndrepteze starea haotică actuală a legislațiilor de drumuri și care să elimine defectele grave enumerate mai sus.

Starea actuală a drumurilor noastre

În tot cuprinsul țării avem, după ultimile date oficiale, 11.478,056 km de șosele clasate ca naționale, din cari 10.880,718 km. sunt împietruite în stare bună, mediocră și rea, 299,583 km. sub formă de terasamente și 297,741 km în stare de drum natural.

În tot cuprinsul țării avem, după aceleași date oficiale, 13.198,544 km de șosele clasate ca județene, din cari 11.920,416 km sunt împietruite în stare bună, mediocră și rea, 367,008 km sub formă de terasamente, iar 911,120 km în stare de drum natural.

Deasemenea sunt 31.661,601 km drumuri clasate ca vicinale, din cari 19.588,770 km sunt împietruite în stare bună, mediocră sau rea, 4.159,639 în stare de terasamente și 7.913,192 km sub formă de drumuri naturale.

Deasemenea sunt 42.792,967 km drumuri clasate comunale din cari 14.197,613 km sunt împietruite în stare bună, mediocră sau rea, 4.256.007 km în stare de terasamente și 42.339,347 km sub formă de drumuri naturale.

În afară de cele de mai sus, avem în Basarabia șosele neclasate, în lungime totală de 6.952,831 km, din cari 511,384 km sunt împietruite în stare bună, mediocră sau rea, 335,562 km sub formă de terasamente și 6.105,885 km în stare de drum natural.

Din cele de mai sus, rezultă că pe tot cuprinsul țării avem 106.083,993 km de drumuri de toate categoriile, din cari 99.131,162 km sunt clasate, iar 6.952,831 km neclasate, cari se găsesc numai în Basarabia. Din lungimea totală a șoselelor clasate, 58.587,515 km sunt împietruite în stare bună, mediocră sau rea, 9.082.247 km sub formă de terasamente, iar 33.461,400 km în stare de drum natural.

Totalul șoselelor împietruite, — fie clasate fie neclasate, — este de 57.098,899 km, din cari 17.879,480 km sunt în stare bună, 24.641,048 km în stare mediocră, și 14.578,371 km în stare rea.

Din examinarea acestor cifre, — lăsând la o parte șoselele clasate și neclasate sub formă de terasamente și drum natural, — se constată că din totalul șoselelor împietruite numai 31,3% sunt în stare bună, iar restul de 68,7% sunt în stare mediocră și rea.

Dacă ne raportăm la totalul lungimii șoselelor, socotind și cele sub formă de terasamente sau de drum natural, constatăm că 16,8% sunt șosele împietruite în stare bună, 36,8% șosele împietruite în stare mediocră și rea, iar restul de 46,4% în stare de terasamente sau drum natural.

Este deci netăgăduit că ne aflăm într'o stare deplorabilă de inferioritate în ceea ce privește drumurile existente, fără a ne mai gândi măcar că această rețea ar fi trebuit încă mai din vreme să fie în concordanță cu creșterea vădită a numărului vehiculelor mecanice în circulație, cu creșterea vitezei și poveirilor de transport a acestor vehicule. În țările occidentale această îndrumare către șoselele cari să corespundă circulației reale, a început de îndată după războiul mondial.

Dacă se raportează lungimea totală de 57.099,899 km a șoselelor împietruite, clasate sau neclasate, la suprațata totală a țării

rii presupusă de 294.967 km. p., rezultă că avem 197 m. l. drum împietruit de fiecare kilometru patrat, din cari 62 m. l. sunt în stare bună, iar 135 m. l. în stare mediocră sau rea.

Dacă se raportează însă lungimea totală de 106.083, 993 km. de drumuri de toate categoriile clasate și neclasate, împietruite sau neîmpietruite, la suprafața teritorială, obținem 360 m. l. de fiecare kilometru patrat, din cari 62 m. l. în stare bună, 135 m. l. în stare mediocră sau rea, și 163 m. l. sub formă de terasamente sau drum natural.

Aceste cifre ne arată că ne aflăm într'o situație intolerabilă de drumuri, când știut este că în Franța și în alte țări occidentale proporția este de cel puțin 1000 m. lungime de drumuri bune pentru fiecare kilometru patrat. Și trebuie să avem în vedere că 360 m. l./km. p. este o cifră medie repartizată pe întreg cuprinsul țării, care este pe departe cifra ce am putea-o calcula pe provincii. Astfel, în Basarabia, dacă se repartizează lungimea totală de 7.085,896 km de drumuri la suprafața teritorială de 44.422 k. m. p., obținem 160 m. l. de fiecare kilometru patrat, din cari, 5,6 m. l. sunt șosele împietruite bune și 8 m. l. de șosele împietruite mediocre și rele, iar restul de 146,4 m. l., sub formă de terasamente și drum natural. Este de închipuit o astfel de situațiune? Dacă ne gândim că majoritatea șoselelor împietruite rele sau sub formă de terasamente și drumuri naturale sunt tocmai din cele comunale și vicinale, adică rețeaua care deservește exclusiv transportul producției agricole, ne putem da seama de influența dezastroasă pe care o are starea rea a drumurilor noastre asupra economiei generale a țării.

(Căror cauze se datorec aceste stări dureroase de lucruri? Este evident că atât starea de inferioritate a drumurilor cât și insuficiența lor sunt consecința imediată a lipsei de fonduri.

În adevăr, din tabloul următor se văd sumele bugetare acordate în cursul ultimilor 7 ani *pentru întreținerea șoselelor naționale* :

1923	82.342.000 Lei
1924	80.100.000 „
1925	78.600.000 „
1926	75.510.000 „
1927	92.350.000 „
1928	62.250.000 „
1929	61.000.000 „
Total	<u>532.152.000 Lei</u>

$$\frac{532.152.000}{7} = 76.022.000$$

Deci media anuală a celor 7 ani este de 76.000.000 lei.

Dacă dividem suma de 76.022.000 lei acordată în mediu anual pentru întreținerea șoselelor naționale împietruite în lungime de 10.880 km, revine că s'a cheltuit în mediu pentru întreținere 6.986 lei de fiecare kilometru.

Din experiență tehnică de dinainte de război, rezultă că pentru întreținerea curentă a unui kilometru de șosea națională sunt necesare minimum 100 grămezi de piatră a 2 m. c. fiecare, adică 200 m. c. de fiecare kilometru. Din calculele făcute cu cheltuelile de aprovizionare de piatră pe șoselele naționale pe anii 1926 și 1927, cum se poate vedea din tablourile următoare, se constată că prețul mediu al metrului cub este de :

$$\frac{320+396}{2} = 358 \text{ lei/mc.}$$

Astfel fiind, pentru întreținerea curentă a unui kilometru de șosea națională este nevoie de $200 \times 358 = 71.600$ lei.

Se vede dar că, costul mediu de întreținere a șoselelor naționale pe ultimii 7 ani este de 9,7% din costul real de întreținere normală.

Afară de uzura din timpul războiului, șoselele au continuat să se uzeze și mai departe din lipsa unei întrețineri normale în perioada de după război, așa încât au ajuns în marea lor majoritate la un strat subțire de piatră ce nu va mai putea satisface nici chiar unui trafic ușor și redus.

În asemenea situațiune, pentru a readuce stratul de împietruire al șoselelor la starea lui normală, va trebui ca suma de întreținere anuală să depășească cifra de 71.600 lei indicată mai sus.

Pe șoselele naționale se găsesc astăzi, după ultimele date statistice, 37.079 m. l. de poduri provizorii de lemn, mixte sau sub formă de tuburi, conform tabloului de mai jos.

Durata unui pod provizoriu fiind în mediu de 10 până la 15 ani, iar valoarea unui metru linear fiind de 15.000 până la 20.000 lei, rezultă că suma totală anuală necesară refacerii podurilor de lemn ar trebui să fie cuprinsă între 49.400.000 și 55.600.000 lei.

Pentru întreținerea celor 47.827 m. l. de poduri definitive prin reparații de tencueli și refaceri de părți rupte la podurile de zidărie, precum și prin vopsiri și reparație la tablurile căilor podurilor metalice este nevoie de circa 18.000.000 până la 22.000.000 lei anual.

Deci întreținerea tuturor podurilor existente pe șoselele naționale reclamă anual o sumă cuprinsă între 67.400.000 până la 77.600.000 lei.

În ultimii 7 ani însă, în bugetul Ministerului de Lucrări Publice s'a prevăzut, în mediu, câte 25.400.000 lei anual, după cum rezultă din următorul tablou :

1923	29.000.000	Lei
1924	18.667.000	„
1925	18.667.000	„
1926	31.770.000	„
1927	28.494.000	„
1928	25.600.000	„
1929	25.600.000	„

Total 177.798.000 Lei

Medie $177.798.000 : 7 = 25.400.000$ lei.

Se vede clar că pentru întreținerea podurilor existente de pe șoselele naționale nu s'a acordat decât 32,7% până la 37,6% din suma reclamată de o întreținere normală.

În ce privește construcția și refacerea podurilor necesare, nu s'au prevăzut nici odată, în ultimii 7 ani, sume în buget, ci s'au acordat după posibilități, credite cari au fost cu totul insuficiente.

Tablul anexa I, cuprinzând podurile definitive distruse în timpul războiului mondial precum și podurile de lemn putrede ce trebuiesc refăcute, este cu totul edificator în această privință.

Tabloul cuprinde 1117 poduri, a căror refacere necesită suma de lei 579.300.000.

Aceste poduri ar fi trebuit refăcute imediat după războiul mondial. Din cauza lipsei de fonduri, refacerea lor a fost amânată an cu an, astfel că astăzi ne aflăm în aceeași situație dezastruoasă de după război.

Este, prin urmare, de netăgăduit că resursele bugetului general al Statului nu sunt actualmente în stare a satisface nici necesitățile unei întrețineri curente a șoselelor naționale.

În ceea ce privește podurile de pe șoselele județene, vicinale și comunale, a căror lungime și stare se vede din tablourile următoare a fost tratate cu fonduri tot atât de insuficiente ca și cele de pe drumurile naționale.

Influența transporturilor pe drumuri asupra economiei unei țări

Starea de prosperitate economică a unei țări este consecința etăgăduită a valorificării bunurilor ei naturale și a intensificării producției agricole și industriale.

Cum orice transport este productiv, căci creiază o utilitate nouă producând un câștig prin înlesnirea trecerii mărfurilor dintr-o regiune în care valoarea lor este mai mică, în alta unde valoarea este mai mare.

Cum prin transporturi regulate, rezezi și ieftine nu mai este posibilă o abundență de produse în unele regiuni și sărăcie sau lipsă completă în altele,

Cum prețurile mărfurilor nu pot să prezinte nici variațiuni importante, fiind echilibrate prin transporturi rezezi,

Rezultă că valorificarea bunurilor naturale și intensificarea producției de orice fel, depinde de mărca regularitate și rapiditate a schimbului mărfurilor.

Pe de altă parte, ținând seama că această regularitate și rapiditate nu poate fi asigurată decât numai prin mijloace bune de transport: vehicule și căi de comunicație bune, însemnează că viața economică și prosperitatea unei țări se măsoară prin rețelele bune de comunicație ce o străbat.

Neîndoios că rețelelor drumurilor le revine o parte considerabilă din marele rol pe care îl au împreună cu toate categoriile de căi de comunicație, căci orice mijloc de transport are avantaje hotărâtoare față de un altul.

Trăim o epocă de remarcabilă specializare a transporturilor, dar această specializare nu va putea aduce decât o binefăcătoare concurență între ele.

Sporirea treptată a traficului pe ape și pe căi ferate a condus, în mod natural, la sporirea traficului pe șosele, completându-se în acest fel scurgerea mărfurilor dela centrele de producție către cele de desiacere, dela porturi la gări și invers, precum și dela gări la sate, la târguri, exploatări agricole, etc.

Ca urmare firească, o rețea de drumuri bune trebuie să armonizeze rețelele celorlalte categorii de căi de comunicație.

Tracțiunea mecanică la noi în țară a luat în ultimii ani o dezvoltare simțitoare și are tendința fermă către o creștere rapidă în viitor.

Dela 1889 vehiculele mecanice rutiere, de toate felurile, existente în țară la 1 Ianuarie 1923, s'a ajuns la 33.954 vehicule la 1 Ianuarie 1929.

În România, — din cauza lipsei de densitate a rețelei de cale ferată, — avem nevoie pentru complectarea organizațiilor industriale și comerciale, încă de o rețea cât mai deasă de transporturi automobile.

Dar nu numai în regiunile lipsite de cale ferată transporturile automobile prezintă utilitate. În multe cazuri, ele pot fi întrebuințate paralel cu calea ferată, atât pentru transportul de mărfuri ușor alterabile, cât și pentru cursele de mică lungime, unde încărcatul și descărcatul din vagoane îngreuiază în mare proporție costul total de transport.

Circulațiunea cu automobilul sau autocamionul pentru persoane nu este prin urmare *în luptă* cu circulațiunea pe cale ferată, ci din contră, completează sistemul de comunicație, luând căei ferate doar transporturile pe distanțe mai mici de 150 km. BCU Cluj / Central University Library Cluj

Dacă s'a soluționat, am putea spune definitiv, problema vehiculării pe drumuri, nu tot astfel se poate spune despre stratul carosabil al-acestora.

Se înțelege dela sine dezvoltarea tracțiunii mecanice rutiere a produs și o rapidă evoluție a tehnicii drumurilor, în scopul de a se obține un pat carosabil potrivit cerințelor de circulație intensă și de mare trafic, pentru a cărui perfecționare în ce privește rezistența, uzura, lipsa de asperități, neproducerea de praf, ușurința de întrebuințare, etc., s'au făcut și se fac în țările din apusul european numeroase și costisitoare experiențe.

Pentru reușita transporturilor rutiere este deci necesară o cât mai bună conciliere între elementul „vehicul” și elementul „cale”.

Este timpul să se înceapă și la noi în acest sens.

Anul 1929 este primul dela război când în România s'a creat cel dintâiu nucleu de serviciu pentru studii și cercetări experimentate prin laborator”.

Problema armonizării drumurilor cu noul trafic, devine din zi în zi mai de actualitate pentru țara noastră.

În schimb, aproape toate șoselele noastre naționale nu mai au decât un strat subțire de pietriș, ce nu poate satisface nici chiar cerințele unui trafic redus și ușor.

Această stare deplorabilă s'ar pune în evidență imediat ce o dezvoltare economică ar necesita un trafic mai intens și mai greu, lucru ce de altfel l-am constatat deja în apropierea orașelor mari sau l-am constatat în cazul unei acțiuni de apărare națională, când toată rețeaua șoselelor noastre s'ar dovedi că nu e departe de a deveni în cel mai scurt timp o rețea de drumuri naturale.

Unind toate considerațiunile de mai sus cu tendința fermă de dezvoltare a tracțiunii mecanice pentru circulația bunurilor și cultura intensă a pământului în urma repartiției lui în loturi mici, refacerea patului carosabil al șoselelor, cel puțin al rețelei principale, apare ca o chestiune vitală pentru existența și viitorul Statului Român.

Economia generală a legii drumurilor

Din toate considerațiunile de până acum se constată:

1. O stare haotică în ce privește legislația de drumuri.
2. Un sistem de prestații în natură ce se pretează la risipă, fals, abuz, și care nu corespunde condițiilor tehnice de construcție și întreținere a drumurilor supuse unei circulațiuni intense și cu poveri mari de transport.
3. O disproporție flagrantă a nevoilor de construcție și întreținere a șoselelor și podurilor, față de fondurile date pe cale de buget sau credite dela război și până în prezent.
4. O mare nedreptate de a se fi lăsat impuse numai tracțiunea animală și a nu se fi supus la nici o contribuție pentru drumuri tracțiunea mecanică, ce uzează în cea mai mare măsură drumurile.
5. O surprinzătoare lipsă de înțelegere a legăturii dintre economia generală a țării și drumurile noastre de mare circulație și interes național, care trebuie să corespundă unei tracțiuni mecanice intense de mare viteză și mare trafic.

Așa fiind, prin proiectul de față al legii drumurilor, s'a îndepărtat în primul rând haosul legiuirilor existente de drumuri, s'a desființat prestația și s'au înființat noi resurse speciale pentru drumuri, impunând în special tracțiunea mecanică.

Acest proiect de lege menține clasificarea actuală a drumurilor din vechiul regat, schimbând numai denumirea drumurilor naționale în drumuri de Stat.

Drumurile de Stat, cu dezvoltarea tracțiunii mecanice de astăzi și mai ales cea de viitor, își păstrează caracterul de artere de mare circulație pe care l'au avut înainte de apariția căilor ferate.

Pentru aceste drumuri, dacă se ține cont că la dezvoltarea extrem de iute a circulației automobile, trebuie să corespundă noii condițiuni de întreținere și îmbunătățire a șoselelor, reese că în afară de cheltuelile strict necesare pentru întreținerea lor curentă se impun și cheltueli destul de importante pentru ameliorarea și adaptarea lor la circulația mecanică.

Spre a se putea începe însă o transformare așa de importantă ca aceea de care au nevoie șoselele de Stat, care transformare desigur va necesita un număr oare care de ani, este indispensabil ca administrația acestor șosele să cunoască chiar de acum suma totală anuală resurselor pe cari poate conta pe tot timpul duratei acestor lucrări, mai ales că nesiguranța asupra sumelor ce s'ar înscrie în bugetul general al Statului pentru drumurile și șoselele de Stat, împiedică stabilirea unui program general de lucrări, precum și angajarea lor pe durată mai lungă.

Din toate aceste considerente, rezultă necesitatea creerii nu numai a unor resurse speciale pentru drumurile de Stat, dar și a unei noi instituții căreia să i se incumbe realizarea acestui program.

Această instituție denumită „*Casa autonomă a Drumurilor de Stat*”, este atașată pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice și însărcinată, în special, de a primi și administra fondurile provenite din nouile resurse, cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale Statului.

Ea este dotată cu o autonomie administrativă, tehnică și financiară.

Averea trecută în gestiunea acestei Case va fi specificată și evaluată în inventarul ce se va întocmi până la 31 Decembrie 1929, când legea trebuie să intre în vigoare.

Proiectul prevede o organizație bazată pe o direcție generală, un consiliu de administrație, un comitet de direcție și o comisie permanentă de control.

La compunerea consiliului de administrație, s'a urmărit ca în el să fie reprezentate prin specialiști, ramurile importante de producție și activitate ale țării, pentru ca orce chestiune adusă în desbaterea consiliului, să poată fi discutată cu competență și hotărârea să fie luată în cunoștință de cauză. În acest

scop s'au pevăzut în consiliu patru ingineri specialiști în drumuri, un jurisconsult, un specialist în chestiuni financiare și economice, un reprezentant al agriculturii, un reprezentant al industriei și comerțului, un delegat al Consiliului de administrație al Regiei autonome C. F. R., și un reprezentant al automobilismului.

Pentru aceste motive, numărul membrilor Consiliului de administrație, s'a fixat la 11, printre care și directorul general.

Ori de câte ori va fi discutată a chestiune în legătură cu apărarea națională, proiectul prevede să se ceară Marelui Stat-major să trimeată un delegat.

Proiectul dă Consiliului de administrație puteri largi pentru a putea conduce efectiv; astfel în chestiuni bănești și de material, Consiliul are dreptul să aprobe rezultatul licitațiilor de orice valoare pentru lucrările de întreținere și pentru o valoare până la 20.000.000 lei pentru lucrări de construcții din nou și pentru modernizări și să aprobe lucrări în regie până la o valoare de două milioane lei.

Consiliul are dreptul să facă virimentele necesare între diferitele articole bugetare.

Pe seama Ministerului Lucrărilor Publice, proiectul rezervă pe lângă chestiile referitoare la clasarea și declasarea drumurilor de Stat și: examinarea bugetului înainte de a-l supune Parlamentului, examinarea gestiunii întocmite de direcțiunea generală a Casei Autonome înainte de trimiterea ei la Curtea de conturi, examinarea proiectelor de lege pentru modificarea taxelor pentru drumuri și înființarea de fonduri speciale, aprobarea taxelor de folosința drumurilor propuse de Consiliul de administrație, aprobarea programelor de lucrări, examinarea proiectului regulamentului legii de față, precum și a altor regulamente de ordine publică în legătură cu drumurile înainte de a fi prezentate Consiliului de Miniștri, examinarea propunerilor pentru realizarea de împrumuturi, aprobarea tranzacțiilor pentru litigii de o valoare mai mare de 5.000.000 lei, aprobarea repartițiilor fondurilor bugetare, examinarea rezultatelor licitațiilor pentru construcțiuni din nou și modernizări în valoare mai mare de 20 milioane și a lucrărilor în regie mai mari de 2 milioane înainte de a fi supuse Consiliului de Miniștri, precum și aprobarea convențiilor încheiate de Consiliul de administrație cu autoritățile județene sau comunale, sau cu alte administrații.

Toate celelalte chestiuni de administrare a drumurilor de Stat și de aplicare a bugetului, se lasă în seama Consiliului de administrație, care, având răspunderea mersului Casei Autonome, trebuie să aibă și latitudinea de a lucra.

Consiliul de administrație întrunindu-se cel puțin de două ori pe lună, proiectul prevede pentru rezolvarea chestiunilor urgente constituirea Comitetului de direcție compus din directorul general și încă doi ingineri specialiști, membri ai Consiliului. Acestui Comitet de direcție, Consiliul îi delegă o parte din atribuțiunile sale.

Directorul general are conducerea tehnică, comercială și financiară, cu drepturile ce i se vor conferi de Consiliul de administrație, în chestiuni bănești și de materiale și în chestiunile de angajeri, numiri și ieșiri din serviciu ale personalului. El este numit de Ministerul Lucrărilor Publice, în urma avizului Consiliului de administrație.

Directorul general este ajutat de doi subdirectori generali.

Direcțiunea generală este compusă din direcții și servicii centrale și din alte direcții și servicii exterioare.

Atribuțiunile, sediul și modul de funcționare a tuturor direcțiilor centrale și exterioare, precum și a serviciilor și diviziunilor, se vor stabili prin regulamentul de aplicare al prezentei legi.

Proiectul prevede întocmirea, de către Consiliul de administrație, a unui Statut al personalului Casei autonome a Drumurilor de Stat, care urmează a fi supus aprobării Consiliului de Miniștri, pentru a fi întărit cu decret regal.

Proiectul mai prevede și responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor Casei Autonome.

* * *

În ce privește fondurile, din cauză că sumele alocate pentru construcția și întreținerea drumurilor sau podurilor au fost insuficiente, ca în mai toate țările din lume a trebuit să se recurgă la fonduri speciale pentru drumuri. Astfel, țările europene ca: Anglia, Belgia, Cehoslovacia, Ungaria și Olanda, precum și alte țări ca: Tunisia, Brazilia, Algeria și Statele-Unite ale Americii, au fonduri sau dări speciale pentru drumuri.

Fără a mai vorbi de starea de dezvoltare a turismului pentru care s'a creiat, în alte țări, șosele speciale, fără a mai vorbi de caracterul internațional al drumurilor cari pleacă din capitalele

țărilor către cele învecinate, transporturile de mărfuri cu autocamioanele au devenit în multe țări mai ieftine decât pe calea ferată, până la distanța de 150 kilometri, după cum s'a arătat la al IV-lea congres internațional de drumuri dela Sevilla din 1923.

Deasemenea este lesne de remarcat că deși tracțiunea mecanică rutieră are loc pe toate felurile de șosele, ea se face însă în marea ei majoritate pe drumurile de Stat.

În consecință, legea de față impune tracțiunea mecanică în folosul drumurilor de Stat. O repartitie a circulației pe diferite categorii de șosele ar fi extrem de dificilă, dacă nu imposibilă.

Pentru a satisface astfel principiul că cine strică și folosește drumurile trebuie să contribuie la întreținerea și construcția lor, fondul drumurilor de Stat se compune din taxe speciale pe consumul în țară de benzină ușoară, benzină denaturată, motorină și ulei mineral, pe cauciucuri și bandaje, precum și pe tona de mărfuri încărcate pe vagon.

Taxa aplicată pe vehiculele mecanice, care la prima vedere ar părea justificată, este cu totul irațională, de oarece vehiculele nu uzază în aceeași măsură șoselele, unele rulând mai mult decât altele, pe când uzura datorită vehiculelor mecanice, este direct proporțională cu consumația de combustibil: benzină ușoară, benzină denaturată, motorină sau ulei. Este foarte drept că benzina denaturată, motorina și uleiul se întrebuințează și în industrie și impunerea lor ar părea nedreaptă.

Având în vedere că industriile constituiesc centre de concentrare de circulație atrăgând prin aceasta uzarea șoselelor de acces, s'a apreciat că și esențele întrebuințate de industrie trebuie impuse.

Dealtfel despărțirea benzinei ușoare, a benzinei denaturate, a motorinei și uleiului după felul de întrebuințare în tracțiunea mecanică, în industrie și în motocultură, ar fi imposibilă, întrucât taxele respective se constată prin agenții de fabrici, odată cu perceperea celorlalte taxe cuvenite Statului.

Adăugăm că proiectul de lege prevede taxe mult mai reduse pentru benzina denaturată și motorină.

Taxa de 5 lei de fiecare tonă sau fracție de tonă, asupra mărfurilor încărcate în vagoane, se justifică prin faptul că stațiile de cale ferată constituiesc însemnate centre de centralizare de circulație în jurul lor, și se percepe odată cu plata celorlalte taxe cuvenite căilor ferate.

De altfel această taxă este cu totul neînsemnată față de taxele generale de transport pe cale ferată, dar care totuși pentru fondul drumurilor are o mare însemnătate.

Consumul intern de benzină, motorină și ulei în România

Anul	Benzină ușoară în tone	Benzină denaturată în tone	Motorină în tone	Ulei în tone
1925	34.646	105.002	71.034	58.505
1926	41.200	55.300	97.700	44.500
1927	53.430	31.359	108.612	37.237
1928	70.985	34.698	111.505	39.885

Din tabloul de mai sus, se constată că în cursul anului 1928 s'a consumat în țară 70.985 tone benzină ușoară, 34.698 tone benzină denaturată, 111.505 tone de motorină și 39.885 tone de ulei.

Dacă se aplică taxele prevăzute la art. 32 din lege pentru aceste produse și anume: De 1.500 lei pe tona de benzină ușoară, de 500 lei pe tona de benzină denaturată, de 300 lei pe tona de motorină și de 2.000 lei pe tona de ulei, se observă că pentru consumația din anul 1928 ar corespunde un fond pentru drumuri de:

Benzină ușoară 70.985 t. \times 1.500 lei = 106.477.500 lei.

Benzină denaturată 34.698 t. \times 500 lei = 17.349.000 lei.

Motorină 111.505 t. \times 300 lei = 33.451.500 lei.

Ulei mineral 39.885 t. \times 2.000 lei = 79.770.000 lei.

Din taxa de 10% asupra valorii cauciucurilor se poate încasa aproximativ 10.000.000 lei.

Din taxa de 50 lei pe vagon, numărul vagoanelor în circulație fiind de 1.800.000, s'ar încasa aproximativ, 90.000.000 lei.

Din taxele de eliberare a permiselor de circulație a vehiculelor cu tracțiune mecanică, taxele de folosință, produsele vânzării diferitelor materiale, amenzi și alte venituri întâmplătoare prevăzute la art. 32 din proiectul de lege, se poate încasa aproximativ încă suma de lei 12,952.000 lei.

Insumând produsele tuturor acestor taxe pentru primul an de aplicare a legii, s'ar obține circa 350.000.000 lei.

Această sumă este cu totul inferioară celei necesare pentru îmbunătățirea șoselelor naționale și a podurilor existente de pe ele, precum și pentru refacerea într'o perioadă de zece ani a podurilor distruse în timpul războiului și a podurilor mari de lemn putrede.

În adevăr, pentru îmbunătățirea anuală a șoselelor naționale ne trebuie aproximativ suma de $71.600 \times 10.880 = 778.008.000$ lei; pentru menținerea în bună stare a podurilor provizorii și definitive existente, ne trebuie aproximativ suma de 72.500.000 lei; iar pentru refacerea în timp de zece ani a podurilor distruse în timpul războiului și refacerea podurilor mari de lemn, putrede, ne trebuie suma anuală de lei 57.930.000.

Adică în total este necesară suma rotundă de 900.000.000 lei.

Trebuie reținut însă că în această cifră nu intră sumele necesare la construcții de noi șosele cu dependențele lor și nici sumele necesare pentru modernizarea șoselelor de mare circulație și interes național.

Ne-am mulțumit deocamdată cu suma de 350.000.000 lei, cu gândul la realitatea situațiunii actuale și cu convingerea că acest fond va crește progresiv după cum arată tablourile de consumație de benzină, motorină, ulei și numărul în continuă creștere a automobilelor din anii trecuți.

De altfel, este de netăgăduit că o bună stare a drumurilor a antrenat totdeauna dezvoltarea traficului și prin urmare o sporire a consumului intern de benzină, respectiv a fondurilor drumurilor de Stat.

Socotim că acest fond ar putea fi utilizat direct la readucerea în bună stare a drumurilor de Stat, precum și modernizarea lor, în măsura dezvoltării sale treptate.

Dacă această întrebuintare ar duce la o prea înceată refacere și modernizare a șoselelor și dacă s'ar socoti necesară o accelerare, atunci fondul drumurilor ar putea servi la acoperirea anuităților împrumuturilor de investiție.

Proiectul de lege mai prevede o contribuție fixă din bugetul general al Statului de 200.000.000 lei, de oarce cheltuelile de întreținere curentă și administrație a drumurilor de Stat, care până acum se acoperea din veniturile generale ale Statului, vor fi trecute în bugetul Casei Autonome.

Pentru ca organele de conducere să poată cunoaște în fiecare moment situația financiară a Casei Autonome și pentru a putea face efectiv controlul angajărilor cheltuelilor și plăților, proiectul prevede reorganizarea radicală a contabilității, cu introducerea

efectivă a contabilității în partidă dublă, admisă în toate întreprinderile comerciale și industriale, cu înregistrarea imediată a oricărei operațiuni.

În acelaș fel se va proceda cu contabilitatea materialelor.

Veniturile și creanțele certe și lichide ale Casei Autonome, vor putea fi urmărite și încasate prin Administrațiunile financiare după dispozițiunile legii de urmărire a veniturilor Statului.

Bugetul va fi astfel întocmit ca să distingă cheltuelile de întreținere de cele pentru construcții noi sau modernizări, iar din cele de întreținere să reeasă cu exactitate acele făcute pentru personal, acele de întreținere propriu zisă a șoselelor și podurilor, precum și acele de întreținere și reînnoire a mașinelor, uneltelor și materialelor. Numai deosebind aceste cheltueli se va putea vedea proporția cu care fiecare din ele intră în totalul general și se vor putea lua măsuri pentru restrângerea acelor care ar depăși limita consacrată în alte țări.

Bugetul astfel întocmit, va fi înaintat Ministerului pentru a fi prezentat Adunării Deputaților spre aprobare, cu cifrele lui totale, ca o anexă a bugetului general al Statului.

Pentru a-i asigura autonomia financiară, proiectul dă Casei Autonome a Drumurilor de Stat, dreptul de a contracta împrumuturi pentru acoperirea cheltuelilor trebuincioase pentru investițiunile absolut necesare. Aceste împrumuturi pe termen lung nu se vor putea contracta decât prin lege specială.

Împrumuturile de cari Casa Autonomă a Drumurilor de Stat ar avea nevoie pentru acoperirea cheltuelilor ce ar depăși veniturile sale și cari ar fi necesare în cazurile în cari interese superioare de Stat o vor cere, se vor aproba de Consiliul de Miniștri, în baza propunerii Ministerului de Lucrări Publice de acord cu Ministerul de Finanțe.

Casa Autonomă a Drumurilor de Stat, cu aprobarea Ministerului de Lucrări Publice, în înțelegere cu Ministerul de Finanțe, va putea întrece cheltuelile totale prevăzute în buget, cu condiția expresă de a există sporuri de venituri care să acopere suma cu care se depășesc cheltuelile.

În sfârșit, Casa Autonomă va putea contracta un împrumut dela tezaur sau din altă sursă, în cazul când în cursul exercițiului încasările nu i-ar ajunge pentru acoperirea momentană a cheltuelilor curente. Aceste împrumuturi se vor rambursa în termen scurt și nu vor putea depăși în total 20% din veniturile brute ale anului precedent.

Casa Autonomă este obligată a-și încheia bilanțul pe care, cu conturile și evidența gestiunii și cu raportul Comisiunii permanente de control, trebuie să-l înainteze Ministerului de Lucrări publice, care îl va trimite apoi Curții de Conturi pentru verificare. Pentru încheierea bilanțului este necesară facerea inventariului anual cu modificările intervenite în situațiunea și estimațiunea materialelor și instalațiunilor.

Proiectul prevede înființarea fondurilor de reînnoire, de rezervă și de rulment.

Pentru controlul superior al diferitelor operațiuni contabile ale conturilor de gestiune, proiectul prevede înființarea unei Comisiuni permanente de control, compusă din trei membri și anume: un delegat al Ministerului de Lucrări Publice, un delegat al Ministerului de Finanțe și un expert-contabil numit de Ministerul de Lucrări publice.

Comisiunea permanentă de control va verifica pe lângă toate operațiunile contabile ale Casei Autonome a Drumurilor de Stat, și bilanțul, și conturile anexe.

Această Comisiune este absolut independentă de Casa Autonomă, neprimind ordine nici de la directorul general nici de la Consiliul de administrație; deci poate să exercite un real control, neinfluențată de nimeni.

Fondurile drumurilor județene, vicinale și comunale

Rămânând în cadrul principiului enunțat că cel ce uzează și folosește drumurile trebuie să contribuie la construcția și întreținerea lor, iar prestația fiind desființată, ea ar trebui înlocuită cu impunerea tracțiunii animale, care are loc în cea mai mare măsură pe șoselele județene, vicinale și comunale.

La tracțiunea mecanică impunerea vehiculului sau motorului fiind irațională, s'a impus combustibilul, a cărui consumație este direct proporțională cu uzura șoselei. Ar fi drept prin urmare ca și la tracțiunea animală să nu impunem căruța sau motorul său animat: vita, ci combustibilul consumat de acel motor animat.

Această din urmă impunere este de asemenea irațională de oarece motorul animat consumă chiar când tracțiunea nu are loc. În imposibilitate de a impune prin urmare dări juste în cadrul principiului uzării drumurilor, am socotit că veniturile fondurilor județene și comunale trebuiesc alimentate din cele adiționale

asupra unora sau mai multor categorii de venituri elementare, satisfăcând și pe această cale principiul de echitate care stă la baza tuturor impozitelor directe către Stat.

Prin desființarea prestației, desigur că oricare ar fi felul dărilor ce se va aplica pentru alimentarea fondurilor de întreținere și construcție a drumurilor județene, vicinale și comunale, ele trebuie să asigure cel puțin sumele bănești de cari dispun actualmente județele și comunele din prestații și cota-parte pentru drumuri, conform art. 5 și 7 din legea pentru alcătuirea și repartitia fondului județean și comunal.

Urmând principiului descentralizării, am lăsat în scama autorităților județene fixarea acestor cote, căci ele sunt competente să hotărască asupra mijloacelor financiare cu care să poată realiza programele de lucrări cari cad deasemenea în competența lor, Ministerul de Lucrări Publice rezervându-și numai controlul tehnic.

Aceste cote se fixează anual de către comisiile județene și se constată pentru fiecare comună în parte, odată cu impozitele directe către Stat. Fondul județean se compune din cel mult 75%, iar cel comunal din cel puțin 25% din darea totală astfel obținută.

Repartitia se face de către consiliul județean.

În general locuitorii rurali sunt impuși după legea contribuțiilor directe numai asupra veniturilor din proprietățile agricole.

Un locuitor rural, prin urmare, care are 5 hectare de pământ arabil de calitate I, are un venit anual de 6.000 lei, socotit a 1.200 lei anual, suma ce reprezintă valoarea locativă reală pe hectar în județul Ilfov.

Dacă se presupune că consiliul județean fixează cota adițională pentru drumuri de 5% asupra veniturilor din proprietățile agricole, pe care cotă o socotim ca un maximum ce s'ar putea fixa pe această categorie de venituri, rezultă că după această lege, numitul locuitor va plăti ca dare pentru drumurile județene, vicinale și comunale, suma de lei 300.

Cum în general un sătean cu 5 hectare de pământ, are cel puțin un car cu două vite trăgătoare, însemnează că după legea Grădișteanu, el ar fi obligat să lucreze cinci zile cu carul cu cele două vite sau să plătească suma de 1.500 lei, socotită pe prețul real de 300 lei ziua.

Rezultă deci că locuitorul va suportă prin legea de față o dare care reprezintă a cincina parte din darea pentru drumuri

după legea Grădișteanu. Populația rurală este prin urmare cu mult ușurată prin noul proiect de lege față de legea Grădișteanu.

Prin proiectul legii de față locuitorii comunelor rurale pot să se achite însă în natură de darea ce au a plăti în bani pentru drumurile comunale, dacă această dare este sub o cifră maximă pe care o fixează anual consiliile comunale.

În proiect s'a mai prevăzut că numai în cazul când fondurile drumurilor județene, vicinale și comunale vor fi insuficiente, autocratările județene și comunale pot impune vehiculele cu tracțiune animală, numai cu aprobarea Ministerului de Lucrări Publice, de comun acord cu ministerul de Interne.

* * *

Atât fondul drumurilor de Stat, cât și fondurile drumurilor județene, vicinale și comunale, se mai alimentează din diferite alte taxe precum: taxe de eliberarea permiselor de circulație ale vehiculelor cu tracțiune mecanică, taxe de folosință, produsele vânzării diferitelor materiale, amenzi, și alte venituri întâmplătoare.

BCU Cluj / Central University Library Cluj

* * *

Legea de față mai cuprinde dispozițiuni privitoare la poliția drumurilor și a circulației, dispozițiuni speciale și tehnice cu privire la clasarea drumurilor, cu privire la exproprieri, ocupațiuni vremelnice și alienări de terenuri precum și cu privire la deschiderea, construcția și întreținerea drumurilor.

Am socotit necesar, ca dezvoltările ce s'au dat în proiectul de lege, în această privință, să fie mai complete și mai precise, pentru a se evita lipsurile și neajunsurile legislațiilor de până acum.

* * *

În ce privește administrația drumurilor județene, vicinale și comunale, proiectul de lege cuprinde următoarele dispozițiuni:

1. Drumurile județene, vicinale și comunale fiind de interes local, se administrează de autoritățile județene și comunale.

2. Veniturile și cheltuielile drumurilor județene și vicinale, constituiesc capitole speciale în bugetul ordinar și extraordinar al județului și se administrează de autoritatea județeană.

4. S'a lăsat deasemenea în seama autorităților județene diferite formalități cu privire la clasarea și deschiderea drumurilor, la poliția lor, la fixarea cotelor adiționale precum și la repartiția lor între județ și comune.

Ne-am menținut în ce privește administrația drumurilor la prea puține desvoltări, deoarece ar fi însemnat să anticipăm asupra principiilor legii administrative care are un cuprins mult mai larg decât al unei legi de drumuri.

Odată ce legea administrativă va lua ființă, vom pune la punct chestiunile de administrație generală și de personal cu ocazia întocmirii legii de organizare a Ministerului de Lucrări Publice.

* * *

Proiectul de lege întocmit conținând, în ceea ce privește drumurile de Stat, dispozițiuni administrative, tehnice și financiare, care asigură o administrare autonomă a lor cu resurse sporite față de trecut, iar în ce privește drumurile de interes local, proiectul prevăzând resurse noi, desființând prestația actuală și având controlul tehnic al Ministerului de Lucrări Publice, credem că pe lângă că va stabili un regim legislativ unitar, dar va complectă și îmbunătăți rețeaua generală a drumurilor noastre în așa măsură, încât valorificarea bunurilor noastre naturale și intensificarea activității noastre agricole și industriale nu va mai întâmpină dificultăți de îndeplinire.

Ministru ad-interim al lucrărilor publice,

PANTELIMON HALIPPA

Avizul Consiliului Legislativ

PROCES-VERBAL No. 35.

Sedința dela 8 Iulie 1929.

Sub președinția d-lui G. Slătineanu.

Prezenți fiind:

Consilieri permanenți d-nii St. Chicos și G. Sărățeanu.

Referent titular al lucrării, d. G. Strat.

Luând în discuție proiectul de lege a drumurilor înaintat Consiliului de Ministerul Lucrărilor Publice cu adresa No. 34700 din 4 Iulie 1929, emanând dela acelaș Minister și înregistrat la acest Consiliu sub No. 479 dela 4 Iulie 1929.

Ascultând raportul d-lui consilier permanent G. Sărățeanu și referatul d-lui referent titular G. Strat.

Consiliul,

I. Constată că proiectul de lege supus desbaterilor sale are drept scop instituirea unui regim uniform pentru toate provinciile țării în materie de drumuri, printr'o nouă clasare a lor și prin stabilirea resurselor financiare din care să se alimenteze administrația lor.

În ceea ce privește modul în care proiectul statornicește prin art. 16, alin V, art. 32, alin h și i, „taxele de folosință ale drumurilor de Stat pentru căraușie publică cu tracțiune mecanică” și „taxele de folosință pentru instalațiuni de platformă sau zonele drumurilor de Stat, lăsând pe seama unui regulament viitor fixarea lor, Consiliul socotește că aceste taxe contravin principiilor cuprinse în art. 109 din Constituție, care stabilește că „nici un impozit de orice natură nu se poate stabili și percepe decât pe baza unei legi”.

Consiliul remarcă acelaș lucru în ceea ce privește art. 56 alin. *c* și *d*, în care se vorbește „de taxele de folosință a drumurilor județene și vicinale pentru cărăușia publică cu tracțiune mecanică” și „de taxele de folosință pentru instalațiuni de platformă sau zonele drumurilor județene”, și al căror quantum, modalitate de impunere și încasare sunt lăsate a fi stabilite de către un regulament special, fără ca legea să ofere vre-o precizie în acest sens.

În conformitate cu acelaș art. 56 alin. final, comunele și județele mai pot înființa taxe pe vehicule cu tracțiune animală pentru îmbunătățirea sau modernizarea drumurilor de interes local cu aprobarea Ministerului de Interne, de acord cu ministerul Lucrărilor Publice.

Consiliul socotește că atât articolele citate mai sus, 16, 32 al. *h* și *i*, cât și art. 56 alina *c*, *d* și alin. final, trebuiesc puse de acord cu textul art. 109 din Constituție, fixând chiar prin lege taxele prevăzute în aceste articole, ele neputând fi statornicite de către puterea executivă prin simple regulamente

II. În art. 27 alin. 9 și 10, proiectul de lege lasă tot pe seama regulamentului de aplicare fixarea numărului direcțiunilor regionale și a serviciilor exterioare de poduri și șosele, precum și atribuțiile, sediul modul lor de funcționare cu serviciile și diviziunile competente.

Dispozițiunile art. 27 în forma sa actuală, contravin art. 88 din Constituție, alin. 8, în virtutea cărora puterea executivă nu poate crea nici o funcțiune nouă decât pe cale de lege.

Regulamentul dezvoltător al oricărei legi trebuie să se mențină în cadrul strict al acelei legi, el nu poate nici să o completeze, nici să o depășească.

Prin regulament nu se pot înființa servicii publice nici funcțiuni publice.

În mod normal orice lege de organizare a unei administrațiuni publice trebuie să prevadă chiar în textul său, și în mod detaliat, toate serviciile care compun acea administrațiune, cu atribuțiunile lor respective, cu funcționarii însărcinați cu conducerea lor. A proceda altfel, ar însemna a lăsa pe seama puterii executive organizarea instituțiilor și serviciilor Statului, ceea ce este în contradicție vădită cu textul Constituției noastre.

În consecință, Consiliul opiniază că proiectul de lege trebuie să fixeze chiar el numărul direcțiunilor regionale și serviciilor

exterioare de poduri și șosele cu atribuțiile, sediul și modul lor de funcționare, nelăsând lucrul acesta în sarcina unui viitor regulament.

III. O obiecțiune asemănătoare ridică Consiliul și în privința art. 28 în care se vorbește de un statut al personalului Casei Autonome a Drumurilor de Stat, statut care ar urmări să fie aprobat doar de Consiliul de Miniștri și întărit cu decret regal, deci ar avea caracterul unui simplu regulament.

Consiliul socotește pentru motivele invocate mai sus, cu privire la art. 27, că toate dispozițiunile referitoare la situația legală a funcționarilor Casei Autonome a Drumurilor de Stat, vor trebui să fie cuprinse în lege și numai dispozițiunile de detaliu vor putea fi lăsate pe seama unui regulament.

IV. Cu privire la art. 76 din proiectul de lege, Consiliul socotește că textul trebuie modificat în sensul că: „*se va plăti o despăgubire pentru orice materiale luate de pe proprietățile particulare și nu numai pentru suprafața degradată prin extragere, prin depozitare sau prin drumurile de trecere*”, cum prevede în mod incomplet proiectul de lege.

V. Referitor la art. 20 alin 4, Consiliul propune modificarea acestui alineat în sensul că: „*termenul de apel să fie de 10 zile libere dela comunicare și nu dela pronunțare*”, de oarece s'ar putea foarte bine ca partea interesată să nu fie în instanță și să nu aibă prin urmare cunoștință de dispozitivul hotărârii.

VI. În privința art. 94 alin. final, Consiliul socotește a se adăuga cuvintele: „*conform dreptului comun*”, spre a se ști ce anume procedură se va urmări.

Cu aceste modificări, Consiliul socotește că proiectul de lege în forma sa actuală urmează a fi supus aprobării corpurilor legiuitoare.

Președinte, G. SLĂTINEANU.

Consilieri permanenți, St. Chicoș, G. Sărățeanu.

Referent titular, George Strat.

Raportul dela Cameră

Domnilor Deputați,

Comisiunea permanentă de lucrări publice, căi ferate, căi de comunicație și marină comercială, întrumindu-se în numărul cerut de regulament în ședințele dela 16, 17 și 18 Iulie a. c., sub președinția d-lui Inginer C. Hoiescu, președinte, a luat în cercetare proiectul legii drumurilor.

Comisiunea a cercetat în amănunt acest proiect și l'a admis cu modificările arătate în dreptul fiecărui articol.

La discuțiunea pe articole au făcut ample observațiuni d-nii deputați Cezar Spineanu, Inginer Mihăiescu, Pompiliu Ioanițescu, Stoichița, D. Moldoveanu, etc., cărora le-a răspuns d. ministru al lucrărilor publice și subsemnatul raportor.

Comisiunea a constatat că acest proiect este cu totul necesar, întrucât actualmente administrația drumurilor nu este unificată, ci este condusă de cinci legiuiri diferite. Este absolută nevoie ca să avem unificarea cât mai degrabă, pentru ca să putem dobândi o îmbunătățire a drumurilor și crearea de noi artere de circulație.

În acest scop s'a instituit Casa Autonomă a Drumurilor de Stat, instituție căreia i s'a dat o organizare capabilă de a ajunge ca și țara noastră să se bucure de avantajele unor bune căi de comunicație.

Spre atingerea scopului propus a fost socotit util a se creia și resursele necesare, cari vor fi întrebuințate de Stat, județe și comune numai la destinația comunicațiilor.

Intreaga economie a proiectului e de natură a ne dà cele mai bune nădejdi că vom dobândi în curând un început de normalizare și în această direcțiune, atât de mult așteptată cu atâtea repercursiuni importante în vieța țării.

Vă rog a votă acest proiect.

În comitetul delegaților sunt d-nii: Cezar Spineanu, D. Mladoveanu și Victor Bocancea.

Raportor, POMPILIU IOANIȚESCU.

Raportul dela Senat

Domnilor Senatori,

Proiectul de lege al drumurilor, votat și adoptat de Adunarea Deputaților în ședința dela 24 Iulie 1929 și adus în deliberarea Senatului cu Mesajul Regal No. 2.545 din 25 Iulie 1929, secțiunile d-voastre luându-l în cercetare, l-au admis toate, numind delegați

Secțiunea I pe d. St. Graur;

„ II pe d. C. R. Mircea;

„ III pe d. Col. M. Șeinescu;

„ IV pe d. Inginer D. Iorgovici;

„ V pe d. Pompiliu Ionescu;

„ VI p. d. Al. Livezcanu;

„ VII p. d. I. Radovici, cari, întrunindu-se în ziua de 25 Iulie 1929, sub președinția d-lui Senator Colonel M. Șeinescu, luând parte la ședința raportorul comisiei respective care a fost convocat și, luând din nou în cercetare sus arătatul proiect de lege, precum și raportul comisiei respective, l-a adoptat pe considerentele următoare:

Domnilor Senatori,

În dezvoltarea economică a unei țări, căile de comunicație joacă rolul cel mai important la propășirea și punerea în valoare a bogățiilor ei. Cu cât o țară posedă mai multe căi de comunicație, cu atât bogățiile ei au posibilitatea să fie puse în valoare și transportate cu ușurință spre centrele de consumație.

Căile de comunicație sunt barometrul dezvoltării economice a unei țări și ele activează propășirea bogăției naționale punând în evidență valori menite a fi la timp valorificate.

Actualmente trei mijloace de comunicație sunt puse la dispoziția noastră: Căile ferate, căile navigabile și drumurile. Toate aceste mijloace de comunicații sunt necesare bunei dezvoltări a unei țări, de aceea și interesul Statului de a căuta pe cât este posibil a le crea și a le întreține.

Căile ferate și liniile navigabile se pot susține prin ele înseși, fiind direct producătoare de venituri. Drumurile propriu zise nefiind producătoare de venituri, având însă menirea să activeze dezvoltarea vieții economice, creind indirect venituri atât Statului cât și particularilor și fiind deci lucrări de interes general, întreținerea lor cade exclusiv în sacina Statului.

Domnilor Senatori,

Drumurile noastre de zece ani n'au mai fost întreținute normal, timp în care uzura șoselelor a crescut considerabil. Războiul a contribuit de asemenea la uzarea lor precum și la distrugerea podurilor atât de importante în asigurarea unei normale circulații.

Înainte șoselele erau menite a asigura numai legăturile dintre diferite orașe, circulațiile fiind locale între diferite centre, distanțele mari fiind străbătute pe apă și cu calea ferată.

La noi șoselele erau considerate ca un mijloc secundar de comunicație pe distanțe scurte destinate transporturilor rurale până la gări și porturi, șoseaua servind la transporturile făcute cu carul și căruțe. Astăzi situația este alta.

Circulațiunea cu tracțiune mecanică s'a dezvoltat pretutindeni astfel că și la noi tinde a lua o dezvoltare mare, mai ales pentru distanțe, mai mici până la 100 km., pentru legăturile comunelor și orașelor între ele. Pentru aceste distanțe automobilul și autocamionul s'a dovedit în practică a fi cel mai ieftin și cel mai comod mijloc de transport, făcând chiar o concurență serioasă C. F. R. Se poate prevedea că în curând și la noi, ca și în alte țări, se vor înființa curse regulate de călători și mărfuri între orașele apropiate.

Prin înființarea și activarea circulației cu automotoare, astăzi mai mult ca oricând, se pune la noi problema, refacerea completă a drumurilor, precum și refacerea podurilor, în parte distruse în timpul războiului și în parte necorespunzătoare circulației autocamioanelor.

Țările cu circulație mai întinsă de automotoare ca: Statele Unite, Franța, Germania, Anglia, Italia, etc., dându-și seama

că această circulație reprezintă o revoluție a mijloacelor de transporturi au pus dela început problema refacerii drumurilor lor, precum și a construcțiilor de noi șosele după toate cerințele tehnice.

Prin alipirea la Vechiul Regat a Basarabiei, Transilvaniei și a Bucovinei, noi legături directe trebuie făcute, atât cu Capitala cât și cu diferitele porturi, pe calea drumurilor și cu ajutorul tracțiunii mecanice.

Basarabia, provincie cu totul lipsită de șosele, unde nu se găsește nici un drum bine pietruit și carosabil, are nevoie de o rețea importantă de drumuri, spre a-și putea scurge spre orașe și poruri produsele ei agricole. Tot odată trebuie făcute legături între șoselele din Moldova și Basarabia, prin poduri stabile peste Prut, ca contactul să fie continuu și ca viața economică a acestor două părți ale țării să se poată desvoltă uniform.

Domnilor senatori,

Prin alipirea noilor teritorii ne-am găsit guvernați de diferite legi ale drumurilor specifice fiecărei regiuni. Astfel, Vechiul Regat avea legea din 1906, Ardealul, legea ungară din 1890, Bucovina, legea austriacă din 1885 și Basarabia 2 legi, legea Donici din 1868 pentru județul Cahul și Ismail, iar restul Basarabiei, legea administrativă rusească.

În fiecare din aceste legi avem norme diferite de împărțire a drumurilor, astfel legea din Vechiul Regat împarte drumurile în patru categorii și anume: naționale, județene, vecinale și comunale. Pentru ultimele 3 categorii se prevede și prestația în natură. Legea ungară din 1890 împarte drumurile în 6 categorii: drumuri de Stat, județene, drumuri de acces la stații de cale ferată, vecinale, comunale și drumuri înființate de particulari și întreprinderi particulare. Pentru întreținerea drumurilor comunale se prevede și prestația în natură. Legea austriacă din 1885 împarte drumurile din Bucovina în 3 categorii: drumuri de Stat drumuri județene și drumuri comunale. Legea drumurilor din 1868, aplicabilă în județele Cahul și Ismail, împarte drumurile ca și în Vechiul Regat în 4 categorii: drumuri naționale, drumuri județene, vecinale și drumuri comunale menținând prestația în natură pentru aceste 3 din urmă categorii de drumuri. Legea administrativă rusească aplicabilă în restul Basarabiei prevede 5 categorii de drumuri: drumuri de Stat, județ,

drumuri sătești și câmpenești. Pentru ultimele 4 categorii de drumuri se prevede și prestația în natură, care însă nu este reglementată, ci lăsată la discreția organelor polițienești.

Toate aceste legi, cu totul diferite, formează un haos de legiuri ce nu mai corespund principiilor tehnice și moderne și în acelaș timp prezintă și nedreptăți de ordin social, deci necesitatea imperioasă de a avea o nouă uniformă legiuire, așteptată de altfel de mult, care să corespundă timpurilor în cari trăim.

Domnilor senatori,

Proiectul de lege care este supus desbaterilor d-voastră, este menit a da posibilitatea refacerii și întreținerii drumurilor noastre, creând în acelaș timp fonduri speciale necesare întreținerii lor.

Prin acest proiect se schimbă complet sistemul de venituri și contribuții ce se plătesc în prezent. Prestația în natură, dare anti-socială, ultima rămășiță a legiurilor feudale se desființează și este înlocuită cu un impozit în bani.

Această dare nu mai corespunde de mult concepției sociale de astăzi, de a impune obligativitatea muncii, fie chiar în interesul general. Pe de altă parte, din punct de vedere practic, lucrările efectuate cu așa zisele zile de prestație nu aduceau un folos real la refacerea și întreținerea drumurilor noastre.

Lipsa de control eficace, precum și imposibilitatea de a avea maximum de randament din întrebuințarea acestor prestații, a făcut ca acestea să nu fie rațional întrebuințate și ca drumurile să nu fie la timp reparate și întreținute. Prestația în natură nu produce decât circa 25% din totalul ei, restul pierzându-se din cauza abuzurilor și lipsei de control.

Prin desființarea prestațiilor în natură, țăranul urmează a plăti mai puțin de jumătate decât valoarea muncii prestate în natură. Prin noile mijloace de locomoțiune, prin dezvoltarea continuă a industriei și comerțului, prin refacerea transporturilor din ce în ce mai mult cu autocamioane pe șoselele noastre, nu era logic ca acei cari efectuiază astfel de transporturi, deci acei ce uzează mai mult șoselele, să nu plătească nimic și să nu contribuie la întreținerea lor.

În acest sens s'au pus dări indirecte pe transporturile cu tracțiune automecanică, sume ce vor fi afectate întreținerii drumurilor naționale.

Pentru ca aceste artere principale să corespundă nevoilor moderne de comunicații, conform cu cerințele tehnice de construcții și a obligațiilor internaționale, aceste șosele fiind considerate ca drumuri de circulație internaționale, este nevoie de un plan general de refacere a lor. Refacerea acestor șosele necesitând un timp îndelungat, este indispensabil a se ști pe ce sumă se poate conta anual, spre a avea siguranța repartiziiei acestor fonduri pentru efectuarea programului de lucrări stabilit, astfel ca să fie o continuitate în aceste lucrări, dându-se posibilitatea angajării lor pe durată mai lungă.

Rezultă deci nevoia creierii unei instituțiuni care să-i incumba realizarea programului refacerii drumurilor de Stat, precum și administrarea resurselor și dărilor speciale ce se vor încasa.

Această instituțiune denumită „Casa autonomă a drumurilor de Stat”, creiată pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice, este persoană juridică și va avea o autonomie tehnică, administrativă și financiară. Ca venituri, pe lângă diferitele dări speciale prevăzute la articolul 34 din lege, Casa autonomă a drumurilor primește dela Stat anual și o sumă de 200.000.000 lei pe timp de 15 ani.

Cu această sumă și cu veniturile prevăzute în lege în acest scop, credem că se vor putea reface și întreține șoselele de Stat. Veniturile dela art. 34 vor crește continuu pe măsura dezvoltării întrebuințării mijloacelor mecanice de tracțiune.

Domnilor senatori,

Proiectul de lege propus, dotat cu o expunere de motive foarte dezvoltată și instructivă și studiat în amănunt de specialiștii Ministerului de Lucrări Publice, conține în prima parte a lui, dispozițiuni generale. Cap. I se ocupă cu clasificarea drumurilor și împărțirea lor în 4 categorii după interesul pe care-l au și modul lor de administrare: 1) Drumuri de Stat; 2) Drumuri județene; 3) Drumuri vicinale; 4) Drumuri comunale. Cap. II se ocupă cu Casa autonomă a drumurilor de Stat, organizație care iă în administrarea sa întreaga avere a drumurilor de Stat, actualmente drumuri naționale, fixându-se normele de conducere și atribuțiile consiliului de administrație. Acest fel de administrație este o inovație în admnistrarea drumurilor și sunt încredințat că va dà rezultate frumoase.

Această Casă autonomă având o independență în administrare și conducere va putea face o bună gospodărie în lucrările pe cari le va executa. Ca organ de execuție, Casa autonomă are o direcție generală compusă din direcții centrale și direcții regionale formate la rândul lor din servicii, fiind stabilite prin această lege atribuțiile fiecărei direcții și servicii.

Art. 29 tratează dispoziții referitoare la personal, iar art. 31 tratează despre responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor, prin aceasta se va împiedica multe fraude.

Paragraful 3 tratează despre contabilitatea veniturilor și cheltuelilor precum și operațiuni financiare și justificarea cheltuelilor.

Art. 34 se ocupă cu veniturile Casei autonome fixând următoarele dări speciale: Lei 1.50 pe kg. de benzină ușoară, lei 0,50 pe kg. benzină grea, 2 lei pentru fiecare kg. ulei și 4 lei de kg. ulei importat, deasemenea o taxă de 10% pe cauciucuri ce se importă precum și lei 5 de fiecare tonă la mărfurile ce se încarcă în vagoane precum și cele importate.

Aceste taxe sunt logice și echitabile fiindcă este normal ca acei cari beneficiază și uzează mai mult aceste drumuri să contribuie la întreținerea lor. Întrucât veniturile acestor taxe la început fiind prea mici sunt insuficiente pentru refacerea drumurilor naționale, Statul contribuie în fiecare an cu suma de lei 200.000.000 pe timp de 15 ani.

Art. 37 prevede obligația de a se organiza și ține contabilitatea în partidă dublă. Art. 44 și 45 prevede modalitatea încheerii bilanțului comercial la finele fiecărui an precum și creierea de fonduri speciale.

Cap. III tratează despre drumurile de interes local. Paragraful 1 arată modul de administrare a drumurilor de interes local. Paragraful 2 tratează despre veniturile și cheltuelile și operațiunile financiare ale acestor categorii de drumuri. Art. 59 stabilește aceste venituri. Ele sunt o parte indirecte, diferite venituri accidentale și o parte directe, provenie din cotele adiționale.

Cap. IV cuprinde clasarea drumurilor stabilind modul și formele după care această clasare se va face, fixând în acelaș timp și normele după care se va face deschideri de noi drumuri precum și modalitatea trecerii unui drum dintr'o categorie într'alta.

Cap. V se ocupă cu exproprieri, ocupațiuni vrememice și alinieri de terenuri. Prin aceste dispozițiuni se dă posibilitatea

de a se procedă într'un mod juridic în interesul unei cât mai rezezi lichidări a diferitelor litigii survenite la acordarea despăgubirilor din expropriieri.

Cap. VI se ocupă cu deschiderea, construcția și întreținerea drumurilor.

Cap. VII tratează despre poliția drumurilor și a circulației fixând persoanele care au dreptul a exercită și face această poliție, stabilind modul de constatare și judecată a infracțiunilor. Poliția circulației reglementează modul de circulație a vehiculelor; un regulament va fixa tipurile, gabariturile, greutatețile și construcția vehiculelor cu tracțiune animală, ceea ce este foarte necesar unei bune întrețineri a șoselelor.

Cap. VIII tratează despre dispozițiuni tranzitorii și finale fixând data de 1 Ianuarie 1930 când această lege se va pune în aplicare. Taxele prevăzute la art. 34, punctul *a, b, c, d*, urmând a se percepe dela data promulgării acestei legi.

Domnilor senatori,

Bazat pe cele expuse mai sus, socotesc că proiectul de lege așa cum este întocmit și cu modificările aduse de Cameră, este o lege menită a da posibilitatea de a avea și întreține o rețea de drumuri corespunzătoare necesității actuale a dezvoltării economice a țării și, vă rog, d-lor senatori, să binevoiți a-l vota.

Raportor, ING. D. IORGOVICI.

CUPRINSUL

I

Legea Drumurilor

	Pag.
CAP. I. — Clasificarea drumurilor	3
CAP. II. — Casa Autonomă a Drumurilor de Stat	5
§ 1. Dispozițiuni generale	5
§ 2. Organele de administrare și conducere	6
§ 3. Contabilitatea veniturilor și cheltuelilor, operațiuni financiare, justificarea cheltuelilor	18
§ 4. Controlul financiar	26
CAP. III. — Drumurile de interes local	27
§ 1. Administrarea drumurilor de interes local	27
§ 2. Venituri, cheltueli și operațiuni financiare	28
CAP. IV. — Clasarea drumurilor	32
CAP. V. — Exproprieri, ocupațiuni vremelnice și alinieri de terenuri	35
CAP. VI. — Deschiderea, construcția și întreținerea drumurilor	40
CAP. VII. — Poliția drumurilor și a circulației	42
§ 1. Dispozițiuni generale	42
§ 2. Infracțiuni și sancțiuni	43
CAP. VIII. — Dispozițiuni tranzitorii și finale	46

II

Expunerea de Motive	49
Avizul Consiliului Legislativ	73
Raportul dela Cameră	76
Raportul dela Senat	78