

205267

BIBLIOTECA LEGILOR UZUALE ADNOTATE

No. 29

LEGEA

PENTRU

CREAREA REGIEI AUTONOME C. F. R.

din 1929

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Insoțită de Expunerea de motive
a D-lui Ministru V. MADGEARU.
Avizul Consiliului Legislativ și
Rapoartele dela Senat și Cameră



BUCUREȘTI

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

1929

LEI 50

BIBLIOTECA LEGILOR UZUALE ANOTATE

No. 29

LEGEA

PENTRU

CREAREA REGIEI AUTONOME C. F. R.

din 1929

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Insoțită de Expunerea de motive
a D-lui Ministru V. MADGEARU.
Avizul Consiliului Legislativ și
Rapoartele dela Senat și Cameră



BIBL. UNIV. CLUJ

0490* 13. III. 1930

EXEMPLAR LEG

BUCUREȘTI

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

1929

LEGE^{*)}

PENTRU

Crearea Regiei Autonome a C. F. R.

CAPITOLUL I

Dispozițiuni Generale

ART. 1. — Exploatarea și administrarea căilor ferate aflate în domeniul public al Statului Român, precum și a celor trecute sau cari se vor trece în exploatarea sa, se încredințează unei regii publice comercială denumită Regia Autonomă a C. F. R. sau prescurtat C. F. R., care urmează să fie condusă după principiile comerciale, cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale Statului.

ART. 2. — Regia Autonomă a C. F. R., ia în exploatarea sa, în condițiunile stipulate în legea de față, toate liniile de cale ferată din domeniul public al Statului și cele particulare, exploatate până acum de „Administrația „C. F. R.“, în baza legii

*) Votată de Senat la 18 Iunie 1929, de Cameră la 20 Iunie 1929, publicată în „Monitorul Oficial“ No. 141 din 1 Iulie 1929.

promulgate, cu decretul regal No. 2528 din 3 August 1927, și publicată în Monitorul Oficial No. 178 din 13 August 1927, și anume: terenurile, terasamentele, calea, construcțiunile de tot felul, instalațiunile, materialul rulant, stațiunile, magaziile, bioururile, atelierele și tot utilajul și înzestrările lor, depozitele, materialele aflate în magazii și depozite, precum și cele în curs de aprovizionare și toate drepturile și obligațiunile rezultând pentru „Administrația C. F. R.” din convențiuni, contracte, etc., cu alte cuvinte, toate bunurile mobile și imobile afectate căilor ferate, 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 Regiei Autonome a C. F. R., va fi specificată și evaluată în inventariul ce se va întocmi până la 31 Decembrie 1929, de către Direcția Generală C. F. R., sub controlul unei comisii compusă din doi delegați ai Ministerului de Comunicații, și un delegat al Ministerului de finanțe.

Acest inventar va fi aprobat printr'un jurnal al Consiliului de Miniștri, care va fi publicat în Monitorul Oficial până la data de 31 Decembrie 1929,

ART. 3. — Regia Autonomă a C. F. R., este persoană juridică.

Sediul Regiei este în București, în localul Direcțiunii sale Generale.

Ea este scutită de orice dări către Stat, județ sau comună.

ART. 4. — La decretarea mobilizării și pe toată durata ei, normele de funcționare a C. F. R. și tratarea personalului, vor fi stabilite prin legile și regulamentele militare pe timp de război.

CAPITOLUL II

Organele de administrație și conducere

ART. 5. — Organele de administrare și conducere ale Regiei Autonome C. F. R., sunt:

- a) Consiliul de administrație, cu comitetul de direcție și
- b) Direcțiunea generală cu direcțiile și serviciile centrale.

A. Consiliul de administrație.

ART. 6. — Prin derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, Consiliul de Administrație se va compune din Directorul General și încă 10 membri după urmează:

- a) Un inginer, care să aibă în corpul tehnic cel puțin gradul de inginer-șef, delegat de Ministerul Comunicațiilor și cari să fi avut cel puțin funcția de director în administrația C. F. R.
- b) Un juristconsult ;
- c) Doi specialiști în chestiunile financiare și economice;
- d) Trei ingineri specialiști: unul în combustibil, unul în mecanică și unul în chimie industrială;
- e) Un reprezentant al agriculturii, desemnat de Ministerul Agriculturii după o listă de prezentațiune de trei, cerută dela Uniunea Camerelor de Agricultură;
- f) Un reprezentant al Industriei, desemnat de Ministerul Industriei și comerțului, după o listă de prezentațiune de trei, cerută dela Uniunea Camerelor de industrie și Comert.

g) Un reprezentant al comerțului, desemnat de Ministerul de Industrie, după o listă de prezențiere de trei, cerută dela Uniunea Camerelor de Industrie și Comerț.

Numirea specialiștilor dela punctele b, c, și d, se face cu avizul Institutelor de Studii și Cercetări Științifice sau a corpurilor profesionale constituite pe bază de legi.

Numărul membrilor desemnați dintre funcționari nu va putea trece de trei.

Numirea membrilor se va face prin decret regal pe baza aprobării Consiliului de Miniștri, pe o perioadă de 4 ani.

Consiliul va alege în fiecare an din sânul său un președinte, prin derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice.

Consiliul, deasemenea, prin derogare dela legea menționată în articolul precedent, se reînoueste, în conformitate cu art. 55, prin schimbarea treptată a membrilor săi, cu excepțiunea Comitetului de direcție, care va funcționa pe un period întreg de patru ani.

Membrii ieșiți la sorti, pot fi numiți din nou.

Când o vacanță se va ivi din diferite motive, în cursul perioadei de 4 ani, membrul ce se va numi în locul său va funcționa numai până la împlinirea acestei perioade.

Complectarea vacanțelor primite se va face cu persoane de aceeași categorie cu membrul ieșit.

ART. 7. — Mandatul de membru în Consiliul de Administrație, este incompatibil cu acel de membru al Parlamentului.

Membrii Consiliului de Administrație nu pot face parte, sub nici o formă, din întreprinderi furnizoare:

sau cari lucrează pentru Regia Autonomă a C. F. R., sau ale căror interese ar fi contrare cu ale ei.

Funcționarii, membri ai Consiliului de Administrație, dețin această calitate ca atribuție suplimentară, ei continuând să-și exercite în acelaș timp funcțiunea lor. Ei nu vor mai putea face parte dintr'un alt consiliu de administrație.

Membrii Consiliului de Administrație și Directorul General cari, în comunicările de tot felul făcute Ministerului de Comunicații, Consiliului de Miniștri sau Parlamentului, au enunțat cu rea credință fapte neadevărate sau au ținut ascunse în total sau în parte, fapte relative la situațiunea C. F. R., se vor pedepsi cu amendă de 100.000 lei, afară de speșele mai grele prescrise de codicele penal.

Membrii Consiliului de administrație sunt supuși dispozițiunilor art. 46, alin. ultim din legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a avuțiilor și întreprinderilor publice.

ART. 8. — Consiliul de Administrație se întrunește ori de câte ori este convocat de președinte, sau în cazuri urgente de Directorul General și cel puțin de două ori pe lună.

ART. 9. — Consiliul de Administrație conduce Regia autonomă a C. F. R. și are în special următoarele atribuțiuni:

a) Aprobă angajarea și efectuarea operațiunilor de venituri și cheltueli, prin derogare dela legea contabilității publice și dela art. 33 al legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice.

b) Examinează și aprobă bugetul de venituri și cheltueli și îl înaintează Ministerului Comunicațiilor, spre a fi supus aprobării Adunării deputațiilor

în cifrele lui totale de venituri și cheltueli, cu excedentul sau eventual deficitul.

Acest buget formează o anexă a bugetului general al Statului;

c) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor, pentru a fi prezentat Consiliului de Miniștri, bilanțul întocmit de Direcțiunea Generală pe anul expirat, împreună cu tot contul de profit și pierdere, cu inventarul încheiat la sfârșitul anului, cu evidența gestiunii diferitelor fonduri speciale și cu raportul comisiei de control. După aceea, bilanțul și anexele se vor trimite Curții de Conturi pentru control ;

d) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor proiectele de tarife și condițiunile de transport, pentru a fi supuse avizului Consiliului superior al Comunicațiilor și aprobării Consiliului de Miniștri și examinează modificările de tarife cerute de Ministerul Comunicațiilor, remițându-le cu propuneri motivate, în termen de 15 zile;

e) Examinează și înaintează Ministerului de Comunicații proiecte de linii noi și de modificări ale liniilor existente;

f) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor proiectul regulamentului de aplicare al legii de față și proiectele oricărui alt regulament, pentru ca însoțit cu avizul Consiliului superior al întreprinderilor și avuțiilor publice, să fie prezentat Consiliului de Miniștri pentru întărirea prin decret regal;

g) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile de împrumuturi pe cari le-ar socoti necesare pentru investițiunile absolut indispensabile Regiei Autonome C. F. R., pentru a obține fondurile necesare dela operațiunile de împru-

mut ale Statului sau pentru a obține aprobarea Corpurilor legiuitoare, în cazul împrumuturilor mai importante, pe termene lungi;

h) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile de a se depăși cheltuielile prevăzute în buget, în cazul când s'ar proba că este un plus de venituri care să acopere plusul de cheltuieli, așa ca echilibrul bugetar să nu fie amenințat.

Cheltuielile referitoare la personalul administrativ prevăzut în buget, nu vor putea fi mărite.

Aprobarea intră în competența Ministerului Comunicațiilor, de acord cu Ministerul Finanțelor;

i) Examinează și soluționează propunerile Direcțiunii generale pentru procurarea pe cale de împrumut, cu termen scurt, a sumelor necesare pentru a nu stânjeni exploatarea, în caz când încasările într'o perioadă a anului nu ar ajunge pentru acoperirea cheltuielilor curente.

Aceste împrumuturi, cari totalizate nu vor putea întrece 20% din venitul brut al anului precedent, se vor procura dela tezaurul Statului, și numai în cazul când acesta nu ar avea disponibilități, dela particulari:

j) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile de înființări de diferite fonduri speciale de cari Regia Autonomă a C. F. R., ar avea nevoie pentru mersul regulat al exploatării, și a căror aprobare intră în competența Ministerelor Comunicațiilor și Finanțelor, după ce s'a luat avizul Consiliului Superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice;

k) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor propunerile făcute de Direcția Generală pentru vânzarea prin licitație publică a imobilelor, pentru a fi aprobate de Consiliul de Miniștri și pro-

iectele de legi pentru vânzarea imobilelor ce nu mai trebuie sau nu mai pot servi;

l) Examinează și soluționează propunerile de tranzacții pentru litigii de o valoare până la zece milioane și înaintează Ministerului Comunicațiilor, pentru a fi aprobate de Consiliul de Miniștri, pe acele de o valoare mai mare;

m) Examinează și înaintează Ministerului Comunicațiilor și Ministrului de Finanțe, la 15 ale fiecăruia administrațiunile străine de căl ferate și cu oricare organizațiuni de transport;

n) Examinează și soluționează propunerile Directorului general pentru numirea, revocarea și ieșirea din serviciu a personalului de conducere, în conformitate cu dispozițiunile Regulamentului de aplicare al legii de față și cu Statutul personalului C. F. R.;

o) Examinează și înaintează ministerului Comunicațiilor și Ministrului de Finanțe, la 15 ale fiecărei luni, o situațiune de cassă la finele lunii expirate, cu indicarea totalului încasărilor provizorii, a totalului plăților efectuate, a sumelor rămase neachitate din ordonanțele emise și a sumelor angajate prin comenzile efectuate, precum și a cifrei totale a cheltuelilor prevăzute în bugetul de cheltueli și a cifrei disponibilului socotit necesar pentru luna curentă;

p) Examinează și înaintează Consiliului superior al administrării întreprinderilor și avuțiilor publice, situațiunile, tablourile și diagramele întomite de Direcția Generală, indicând mersul Regiei Autonome și rezultatele obținute în cursul funcționării;

q) Examinează și soluționează orice alte chestiuni în legătură cu administrația Regiei Autonome a C. F. R. și cari depășesc competența Directorului General, putând cere Directorului General ca să-i

refere în orice chestiune de personal sau exploatare, interesând bunul mers al Regiei Autonome a C. F. R., pentru a stabili directivele de urmat sau a da soluțiuni.

ART. 10. — Ministerul de Război (Marele Stat Major) va avea un delegat, care va asistă la toate ședințele Consiliului de Administrație, având vot consultativ pentru toate chestiunile în genere. Pentru chestiunile privind direct interesele armatei, votul acestui delegat va fi deliberativ.

ART. 11. — Deciziunile Consiliului de Administrație se vor lua cu majoritate de voturi și în prezența a cel puțin 7 membrii, printre cari neapărat Directorul General sau înlocuitorul său. În caz de paritate, votul președintelui sau al membrului celui mai în vârstă, care va prezidă eventual în locul său, va decide.

Deciziunile vor fi consemnate într'un proces verbal de ședință, transcris într'un registru special întocmit în acest scop și trimis în copie Ministerului Comunicațiilor.

ART. 12. — Directorul General este referentul Consiliului de Administrație și participă obligatoriu la ședință cu vot deliberativ. În caz de împiedecare, va delega pe unul din subdirectorii generali, care va avea de asemenea vot deliberativ.

Deciziunile Consiliului de Administrație cari urmează a fi supuse Ministerului Comunicațiilor sau Consiliului de Miniștri, vor fi prezentate Ministerului de către Directorul General.

ART. 13. — Orice membru al Consiliului de Administrație, are dreptul de a cere în Consiliu ca Directorul General să-i pună la dispoziție actele sau dosarele de cari ar avea nevoie, pentru studierea lucrărilor ce dorește a supune Consiliului.

ART. 14. — Membrii Consiliului de Administrație vor fi plătiți cu jetoane de prezență și vor avea dreptul la tantieme în conformitate cu art. 42. În caz de însărcinări speciale, cari motivează deplasări, vor primi zilnic jetonul îndoit, pe lângă rambursarea cheltuelilor ocazionale de deplasare.

Comitetul de direcție și Comitetul financiar

ART. 15 — În vederea rezolvării urgente a lucrărilor curente, Consiliul de Administrație, delegează o parte din atribuțiunile sale unui comitet de direcție compus din doi membri ai Consiliului dintre cari, cel puțin unul din cei prevăzuți la literele a și d (art. 6) și din Directorul General.

Lucrările diferitelor direcțiuni și servicii se vor discuta în Comitetul de direcție, pe baza referatelor Directorului General. Chestiunile vor fi aduse înaintea Directorului General. Chestiunile ce vor fi aduse înaintea Consiliului de Administrație, vor fi în prealabil discutate în Comitetul de direcție.

ART. 16. — Pentru conducerea operațiilor financiare, Consiliul de administrație va alege din sânul său un Comitet financiar, compus din Directorul General și încă doi membri. Nici o plată nu se va putea face fără autorizația prealabilă a Comitetului financiar, și nici o aprobare de plată nu se va putea da decât pe baza actelor justificative, certificate de către șeful direcțiunii care face cheltueala.

Pentru facilitarea lucrărilor curente, Comitetul financiar poate autoriza pe directorul financiar să facă plăți de ordin administrativ cu un caracter urgent, pe baza actelor justificative certificate de șeful direcțiunii pentru care se face plata, cu condiția de a

fi supuse spre aprobare la ședința următoare a Comitetului financiar.

Directorul financiar va funcționa ca secretar al Comitetului financiar.

ART. 17. — Fiecare membru al Comitetului de direcție și al Comitetului financiar, în afară de je-tonul de prezență sau indemnizația lunară, va avea dreptul la de trei ori tantiema cuvenită unui membru al Consiliului, care nu face parte din aceste comitete.

B. Direcțiunea Generală.

ART. 18. — In capul Direcțiunii Generale este un Director General, ajutat de doi sudirectori generali. Directorul General va fi numit cu decret regal, de către ministrul comunicațiilor, luând în prealabil avizul Consiliului de Administrație, sau va fi angajat prin contract de către Consiliul de Administrație, însă numai cu aprobarea ministrului comunicațiilor.

El poate fi revocat în cazuri de abateri dela legi sau prejudicii grave aduse Regiei Autonome a C. F. R., pe baza încheerii Consiliului de Administrație.

Directorul General reprezintă, personal sau prin delegați, Regia Autonomă a C. F. R. față de terți, înaintea instanțelor judiciare și autorități.

ART. 19. — Directorul General are sub ordinele sale întregul personal. El dispune și controlează executarea deciziunilor Consiliului de Administrație și Comitetului de direcție, în conformitate cu legile, regulamentele și instrucțiunile de serviciu, și are în sarcina sa conducerea și supravegherea generală tehnică, comercială, industrială și financiară

a Regiei Autonome a C. F. R., potrivit directivelor date de Consiliul de Administrație.

Directorul General are în special următoarele atribuțiuni:

a) Studiază și prezintă cu referate Comitetului de direcție sau Consiliului de Administrație chestiunile ce urmează să fie examinate și soluționate de aceste două organe sau înaintate Ministerului Comunicațiilor și altor organe arătate în art. 9;

b) Repartizează între direcțiuni și servicii sumele prevăzute la diferitele capitole și articole ale bugetului de cheltueli;

c) Controlează aplicarea bugetului;

d) Ingrijeste de întocmirea caietelor de sarcini pentru lucrări și furnituri;

e) Examinează și înaintează Consiliului proiectele lucrărilor din nou, precum și proiectele de modificări importante, aduse liniilor și instalațiilor existente, luând în prealabil și avizul Marelui Stat Major;

f) Dispune tinerea licitațiilor publice, conform normelor ce se vor prevedea în regulament, pentru lucrări și materiale și aprobă rezultatele în limitele ce i se vor acorda de Consiliu, îngrijind și controlând prin laboratorul C. F. R. de încercări a materialelor și prin comisiile de recepție ca furniturile să fie conforme cu probele depuse eventual și să îndeplinească condițiile caietelor de sarcini;

g) Veghează și controlează personal sau prin delegați ca contabilitatea în bani și materiale să fie ținută la zi și ca întocmirea situațiilor financiare, a bilanțului și conturilor anexe și a inventarului să se facă la timp;

h) Stabilește mersul general al trenurilor și dispune asupra modificărilor ce urmează a i se aduce

în cursul anului, după felul și intensitatea traficurilor;

i) Veghează și controlează prin organele în subordine ca circulațiunea trenurilor să se facă regulat, ca toate măsurile de siguranță să fie luate la timp pentru evitarea accidentelor, ca materialul rulant și instalațiunile să fie întrebuințate în modul cel mai rațional și cu cel mai mare randament, ca exploatarea în general să se facă în cele mai bune condițiuni;

j) Aprobă numirile, înaintările, mutațiunile și ieșirile din serviciu, în orice mod, ale personalului, prezentând spre aprobare Consiliului de administrație pe cele ale personalului de conducere ce se va specifică în regulamentul de aplicare al legii de față și în statutul personalului C. F. R., cum și sancțiunile și trimiterele înaintea Comisiunilor de disciplină;

k) Trimite delegați sau participă personal, cu aprobarea Consiliului de administrație, la congresele și conferințele internaționale, în cari urmează să se discute chestiuni referitoare la construcțiunea, întreținerea, exploatarea și uniformizarea de metode și materiale, la relațiunile internaționale de tranzit, tarifare, de conturi, etc., precum și pentru diferite studii;

l) În fine, studiază, personal și prin diferitele direcțiuni și servicii, orice chestiuni de ordin general sau cari prezintă o importanță deosebită, care ar putea aduce o ameliorare a exploatării, ori a situațiunii personalului ori o ieftenire a costului de transport și urmărește de aproape efectele aplicării dispozițiunilor sale.

Direcții și servicii

ART. 20. — Direcțiunea generală este compusă din direcții și servicii centrale, precum și din alte subîmpărțiri centrale și exterioare ce se vor prevedea în regulamentul de aplicare al legii de față, în vederea descentralizării administrației.

Raza de acțiune și sediul fiecăreia din aceste direcții, servicii sau subîmpărțiri, va fi deasemenea determinată prin regulamentul menționat.

CAPITOLUL III

Comisarul guvernului

ART. 21. — Un comisar numit de guvern supraveghează toate actele de administrație ale Regiei Autonome a C. F. R.

Salariul său este fixat de guvern, de acord cu Consiliul de Administrație al C. F. R. și plătit de C. F. R. Comisarul guvernului asistă la ședințele Consiliului de Administrație, cu vot consultativ.

Comisarul poate să ceară să se suspende executarea hotărârilor cari nu au condus încă la o convențiune perfectă și cari i-ar părea contrarii legilor, regulamentelor, politicii economice generale și intereselor Statului. În acest caz el trebuie să se sizeze imediat Direcția Generală și să refere totodată Ministerului Comunicațiilor.

Dacă Comisarul a cerut suspendarea și dacă în termen de 15 zile dela anunțarea Direcției generale ministrul comunicațiilor nu va fi comunicat Consiliului de Administrație părerea sa, deciziunile se vor aplică.

Dacă în termen de 15 zile dela comunicarea pă-

rerii ministrului comunicațiilor nu se ajunge la o înțelegere cu Regia Autonomă C. F. R., fiecare parte are facultatea de a aduce litigiul înaintea unui tribunal arbitral, prezidat de către primul-președinte al Curtii de casație și compus din alți patru membri, din cari doi numiți de ministrul de comunicații și doi de către Regia Autonomă a C. F. R.

După ce a ascultat pe reprezentanții ambelor părți, tribunalul arbitral statuează fără apel, cu majoritate de voturi. Tribunalul nu este legat de nici o regulă de procedură, dar trebuie să-și motiveze hotărârile.

CAPITOLUL IV

Dispozițiuni referitoare la personal

BCU Cluj / Central University Library Cluj

ART. 23. — Cadrele personalului, funcțiunile și împărțirea lor în categorii și clase, condițiunile de admitere în serviciu, trecerile dintr'o funcțiune în alta, înaintările, ieșirea din serviciu, concediile, retribuțiunile și indemnizările, îndatoririle, constituirea comisiunilor pentru tratarea accidentelor și a comisiunilor disciplinare, trimiterea în judecată a acestora din urmă pentru abaterile dela îndatoriri, sancțiunile și orice alte dispozițiuni referitoare la personal vor fi prevăzute în statutul personalului C. F. R., statutul funcționarilor publici neaplicându-se personalului Regiei Autonome a C. F. R.

Statutul personalului C. F. R. va fi aprobat de Consiliul de Miniștri și întărit cu decret regal.

ART. 24. — Directorii și inspectorii de mișcare și întreținere și ajutoarele lor, șefii secțiilor de întreținere și ajutoarele lor, controlorii, șefii de gară, picherii și revizorii de telegraf și aparate centrale

sunt considerați ca ofițeri, respectiv agenți ai poliției judiciare și investiți cu puterile prevăzute la capitolul V, codul de procedură penală, pentru toate crimele, delictele și contravențiunile cari s'ar comite la legea specială a poliției C. F. R. sau la regulamentul de exploatare atât în gări cât și pe liniile curente.

Responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor căilor ferate

ART. 25. — Orice persoană din serviciul căilor ferate, care în exercițiul funcției sale se va face vinovat de o crimă, delict, ori contravențiune, prevăzute în legea poliției căilor ferate sau în codul penal, va fi urmărită și pedepsită conform dispozițiilor acelor legi.

ART. 26. — Regia Autonomă a C. F. R., legalmente responsabilă de faptele funcționarilor săi, va putea chema în garanție spre a fi făcut bănește răspunzător pe funcționarul sau membrul Cosiliului 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 legale ce le aveă acest funcționar.

Acelaș drept îl va aveă Regia Autonomă sau Ministerul Comunicațiilor în cazul când va fi chemată a despăgubi pe particulari de sumele reprezentând daunele ce le-au suferit, în urma infracțiunilor săvârșite de funcționarii săi.

În vederea despăgubirii sale, atât în cazurile prevăzute în aliniatele precedente, cât și în cazul când funcționarii prin faptele sau omisiunile lor au pricinuit degradarea, vătămarea sau distrugerea materialului de cale ferată, Regia autonomă va aveă

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 acelei mobile.

Funcționarii C. F. R. din a căror neglijență va lipsi total sau parțial lucruri încredințate C. F. R. pentru a fi transportate, vor fi solidari răspunzători.

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

Regia Autonomă a C. F. R., pe baza hotărârii condamnatoare definitivă, va putea urmări averea mobilă sau imobilă, privilegiul având rang dela inscripția asigurătoare.

Funcționarul urmărit va putea radiia privilegiul pe baza hotărârii definitive prin care se resping pretențiunile Regiei Autonomă a C. F. R.

ART. 27. — Orice persoană care va da sau promite bani, lucruri sau avantaje oricărui funcționar C. F. R. pentru a-i face sau a nu-i face acte sau servicii privitoare la funcțiunea sa, fie chiar datorite și pentru cari legea nu prevede plată, se va pedepsi ca și funcționarul mituit, conform și după prevederile art. 144 din codul penal.

ART. 28. — În timp de pace, personalul C. F. R. aflat în poziție de rezerviști și milițieni, va fi scutit de manevre, concentrări, gărzi, dacă absentarea dela serviciu constatată de Direcțiunea Generală de comun acord cu Marele Stat-Major, ar fi dăunătoare exploatării.

Din momentul când se va decretă mobilizarea, nici o demisiune dată de personalul C. F. R. nu va putea fi primită decât de Ministerul de Război.

CAPITOLUL V

Contabilitatea veniturilor și cheltuelilor, operațiuni financiare, buget, justificarea cheltuelilor.

ART. 29. — Regia Autonomă a C. F. R. este obligată a organiza și a ține contabilitatea în bani și materiale în partidă dublă după normele obișnuite ale contabilităților industriale și comerciale prin derogare dela legea Contabilității Publice.

ART. 30. — Veniturile Regiei Autonome a C. F. R. constau din încasările taxelor tarifare pentru transporturile de călători, bagaje și mărfuri; din amenzi, chirii, dobânzi, vânzări de materiale și alte venituri neprevăzute.

Toate veniturile și creanțele certe și lichide ale Regiei Autonome a C. F. R. se vor putea urmări și încasa conform legii de urmăriri a veniturilor Statului.

ART. 31. — Bugetul va trebui să distingă la capitolul cheltuelilor:

1. Cheltuelile curente de exploatare cuprinzând întreținerea rețelei de căi ferate (liniilor, construcțiilor și instalațiilor, precum și materialul rulant) împărțite astfel încât să facă să reiasă cu precizie cheltuelile pentru personalul administrativ, acele pentru exploatare propriu zisă, întreținerea și reînnoirea calei, întreținerea și reînnoirea materialului rulant și cheltuelile generale.

2. Cheltuelile de capital (investițiuni), adică cheltuelile destinate ameliorării și dezvoltării rețelei și materialului, precum și executării construirilor de noi linii și instalațiuni.

ART. 32. — Regia Autonomă a C. F. R. trebuie să alcătuiască tarifele și să fixeze cheltuelile ce vor

figură în bugetul ei în așa fel ca din veniturile rezultate din activitatea ei să acopere toate cheltuielile exploatării, inclusiv dobânzile și amortismentele capitalului prim de investire, cu observarea dispozițiilor dela art. 59; a amortismentelor nouilor investiții, a dobânzilor împrumuturilor, a subvențiilor, reprezentând cotizațiile pe cari ca patron Regia Autonomă trebuie să le verse Casei Centrale de Pensiuni și Casei Asigurării Generale, pentru personalul respectiv, etc.

ART. 33. — Cheltuielile nu vor putea depăși veniturile decât în cazurile în cari interese superioare de Stat o vor necesita și numai cu aprobarea Consiliului de Miniștri după propunerea ministrului comunicațiilor în înțelegere cu ministrul finanțelor. Odată cu aprobarea plusului de cheltuieli reprezentând plata lucrărilor executate sau a serviciilor prestate în interesul Statului și eventual a pierderilor suferite prin aceasta, Consiliul de Miniștri va decide și asupra modului de acoperire ce urmează să fie acordat Regiei Autonome a C. F. R.

ART. 34. — Transporturile, predările de material și toate serviciile prestate de Regia Autonomă a Căilor Ferate, inclusiv acele efectuate pentru diferitele servicii publice vor fi plătite după tarifele în vigoare și condițiunile generale de transport.

Eventuale facilități de transport și modalități de plată consimțite de Consiliul de Administrație nu se pot face decât prin convențiuni speciale. Tarifele pentru aceste transporturi convenționale, pentru livrări și pentru serviciile prestate de Regia Autonomă, nu se vor scobori în nici un caz sub prețul de cost inclusiv cheltuielile generale.

Gratuitățile și reducerile de transport acordate pe baza unor legi speciale cavalerilor Ordinului „Mi-

„Hai Viteazul“ și medaliați cu „Virtutea militară”, invalizilor, văduvelor și orfanilor de război sunt menținute, plata lor căzând în sarcina administrațiilor publice respective.

ART. 35. — În cursul executării bugetului ordinar, în caz de nevoie sau pentru a obține rezultate mai bune, se pot depăși cheltuelile totale prevăzute fără a se putea spori cele referitoare la plata personalului administrativ specificate în buget, cu condiția expresă să existe sporuri de venituri cari să acopere plusul de cheltueli propus, astfel ca să nu se amenințe echilibrul bugetar.

Aprobarea se va da de ministrul comunicațiilor în înțelegere cu ministrul finanțelor.

Virimentele necesare între articolele dela cheltueli se pot face de Consiliul de Administrație. Depășirile de cheltueli și virimentele făcute în cursul unui an va fi menționate detaliat în expunerea de motive a bugetului viitor cu toate justificările necesare.

ART. 36. — În cazul când în cursul exercițiului încasările nu ar ajunge pentru acoperirea cheltuelilor curente și când Regia Autonomă nu ar putea obține avansuri dela Tezaur, își va procura sumele necesare din altă parte; aceste sume totalizate nu vor putea însă trece 20% din veniturile brute ale anului precedent.

ART. 37. — Acoperirea deficitelor eventuale constatate la finele anului se va face prin avansuri din mijloacele Statului, cu titlu de împrumut, cu aprobarea Consiliului de Miniștri în baza propunerii Ministerului Comunicațiilor de acord cu Ministerul Finanțelor.

ART. 38. — Pentru sumele împrumutate, Regia Autonomă a C. F. R. va plăti dobânzi și anume în

cazul împrumuturilor dela particulari pe cele convenite, iar în cazul împrumuturilor dela Tezaurul Statului, egale cu scontul Băncii Naționale la data contractării împrumuturilor.

ART. 39. — Pentru efectuarea investițiilor absolut necesare și cari comportă cheltueli pe cari Regia Autonomă a C. F. R. nu le poate face din veniturile sale, ea va putea contracta împrumuturi pe termene lungi, însă numai prin legi speciale, sau va obține tot prin lege fondurile necesare dela operațiunile de împrumut ale Statului.

ART. 40. — Operațiunile de încasări și plăți se vor face pe cât posibil prin Banca Națională și agențiile sau sucursalele ei. Plățile în străinătate se vor face exclusiv prin Banca Națională.

ART. 41. — La sfârșitul fiecărui an Regia Autonomă a C. F. R. va întocmi inventarul general al bunurilor ce posedă, cu evaluarea lui. Bunurile mobile se vor socoti cu prețul de cost, sau cu prețul zilei, dacă acesta va fi mai mic decât prețul de cost. La bunurile cari prin natura lor sunt supuse uzurii și deprecierei, se vor face amortizările corespunzătoare.

Cota acestor amortizări se va stabili de Consiliul de Administrație, pe baza propunerii direcțiunii generale. Se va întocmi apoi bilanțul exploatării, conform indicațiunilor eventuale date de Consiliul superior de administrație al întreprinderilor și avuției publice. La bilanț se va anexa contul de profit și pierdere, raportul cu evidența gestiunii fiecărui fond și raportul comisiunii permanente de control, prevăzut la art. 48 și se va înainta Ministerului Comunicațiilor până la 30 Aprilie al fiecărui an, pentru a fi supus, după ce va fi fost examinat de Consiliul de Miniștri, controlului Curții de conturi și al Parlamentului.

ART. 42. — Din beneficiul net, prin derogare de la legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, se va lua:

a) Dela 8% până la 15% pentru fondul de rezervă, pentru completarea lui până la cota ce se va prevedea în regulament și menținerea lui la această cotă;

b) Dobânda de 4% capitalului de investiție cu observarea dispozițiilor dela art. 59;

c) 25% ca participare la beneficii a funcționarilor și muncitorilor;

d) 0,10 pentru Consiliul Superior al Administrării întreprinderilor și avuțiilor publice;

e) 0,25% pentru Consiliul de Administrație și Comitetul de direcție al C. F. R.;

f) Restul se va vărsa Tezaurului Statului.

ART. 43. — Se vor crea și întreține prin prelevări regulate, următoarele fonduri:

a) Fondul de reînnoire destinat pentru completarea și înlocuirea instalațiilor și pentru reparațiile cari depășesc cadrul întreținerii obișnuite. El se constituie prin prelevarea a 2% din veniturile brute;

b) Fondul de rulment, destinat a face față nevoilor exploataării în caz de lipsă temporară de disponibil. El se reîntregește din primele încasări și se alimentează la finele anului prin prelevarea unei cote de 2% din veniturile brute până la maximum ce se va fixa prin regulamentul de aplicare al legii de față.

Acest fond nu va putea fi întrebuințat pentru cheltuieli cu caracter permanent de refacere sau extraordinare, adică pentru cheltuieli nerambursabile din bugete în modul arătat mai sus:

c) Fondul de rezervă este 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.

Se constituie și se întreține prin prelevarea unei cote de 8%—15% din venitul net cum se arată la art. 42.

ART. 44. — Pentru fiecare din aceste fonduri și pentru amortismente se va ține de contabilitate un cont special.

Intrebuintarea sumelor fiecărui fond și amortismentelor se va face strict în conformitate cu destinațiunea lor.

ART. 45. — Ministerul Comunicațiilor în înțelegere cu Ministerul Finanțelor și cu avizul Consiliului Superior al administrării întreprinderilor și a-vuțiilor publice, poate dispune, la cererea Regiei Autonome a C. F. R., crearea și altor fonduri a căror lipsă s'ar resimți.

CAPITOLUL VI

Controlul financiar

ART. 46. — 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 în justiție și nu se vor putea combate decât prin înscriere în fals sau pentru erori bine dovedite prin confruntare cu registrele și actele justificative ale operațiunii.

ART. 47. — Verificarea superioară a diferitelor operațiuni contabile a casselor și a conturilor de gestiune se execută de o comisie permanentă de control. Această comisie se compune din 3 membri numiți prin decret regal pe o perioadă de 3 ani și anume: un delegat al Ministerului Comunicațiilor, un delegat al Ministerului Finanțelor și un expert-contabil numit de Ministerul Comunicațiilor.

Ministrul comunicațiilor în înțelegere cu ministrul finanțelor vor putea institui la nevoie și subcomisiuni de control.

ART. 48. — Comisia permanentă de control are obligația a supraveghia contabilitatea, de a controlă inventarul general și inventariile diferitelor direcțiuni și servicii, examinând registrele și actele respective.

Rezultatele le va supune de fiecare dată Consiliului de Administrație, Ministerelor Comunicațiilor, Finanțelor 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 49. — Membrii comisiei permanente de control vor primi un jeton de prezență și o indemnizație lunară, care se va fixa de ministrul comunicațiilor de acord cu ministrul finanțelor.

ART. 50. — Operațiunile contabile ale bilanțului și conturile anexate ale Regiei Autonome a C. F. R. sunt supuse și controlului înaltei Curți de conturi.

CAPITOLUL VII

Tarife; traseul liniilor, convențiuni

ART. 51. — Directivele generale ale politicii transporturilor, referitoare la traseul rețelei de căi ferate, tarifele și convențiunile de transport vor fi date de Consiliul de Miniștri, pe baza propunerii ministrului comunicațiilor, cu avizul Consiliului Superior al comunicațiilor.

ART. 52. — Regia Autonomă a C. F. R. nu poate desființa o linie existentă sau construi o linie nouă fără să fie autorizată la aceasta printr'o lege.

ART. 53. — Convențiunile de transport cu administrațiunile de căi ferate străine și cu oricare organizațiune de transport se vor încheia de Regia Autonomă a C. F. R. sub rezerva ratificării lor de către Consiliul de Miniștri.

ART. 54. — Proiectele de tarife, acceptate de Consiliul de Administrație al Regiei Autonome al C. F. R. vor fi înaintate Ministerului Comunicațiilor, care luînd avizul Consiliului superior al comunicațiilor, le va supune aprobării Consiliului de Miniștri, sau le va retrimite în studiu Consiliului de Administrație al Regiei Autonome a C. F. R.

Ministerul Comunicațiilor poate cere Regiei Autonome a C. F. R. scăderea sau modificarea unora sau a tuturor tarifelor propuse sau în vigoare. Scăderile sau modificările cerute trebuie însă să fie astfel încât să nu pericliteze echilibrul bugetar al Regiei Autonome.

Consiliul de administrație este obligat a studia cererile și a înainta, în termen de 15 zile, Ministerului Comunicațiilor, răspunsul său de acceptare, în total sau în parte, sau a arăta detaliat motivele

pentru cari propunerile nu pot fi acceptate sau ar trebui să fie modificate pentru a nu compromite echilibrul bugetar, urmând ca Ministerul, consultând Consiliul superior al comunicațiilor, să renunțe la propunere, sau să prezinte chestiunea Consiliului de Miniștri pentru a lua hotărârea definitivă.

În chestiunile tarifare, deciziunile Consiliului de Miniștri vor fi date în termen de 15 zile dela înaintarea propunerilor sau răspunsului Regiei Autonome a C. F. R. În caz când nu se va decide în acest termen, se vor considera ca aprobate propunerile C. F. R.

CAPITOLUL VIII

Dispozițiuni tranzitorii

ART. 55. — În vederea reînnoirii Consiliului de administrație, ieșirea membrilor numiți la punerea în aplicare a legii de față se va face prin tragere la sorți de către Consiliu, a câtor doi membri în fiecare an, cu începere dela 31 Decembrie 1931. Tragerea lor la sorți va avea loc în luna Noembrie.

Cu începere dela 31 Decembrie 1935 se vor aplica dispozițiile art. 6, ieșirea din Consiliu a fiecărui membru făcându-se la împlinirea termenului de 4 ani.

ART. 56. — Regulamente speciale întocmite de Consiliul de administrație, aprobate de Consiliul de Miniștri și întărite prin decret regal vor determina modalitățile de aplicare a prezentei legi.

ART. 57. — Până la punerea în aplicare a statului personalul C. F. R., vor rămâne în vigoare dispozițiunile părții I-a și cele tranzitorii din statutul funcționarilor publici, precum și capitolele din legea C.

F. R., din 13 August 1927 privitoare la funcțiuni și atribuțiuni, înaintări, sancțiuni și concedii.

În ce privește sărbătorile, se aplică legea repausului duminical.

ART. 58. — În caz de prisos de funcționari dintr'o categorie oarecare și până la intrarea în normal, Direcțiunea generală, cu aprobarea Consiliului de Administrație, are dreptul de a însărcina pe unii din funcționari cu îndeplinirea și a altor funcțiuni mai inferioare, însă cât mai apropiate de acele la cari dă dreptul titlul și salariul.

ART. 59. — Timp de 10 ani se va deroga dela art. 30 și 66 al legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice în ceea ce privește dobânzile și amortismentele socotite la valoarea investițiilor la 1 Ianuarie 1930.

BCU Cluj / Central University Library Cluj

ART. 60. — Aplicarea acestei legi se va face treptat, însă în așa fel ca la 1 Ianuarie 1930 să fie aplicată în întregime.

ART. 61. — Toate dispozițiunile legilor și regulamentelor în vigoare contrarii prevederilor prezentei legi sunt și rămân abrogate.

ART. 62. — Un regulament va fixa modul de aplicare a prezentei legi.

Expunerea de Motive a Ministrului Madgearu *)

Încă din anul 1920, când unii socoteau a fi descoperit soluția reconstrucției căilor ferate, în arendarea la două societăți străine a atelierelor, iar alții combăteau cu înverșunare această propunere și o înlocuiau în acelaș timp printr'o altă ofertă de arendare la un grup financiar românesc, noi propuneam în ședința Adunării deputaților, din 20 Decembrie, autonomia administrativă și financiară a căilor ferate române.

Cu toate că după această dată, rând pe rând: Rusia în 1922, Austria și Elveția în 1923, Germania în 1924, Ungaria în 1925 și Belgia în 1926, adoptau soluția autonomiei C. F., guvernele noastre stăruiau în metode greșite, continuând administrarea C. F. după normele birocratice.

Abia cu prilejul stabilizării în programul pentru stabilizare și dezvoltare economică, sub impulsul consilierilor tehnici străini, guvernul trecut a primit soluția autonomiei administrative și financiare a C. F. S'au pierdut astfel un șir întreg de ani și s'au risipit însemnate fonduri din bugetul public, și ceea ce este mai păgubitor, s'a irosit o parte din averea C. F. și s'a ținut în loc întreaga dezvoltare economică, întârziindu-se în chip condamnabil, opera de reconstrucție și dezvoltare a căilor ferate.

Nu vom face istoricul amănunțit al dezvoltării C. F. Pentru a înțelege necesitatea și urgența soluției ce propunem,

1) Prezentată Adunării deputaților.

este destul să expunem în chip succint fazele principale prin care a trecut dezvoltarea C. F. în special după război.

Este interesant de știut că exploatarea în regie a căilor noastre ferate îndată după trecerea lor în proprietatea Statului, a fost organizată pe baze largi cu o oarecare autonomie, cel puțin în cea dintâi perioadă, care se încheie în 1901. Încă din 1893 s'a înființat un Consiliu de administrație al C. F., compus din 5 membri și funcționând ca autoritate delegată de ministru, pentru a controla și examina în numele său toate lucrările direcțiunii generale. Este adevărat că drepturile consiliului de a decide în chestiuni bănești, erau relativ restrânse până la 100.000 lei aur. Apoi, rolul consiliului eră mai mult consultativ întrucât hotărârile sale nu se puteau executa decât după aprobarea ministrului.

Cu toate acestea, pentru timpul său, această organizație care a durat până la 1901, când s'a desființat Consiliul de administrație, a avut un caracter de oarecare autonomie și a înlesnit dezvoltarea repede a căilor noastre ferate.

În acest timp rețeaua s'a sporit și s'a îmbunătățit încontinuu, ajungând să aibă în 1914—1915:

3.588 km. linii.

910 locomotive în mediu câte 2.54 locom. /10 km.

1.461 vagoane de persoane câte 4.07/10 km.

140 vagoane de bagaje.

153 vagoane de postă.

9.640 vagoane de marfă acoperite câte 27.7/10 km.

9.909 vagoane de marfă descoperite câte 27.6/10 km.

4.027 vagoane cisterne.

Liniile și instalațiunile cât și materialul rulant, erau în cea mai bună stare de întreținere și exploatarea se făcea în condițiuni satisfăcătoare. Exercițiile se soldau cu excedente importante și coeficientul de exploatare de 81,7% eră dintre cele mai avantajoase în comparație cu acel al administrațiilor căilor ferate străine.

Dacă aceste rezultate se datorau bunei conduceri, spiritului de disciplină și simțului de îndeplinirea datoriei ale personalului, în mare parte erau un rezultat al faptului că în administrațiune nu putea interveni nici un amestec din afară, conducerea era lăsată efectiv și întreagă conducătorilor fi-rești cari aveau și toată răspunderea.

Rezultatele exploatării înainte de intrare în război și anu-

me pe exercițiul 1914—1915, ultimul exercițiu pe care s'a încheiat statistica, au fost:

Călători transportați	11.568.884
kilometrici	871.457.312
Tone bagaje transportate	27.476
km. bagaje	5.017.047
mărfuri mare iuțeală	119.397
kilometri	23.702.776
de marfă mică iuțeală	8.009.432
km. marfă mică iuțeală	1.290.749.038
Viteza medie comercială a unei osii de va- goane de marfă	25 km /zi
Venituri	110.949.868 lei
Venituri pe un km. în exploatare	30.992 „
Cheltueli	90.637.847 „
Cheltueli pe un km. în exploatare	25.261 „
Excedent	20.312.522 „
Funcționari	6.741 „
Agenți și lucrători permanenți	30.029 „
Câtimea personalului pe un km. în exploatare	10 25,,
Remunerația medie a unui agent	1.429 „

La intrarea în război în 1916 și în tot timpul cât a durat, căile ferate fiind mobilizate conducerea se făcea tot de Direcțiunea generală, însă după dispozițiunea regulamen-tului transporturilor (militare în timpul de război și ale Marelui Cartier General.

După cum se știe, în timpul războiului, multe poduri, in-stalațiuni și clădiri au fost distruse, iar din lipsa de putință de întreținere aproape tot materialul rulant a fost scos din serviciu, greu avariat, iar pe linii nu se mai putea circula decât cu o viteză cu totul neînsemnată, vagoanele de călă-tori fără geamuri, fără lumină, fără putință de încălzire; va-goanele de marfă cu învelișurile stricate și cu lipsuri din tot felul.

La întoarcerea din Moldova a autorităților și a adminis-trațiunii C. F. R., cu mare greutate s'a putut pune în circulație câte un tren pe fiecare linie, cu un tonaj foarte redus și cu o viteză sub 25 kilometri pe oră.

Situațiunea căilor ferate din teritoriile realipite Vechiului Regat nu era mai bună.

Rețeaua a fost împărțită imediat după război, în trei di-recțiuni generale, cu sediul în București, Iași și Sibiu. De direcțiunea din Iași depindea: Basarabia și Bucovina, iar de direcțiunea din Sibiu: Transilvania și Banatul.

La scurtă vreme s'a înființat direcțiunea centrală din Cluj, cu personalul conducător din Transilvania și atunci s'a desființat direcțiunea din Sibiu.

Exploatarea mergea greu, deoarece se făcea în fiecare teritoriu după regulamentele după care se făcea în țările la cari fusesse alipite, adică în Basarabia după regulamentele rusești.

În Bucovina după cele din Austria, iar în Transilvania după cele din Ungaria.

Din lipsă de bani și de materiale de tot felul, îmbunătățirea liniilor și reparațiilor și a materialului rulant se făcea cu anevoință, încet și în condițiuni nesatisfăcătoare. Exercițiile se soldau cu deficite însemnate, cari se sporeau cu sistemul reparațiunii materialului rulant de către particulari, cu așa zisele echipe volante. Contabilitatea funcționă rău, datoriile creșeau odată cu discreditul administrației.

Personalul insuficient retribuit, supus la privațiuni de tot felul, cu grija zilei de mâine, nu mai dădea nici cantitatea, nici calitatea de muncă dinainte de războiu. În aceste împrejurări trebuia să se dea o soluțiune care să asigure reconstrucțiunea repede a C. F.

Cu toate că specialiști reputați au discutat în publicațiuni, conferințe și congrese această chestiune, și s'au pronunțat pentru soluția autonomiei C. F., guvernele din acea vreme au lăsat administrația C. F. în situația de inferioritate pe care i-o impunea normele biurocratice și s'au preocupat de soluțiuni parțiale din cari n'a lipsit amestecul intereselor lătralnice.

Dacă nu descoperim însă nici o tentativă serioasă de schimbare a sistemului de administrație a C. F., dela 1920 și până astăzi, în afară de dese schimbări ale conducerii superioare mai putem înregistra schimbări tot așa de dese în ceea ce privește organizarea administrativă interioară a C. F.

În 1921 înființându-se Ministerul Comunicațiilor, administrația C. F. R. a fost trecută sub autoritatea și controlul acestui Minister și de fapt și sub conducerea lui.

Astfel au mers lucrurile până în 1923, când Direcțiunea generală a înaintat Ministerului proiectul unei legi de autonomie a C. F. R., căruia Ministerul nu i-a dat curs. În 1924, în urma unei noi propuneri a Direcțiunii generale, s'a întocmit o comisiune pentru alcătuirea unei legi de autonomie a C. F. R.

Proiectul întocmit prevede o autonomie care nu eră completă, eră totuș suficientă pentru a scutura administrația de diferite influențe, cari împiedică refacerea și lăsa conducerea în mâinile conducătorilor încercați. Acest proiect a suferit însă atâtea modificări din partea Ministerului și a Consiliului de Miniștri, că așa zisa autonomie acordată prin legea de organizare și exploatare a C. F. R., promulgată cu decretul regal Nr. 1964 din 13 Iunie 1925 și publicată în „Monitorul Oficial” Nr. 130 din 17 Iunie 1925, nu aveă din autonomie decât titlul.

Legea prevede aplicarea treptată a dispozițiilor ei, așa ca la 1 Ianuarie să fie pusă în vigoare în întregime.

Ca organe de conducere erau: Consiliul de administrație și Direcția Generală.

Consiliul de administrație eră compus din 9 membri, dintre cari 3 ingineri, un juriconsult, un financiar, un industriaș, un comerciant, un agricultor și un delegat al Ministerului de război. Mandatul de membru al Consiliului de administrație eră incompatibil cu orice funcțiune de Stat sau membru în Parlament.

Atribuțiunile Consiliului de administrație în chestiunile bănești, erau limitate la aprobarea de cheltueli bugetare până la 1.000.000, fără licitație și la 10.000.000 cu licitație; până la votarea legii contabilității Statului pentru administrațiunile comerciale de Stat, care nu a luat ființă nici până azi, aprobările pentru sume mai importante fiind rezervate Ministerului Comunicațiilor și Consiliului de Miniștri.

Această dispozițiune a anihilat toate efectele bune ce se urmărea prin înființarea consiliului de administrație, aducând o piedică comerțului exploatării, prin temporizarea aprobărilor și prin corespondența ce o provocau, implicit producea o scumpire a furniturilor și a lucrărilor, lăsa aprobările la buna voință a ministrului și a Consiliului de Miniștri.

Ministrul comunicațiilor poate lua parte oricând la ședințele consiliului de administrație prezidând și miniștrii cari s'au succedat, au uzat de acest drept, ori de câte ori urmă să se discute încheieri de contracte sau aprobări de oferte ce după părerea lor, trebuiau să fie acceptate de consiliu și cari urmau să fie înaintate tot Ministerului, spre aprobare.

Doi membri ai consiliului cu directorul general, formau un comitet de direcție pentru expedierea de urgență a chestiuni-

lor administrative și tehnice și pregăteau lucrările de prezentat consiliului.

Directorul general avea drepturile ce i se confereau de consiliul de administrație și erau foarte restrânse. El era referentul consiliului, cu vot consultativ.

Legea împărțea rețeaua în direcțiuni de exploatare, al căror număr a fost fixat la 14 prin regulamentul de aplicare al legii, direcțiuni de exploatare cari nu aveau nici un personal, în afară de directori și subdirector, cari urmau să lucreze cu inspecțiunile de mișcare, întreținere și tracțiune.

Personalul era supus legii de armonizare a funcțiunilor și salariilor funcționarilor publici, și părții I-a a statutului funcționarilor publici. Această dispozițiune nu permitea retribuirea personalului după merite și făcea imposibilă o selecționare a personalului. Ea nu încurajă rămânerea în administrație a funcționarilor capabili, cari plecau în industria particulară, ci din contră, provocă plecarea lor.

Numirea funcționarilor se făcea cu decret regal, și anume din primele 8 categorii de către ministru și din următoarele 7 de către consiliul de administrație, pe baza propunerilor direcției generale.

Înaintările se făceau după un regim rigid, în care inteligența, cultura de specialitate, inițiativa și puterea de muncă erau subordonate vechimei în serviciu.

Legea preciză sancțiunile de aplicat personalului pentru abaterile dela îndatoriri, și comisiunile cari urmau să judece abaterile și stabilea responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor căilor ferate.

Contabilitatea urmă să fie ținută nu după principiile comerciale în uz la toate întreprinderile particulare de acest fel, cu încheiere de bilanț și repartizarea venitului net, ci după prescripțiunile legii de contabilitate privitoare la întreprinderile cu caracter comercial ale Statului care după cum am arătat, nu există nici în stare de proiect.

Tarifele trebuiau să fie astfel întocmite încât încasările să acopere cel puțin cheltuelile totale ale exploatării, inclusiv cheltueli de reînnoire a materialelor și instalațiunilor.

De acest principiu nu s'a ținut seamă, și ministrul de Finanțe pentru motivul că tezaurul suportă deficitul eventual, a stabilit cum a voit cota de urcare a tarifelor.

Reduceri de tarife nu trebuiau să se facă decât în limita

sumelor alocate în bugetele respective ale autorităților cari aveau transporturi de efectuat, sau în limitele facilităților de transport acordate prin convenții speciale, și, în nici un caz, sub suma real cheltuită de C. F. R., pentru efectuarea transportului, fără a ține seamă de cheltuelile generale, de cheltuelile de reînnoire și de capitalul investit.

Legea prevede însă la art. 42, că „prin excepție dela dispozițiunile de mai sus, se admite ca transporturi gratuite sau cu tarif redus, să se facă numai pe baza propunerii consiliului de administrație, cu aprobarea Consiliului de Miniștri“.

Acest articol a anulat efectul tuturor dispozițiunilor de mai sus, de oarece în baza lui s'a întocmit, sub influența Ministerului și a diferitelor autorități, un regulament de gratuități și reduceri, care a obligat administrația C. F. R. să facă transporturi gratuite și cu preț redus, în valoare de peste 2 milioane pe an, împiedicând echilibrarea bugetului și îmbunătățirea rețelei și materialului pe cât posibil, prin mijloace proprii.

Bugetul C. F. R. eră separat de bugetul general al Statului, în care urmă să nu mai figureze decât o cotă din venitul net de vărsat tezaurului, sau eventual deficitul, iar în dispozițiunile transitorii s'a prevăzut că timp de 10 ani venitul net ce urmă să figureze în bugetul Statului, nu se va vărsa la Stat ci va servi la îmbunătățiri și reînnoiri. Această cotă urmă să fie fixată în mod arbitrar, ea nu rezultă din repartizarea venitului net și se plăteă anticipat, în cursul exercițiului.

Restul din venitul net ce eventual ar fi rămas după vărsarea cotei tezaurului, urmă să se repartizeze în proporția de 45% la fondul de reînnoiri și îmbunătățiri, 45% tezaurului pentru înființarea unui fond de construcții de linii noi și 10% la fondul de prime. Această repartizare eră însă iluzorie, atâta timp cât căile ferate nu erau refăcute și încasările nu acoperau cheltuelile. În plus, aceste fonduri urmau să fie administrate pe baza unor regulamente speciale.

În interval de 6 luni dela sfârșitul exercițiului, administrația trebuia să înainteze Curții de conturi, conturile prevăzute în legea contabilității, pentru întreprinderile cu caracter comercial ale Statului.

Legea înființă: un fond de rulment, un fond de reînnoiri și îmbunătățiri și un fond de prime.

Prevăzându-se însă că constituirea acestor fonduri din repartizarea venitului net ce mai rămâne după vărsarea cotei

venite tezaurului, și înscrise în bugetul Statului, ar fi fost problematică, legea în dispozițiune transitorii, a prevăzut pentru constituirea fondului de rulment, prelevarea a 10% din orice excedent bugetar anual al tezaurului, până va ajunge la suma ce i se va fixa.

Pentru a se vedea activitatea căilor ferate în acest timp, dăm în tabloul de mai jos, lucrul efectuat de căile ferate în anii 1925 și 1926:

	ANII	
	1925	1926
Lungimea liniilor în expl. . .	11.001 km	11.009 km
No. mediu al locomotivelor în serv'ciu . .	2.191 "	2.249 "
No. vagoanelor de călători . .	2.227 "	2.632 "
" " " bagaje . .	637 "	582 "
" " " poștă . .	274 "	231 "
" " " marfă acop. . .	17.130 "	17.221 "
" " " cisterne . .	5.668 "	7.170 "
" trenurilor de călători și mixte . .	365.755 "	384.246 "
" tr. klm. călăt. și mixte . . .	28.886.073 "	30.465.579 "
" călătorilor transportați . . .	50.726.971 "	45.969.737 "
" " klm.	3.412.333.794 "	3.454.991.578 "
" tonelor-bag. transport	62.596 "	34.000 "
" " klm. bagaje	12.530.835 "	7.193.300 "
" trenurilor de marfă	226.043 "	259.699 "
" " klm. marfă	21.994.441 "	22.671.050 "
" tonelor marfă mare iuțeală . . .	149.041 "	104.771 "
" " klm. mare iuțeală	38.823.292 "	25.763.899 "
" " marfă mică iuțeală	16.479.797 "	18.020.079 "
" " klm. " " " "	3.151.224.316 "	3.550.521.123 "
" vagoanelor marfă încărcat	1.493.363 "	1.498.005 "

iar în tabloul ce urmează dăm încasările și cheltuielile efectuate în acești ani și deficitele rezultate, reducând deficite prin defalcarea unor însemnate sume, cari, după indicațiunea direcțiunii C. F. R., s'ar fi folosit pentru investiții.

Anii	Venituri	Cheltueli		Deficit
		De exploatare	De investiție și reînnoire	
milioane lei				
1925	8.211,5	7.887,2	623,0	298,7
1926	11.199,0	9.764,0	1.450,0	15,0

Legea din Iunie 1925 nu a durat însă mult. Ea n'a fost aplicată decât un an 1926. Odată cu schimbarea guvernului

în 1926 și cu înființarea subsecretariatului de Stat al Căilor Ferate, s'a întocmit un nou proiect de lege, care a fost transformat în legea pentru modificarea legii pentru organizarea și exploatarea C. F. R., ce s'a promulgat cu decretul regal Nr. 225 din 2 Februarie 1927 și s'a publicat în „Monitorul Oficial” Nr. 25 din 4 Februarie 1927, intrând în vigoare pe ziua de 4 Februarie 1927.

Prin această lege se suprimă directorul general și se înlocuiește prin subsecretarul de Stat, căruiu legea îi încredințează conducerea superioară și controlul administrațiunii. Subsecretarul de Stat are ca organe ajutătoare consiliul de administrație și comitetul de direcție.

Ministrului comunicațiilor i se rezervă rolul controlului superior al conducerii, dând subsecretarului de Stat instrucțiunile pe cari le va crede utile. Ministrul are căderea să dicteze personalului orice penalitate și chiar destituirea. Subsecretarul de Stat poate aproba cheltueli prin bună învoială până la un milion și prin licitație la 5 milioane, aproba tranzacții până la 200.000 lei.

Putea aproba înaintările personalului pentru anume categorii și revocările și punerile în retragere pentru alte categorii, și unele propuneri de numiri, înaintări, revocări și puneri în retragere.

Putea aproba gratificații și ajutoare până la 10.000 lei și pe lângă alte atribuțiuni precizate, are dreptul să decidă asupra oricăror altor chestiuni, în afară de cele specificate și cari sunt în legătură cu exploatarea sau interesele Căilor Ferate. Era președintele de drept al Consiliului de administrație.

În Consiliul de administrație nu mai figură delegatul Ministerului de Război, dar se introdusese doi deputați, desemnați de Adunarea deputaților și doi senatori delegați de Senat, și se prevedea că Consiliul va putea coopta cu aprobarea Consiliului de Miniștri până la patru membri, din care doi reprezentanți ai capitalului împrumutat. Consiliul are dreptul să aprobe cheltueli până la 5 milioane lei prin bună învoială, și până la 10 milioane prin licitație, precum și tranzacții între 200 și 500.000 lei. În afară de aceste drepturi, Consiliul de administrație dădea numai avize.

Referenți erau toți directorii superiori, fiecare pentru chestiunile ce intrau în atribuțiunea lui.

Mandatul de membru în Consiliu era incompatibil cu orice funcțiune administrativă și cu calitatea de furnizor personal al C. F. R., reparatori de vagoane sau antreprenori de lucrări la C. F. R., Membrii Consiliului de administrație puteau însă face parte din conducerea sau din Consiliile de administrație ale societăților cari intrau în categoriile de mai sus cu condițiunea ca să nu ia parte la debateri în chestiunile ce priveau societatea sau industria din care făceau parte.

Un membru al Consiliului de administrație putea fi revocat în baza unui referat al ministrului, către Consiliul de Miniștri, întemeiat pe propunerea subsecretarului de Stat.

Comitetul de direcție se menținea însă nu mai era compus din membrii Consiliului, ci din directorii superiori ai exploatarii C. F. R., construcțiilor și atelierelor și se mai putea completa cu directorul superior administrativ sau al contenciosului; acest comitet se compunea deci din funcționarii subalterni ai subsecretarului de Stat, care era și președintele comitetului de direcție.

Prin încredințarea conducerii superioare și directe a C. F. R. subsecretarului de Stat, persoana politică, făcând parte din Guvern și din Parlament, se reintroduceau fațăș și categoric, influențele politice și exterioare la administrația căilor ferate, în ciuda oricărei tendințe de autonomie, cu atât mai mult cu cât se introduceau în Consiliul de administrație și 4 membri ai Parlamentului. Atribuțiunile fixate prin lege, dădeau ministrului și subsecretarului de Stat puteri dictatoriale, ei putând face rapoarte Consiliului de administrație și putând destitui întreg personalul. Consiliul de administrație era redus la rolul de a da avize, căci un membru nu și-ar fi putut permite să nu admită părerea ministrului sau a subsecretarului de Stat, cari erau președii de drept și cari puteau să-l revoace, pe baza unui simplu raport.

Membrii Comitetului de direcție, funcționari subalterni ai subsecretarului de Stat care-i prezidă, deasemeni trebuiau să-l ghicească părerea, pentru a nu fi desușiți.

Principiul continuității în conducere era anulat, întrucât linia de urmat în refacerea, administrarea și exploatarea căilor ferate, fiind stabilită de subsecretarul de Stat și de miniștri care se schimbau odată cu guvernul, pe lângă că era trasată de personalități cari nu aveau pregătirea necesară de specialitate, urmă să fie și schimbată de fiecare dată.

Legea mai prevedea gruparea direcțiilor existente în direcțiuni superioare cu titulari noi, dar cu acelaș personal, producând o perturbare în organizațiune, fără nici un folos practic și reducerea numărului direcțiilor de exploatare de la 14 la 5.

În chestiunile financiare, legea introducea aplicarea dispozițiilor legii contabilității publice, cu toate restricțiunile și inconvenientele ei.

Legea din 2 Februarie 1927, intrată în vigoare la 4 Februarie, care în loc de autonomie introducea dictatura politică la căile ferate, în loc de exploatare după principiile comerciale ale întreprinderilor particulare, reintroducea exploatarea biurocratică și restricțiunile legii contabilității publice, care menține personalul sub legea armonizării salariilor și sub statutul funcționarilor publici, nu a putut fi aplicată decât 6 luni.

Sub regimul ei, creditul administrației C. F. R. a fost din nou sdruncinat prin neplătirea furniturilor și a lucrărilor.

Schimbându-se guvernul, legea a fost anulată prin legea promulgată cu decretul regal Nr. 2528 din 3 August 1927 și publicată în „Monitorul Oficial” Nr. 178 din 13 August 1927, prin care se repune în vigoare legea din Iunie 1925, sub regimul căreia se află azi administrația C. F. R.

În tabloul de mai jos se arată rezultatele exploatării pe anii 1927 și 1928.

	1927	1928
No. vagoanelor încărcate	1,6 mil.	1,8 mil.
Trenuri-kilometri	55,7 "	58,0 "
No. călătorilor transportați	40,4 "	39,4 "
" kilometri	3,150,8 "	3,046,4 "
" tonelor transportate	23,7 "	21,9 "
" kilometri	4,719,0 "	4,928,0 "
Veniturile	11,075,0 "	11,366,4 "
Cheltueli de exploatare	12,038,0 "	10,662,0 "
" de investiție	1,900,0 "	1,870,0 "
Deficit	2,212,4 "	1,125,9 "

Din acest tablou, se vede că deficitul s'a mărit și că în 1928 numărul călătorilor transportați și al călătorilor kilometri, numărul tonelor transportate și a tonelor kilometri, s'a micșorat, iar administrația s'a discreditat din nou prin neplata furniturilor și a lucrărilor.

Bilanțul aplicării acestei legi se soldează cu un deficit de 4,5 miliarde, constatat la 1 Ianuarie 1929, și pentru acoperirea căruia s'au pus la dispoziție mijloace realizate din acordul financiar încheiat cu Germania și din împrumutul extern 1929.

Acest rezultat a convins pe toți că, pentru a asigura și refacerea și bunul mers al Căilor Ferate, pe viitor, este neapărată nevoie a se da o autonomie reală acestei instituții organizând administrația ei pe baze noi, după principiile admise pentru regiile publice comerciale, în legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, promulgată la 16 Martie 1929.

Aceste principii Guvernul le-a trecut în programul său, pentru stabilizarea monetară și dezvoltarea economică, când a întocmit programul lucrărilor de executat, pentru refacerea Căilor Ferate. În program se scria, la Cap. III, secțiunea III-a:

a) Administrația Căilor Ferate, va căpa.ă toate puterile necesare pentru ca să poată asigura pe toată a ei răspundere, buna organizație a serviciului. Căile Ferate vor fi reorganizate pe baza unei autonomii administrative și financiare, lărgite pentru încheierea contractelor, numirea personalului, autoritatea direcțiunii.

b) Principiul exploatării căilor ferate va fi ca venitul traficului să acopere cheltuelile fără subvențiune din partea bugetului general, și lăsând în sarcina bugetului C. F. R., partea care trebuie să-i revie din vărsămintele ce trebuiesc făcute pentru Cassa de pensuni, precum și aceea de a se asigura serviciului capitalurile noi investite. Acest rezultat va trebui atins în cel mult trei ani;

c) Transporturile gratuite vor fi suprimate și reducerile de tarif vor revizuite. Ele nu vor mai fi acordate pe viitor decât cu autorizația Consiliului de administrație al căilor ferate și vor da loc la imputațiuni asupra creditelor cari vor fi deschise în acest scop. Transporturile efectuate în folosul diferitelor servicii publice vor fi în sarcina acestora din urmă, și vor fi achitate din creditele cari vor fi prevăzute în bugetele lor respective.

d) Bugetul căilor ferate va trebui să distingă:

1. Cheltuelile curente de exploatare, cuprinzând întreținerea rețelei și a materialului rulant, împărțite astfel încât să reiasă cu precizie cheltuelile personalului, exploatarea propriu zisă, întreținerea șinelor, întreținerea și reînnoirea materialului rulant și cheltuelile generale.

2. Cheltuelile de capital, adică toate cheltuelile destinate ameliorării și dezvoltării rețelei și materialului, precum și executării de nou linii, care va depinde de exploatarea rețelei generale.

e) Contabilitatea va fi reorganizată pentru ca să facă cu puțință controlul angajării cheltuelilor și a plăților și supravegherea în orice moment a situațiunii financiare a căilor ferate;

f) La începutul fiecărei luni va fi publicat un tablou care va face cunoscut pentru luna precedentă:

1. Situația casei la începutul și sfârșitul lunii.
2. Incasările.
3. Plățile și angajările de cheltueli.

Acelaș tablou va preciza totalul angajării cheltuelilor pentru bugetul de exploatare și pentru bugetul cheltuelilor de capital, dela începutul anului.

Măsurile prevăzute în prezentul capitol vor face obiectul unei legi asupra autonomiei C. F. R.

Prin acelaș program guvernul arată sumele ce vor fi puse la dispozițiunea C. F. R., pentru plata datoriilor actuale și pentru plata lucrărilor de executat, pentru refacerea căilor ferate, după programul stabilit.

În aceste condițiuni guvernul a întocmit proiectul de lege pentru crearea Regiei autonome a C. F. R., pe care are onoarea a-l prezenta Parlamentului, pentru desbatere și transformarea lui în lege.

Economia proiectului

Proiectul de lege creiază Regia autonomă a C. F. R., persoană juridică, căreia îi acordă autonomia administrativă, tehnică, financiară și de personal, pentru a putea administra și exploata Căile ferate pe principiile comerciale, industriale și tehnice, admise de întreprinderile particulare prin derogare dela legea contabilității publice, însă cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale Statului.

Averea trecută în gestiunea Regiei autonome a C. F. R. va fi specificată și evaluată în inventarul ce se va întocmi până la 31 Decembrie 1929, când legea trebuie să intre în vigoare, în întregime.

2. Cheltuelile de capital, adică toate cheltuelile destinate ameliorării și dezvoltării rețelei și materialului, precum și executării de nou linii, care va depinde de exploatarea rețelei generale.

e) Contabilitatea va fi reorganizată pentru ca să facă cu puțință controlul angajării cheltuelilor și a plăților și supravegherea în orice moment a situațiunii financiare a căilor ferate;

f) La începutul fiecărei luni va fi publicat un tablou care va face cunoscut pentru luna precedentă:

1. Situația casei la începutul și sfârșitul lunii.
2. Incasările.
3. Plățile și angajările de cheltueli.

Acelaș tablou va preciza totalul angajării cheltuelilor pentru bugetul de exploatare și pentru bugetul cheltuelilor de capital, dela începutul anului.

Măsurile prevăzute în prezentul capitol vor face obiectul unei legi asupra autonomiei C. F. R.

Prin acelaș program guvernul arată sumele ce vor fi puse la dispozițiunea C. F. R., pentru plata datoriilor actuale și pentru plata lucrărilor de executat, pentru refacerea căilor ferate, după programul stabilit.

În aceste condițiuni guvernul a întocmit proiectul de lege pentru crearea Regiei autonome a C. F. R., pe care are onoarea a-l prezenta Parlamentului, pentru desbatere și transformarea lui în lege.

Economia proiectului

Proiectul de lege creiază Regia autonomă a C. F. R., persoană juridică, căreia îi acordă autonomia administrativă, tehnică, financiară și de personal, pentru a putea administra și exploata Căile ferate pe principiile comerciale, industriale și tehnice, admise de întreprinderile particulare prin derogare dela legea contabilității publice, însă cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale Statului.

Averea trecută în gestiunea Regiei autonome a C. F. R. va fi specificată și evaluată în inventarul ce se va întocmi până la 31 Decembrie 1929, când legea trebuie să intre în vigoare, în întregime.

materiale, Consiliul are dreptul să aprobe orice cheltueli, în limitele cifrei totale a cheltuelilor înscrise în buget și să facă după nevoile exploatării, virimentele necesare între diferitele articole bugetare.

În chestiunile de personal, pe când în legea actuală numirea și ieșirea din serviciu a funcționarilor din categoriile 2 până la 14, se face de Ministerul Comunicațiilor cu Decret regal, aceea ce sporește corespondența și dă prilej influențelor politice în numire, proiectul de lege dă dreptul Consiliului de administrație, ca, pe baza propunerilor directorului general să aprobe numirile și ieșirile din serviciu a întregului personal, cu singura excepție a directorului general.

Pe seama Ministerului Comunicațiilor și a Consiliului de Miniștri, proiectul rezervă directivele generale ale politicii transporturilor, chestiunile referitoare la traseul rețelei, constituirea de linii noi și eventual desființarea de linii existente, aprobarea tarifelor cari trebuie să fie în armonie cu politica economică și vamală și cu tarifele altor organizațiuni de transport din țară, aprobarea convențiilor cu administrațiile de căi ferate străine și cu orice organizațiune de transporturi, examinarea bugetului înainte de a-l supune Parlamentului, în cifrele lui totale, examinarea bugetului înainte de a-l supune Parlamentului, examinarea bilanțului și a conturilor anexe înainte de trimiterea lor la Curtea de Conturi, aprobarea statutului personalului și a modificărilor eventuale și aprobarea regulamentelor de ordine publică, în legătură cu C. F. R.

Toate celelalte chestiuni referitoare la administrarea și exploatarea Căilor Ferate și la aplicarea bugetului, se lasă în seama Consiliului de administrație care, având răspunderea mersului Regiei, trebuie să aibă și latitudinea de a lucra.

Consiliul de administrație întrunindu-se de cel puțin 2 ori pe lună, proiectul prevede, pentru rezolvarea chestiunilor urgente constituirea Comitetului de direcție compus din Directorul general și încă doi membri din sânul Consiliului, dintre cari cel puțin unul din specialiștii tehnici. Acestui comitet de direcție, Consiliul îi delegă o parte din atribuțiunile sale.

Pentru ca Guvernul să poată supraveghea de aproape actele de administrație ale Regiei autonome, un comisar al Guvernului va asista la ședințele Consiliului de administrație cu vot consultativ.

Comisarul Guvernului are dreptul să suspende executarea

oricărei hotărâri ce i-ar părea contrară legilor, regulamentelelor, politicii economice generale și intereselor Statului, referind imediat Ministerului Comunicațiilor, care trebuie să decidă în termenul limitat de 15 zile, dacă hotărârea Consiliului urmează să fie executată, modificată sau anulată. În caz de **desacord** în vederi între Minister și Consiliu, litigiul va fi tranșat fără drept de apel de un tribunal arbitral compus din primul președinte al Curții de casație ca președinte și din 4 membri numiți: 2 de Minister, 2 de Regia atunomă a Căilor Ferate.

Această dispozițiune este o dovadă evidentă de intențiunea noastră de a da o autonomie efectivă Regiei C. F. R.

În ce privește pe Directorul general, proiectul prevede că poate fi angajat cu contract de Consiliu, cu aprobarea Ministerului Comunicațiilor, — ceea ce constituie un avantaj pentru Regia auionomă, putându-se angaja o persoană competentă, în afară de influențele politice și retribuiri în condițiunile ce se vor conveni, — așa că directorul general să poată rămâne vreme mai îndelungată în capul Regiei, putând urmări înfăptuirea programului întocmit.

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 angajări, numiri și eșiri din serviciu ale personalului.

Directorul general este ajutat de 2 subdirectori generali.

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

S'a lăsat Consiliului de administrație latitudinea de a studia organizațiunea mai potrivită împrejurărilor dela noi și situațiunii, pentru ca exploatarea să se facă în cele mai bune condițiuni, având în vedere o largă descentralizare, pentru satisfacerea promptă a transporturilor și soluționarea diferitelor chestiuni.

Consiliul de administrație va determina raza de acțiune și sediul fiecărei subîmpărțiri.

Această organizațiune va fi detaliată în regulamentul de aplicare al legii.

Personalul are un rol considerabil în exploatarea Căilor Ferate în ce privește regularitatea și siguranța circulațiunii. El trebuie să aibă atențiunea mereu încordată și o disciplină morală desăvârșită, pentru a nu face nici o abatere dela regula-

mentele și instrucțiunile în vigoare, căci slăbirea de o clipă a atenției, când sute de trenuri și de convoaie sunt în mișcare în fiecare moment, ziua și noaptea, în zile de lucru sau de sărbătoare, pe orice vreme, o neglijență, tolerabilă poate în alte ramuri de muncă, o abatere dela îndatoriri ce ar părea neînsemnată, poate provoca un accident care să aibă efecte dezastruoase.

Ca să aibe atențiunea încordată în serviciu, acest personal trebuie să nu ducă grijea zilei de mâine și să nu fie nevoit să întrebuințeze timpul de odihnă, pentru servicii în altă parte ca să-și poată procura cele necesare traiului său și al familiei, venind obosit la serviciu.

Mulți funcționari, cari mai au servicii și în alte părți, vin acum la serviciu atât de obosiți, că nu sunt capabili de atențiune și nu sunt în stare să lucreze nimic și sunt numeroase cazurile în cari acarii cari au locuințele îndepărtate de stația în care fac serviciu, au adormit la macaze, dimineața, după o oră sau două dela intrarea în serviciu, provocând deraieri grave din cauza extenuării.

Acești acari își pierdeau nopțile cu drumul acasă și înapoi la serviciu, iar în ziua liberă își muceau pământul, așa că soseau la serviciu extenuați de oboseală.

Regia autonomă trebuie să aibe puțința să-și recruteze personalul care să aibă însușirile speciale cerute de felul serviciului, pe lângă cunoștințele generale și de specialitate, și să-l formeze, după aptitudinile fiecăruia, pentru locul pentru care îl destină.

Deaceea proiectul nu mai prevede dispozițiunile rigide din legea actuală pentru numiri, înaintări, salarizare, treceri dintr-o funcțiune în alta, ocuparea locurilor de conducere, etc., dispozițiuni incompatibile cu tendința de exploatare a C. F. R., după principiile ce stau la baza oricărui întreprinderi industriale și nu impune aplicarea statutului funcționarilor publici și nici legea de armonizare a funcționarilor și salariaților.

Căci nu este admisibil ca personalului C. F. R. care pentru neglijență sau abatere dela îndatoriri este făcut răspunzător în justiție cu averea sa și supus la pedeapsa cu închisoare, să i se aplice condițiunile de salarizare și de tratament ale statutului funcționarilor publici la fel ca personalului din alte administrațiuni, asupra căruia nu apasă răspunderi atât de grave.

Proiectul prevede în această privință întocmirea unui statut al personalului C. F. R., care să permită un tratament general mai bun decât cel asigurat prin statutul funcționarilor publici; un statut care netolerând lenea și tărăgănarea în rezolvarea diferitelor chestiuni și în lucru, să dea puțința de răsplătire și de încurajare a elementelor meritoase, asigurând cu timpul pentru regia autonomă a C. F.R., un randament mai bun, cu un personal mai puțin numeros, dar mai bine retribuit.

Pentru ca persoana să fie interesat la mersul exploatării și să lucreze cu tragere de inimă, i se dă o participare la beneficiu.

În ce privește judecarea personalului trimis înaintea comisiunilor de disciplină, se va prevedea în statut înființarea unei comisii noi, care să judece apelurile celor pedepsiți de comisiunile de disciplină, cu pedepse grele ca: suspendarea pe timp limitat, lăsarea în disponibilitate și destituirea, dispozițiune care nu există în legea actuală.

Se prevede ca acest statut să fie întocmit de Consiliul de administrație și să fie supus aprobării consiliului de Miniștri, pentru a fi întărit cu decret regal.

Acest statut va avea o elasticitate mai mare și nu va necesita modificarea legii, pentru a se ameliora Condițiunile din statut, potrivit cu împrejurările și cu progresele realizate de Regia Autonomă.

Proiectul menține dispozițiunile prevăzute în legea actuală, referitoare la responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor Căilor Ferate.

Pentru ca organele de conducere să poată cunoaște în fiecare moment situațiunea financiară exactă a Regiei autonome, nu ca până acum când nu se cunoștea nici cifra datoriilor administrației, și pentru a putea face efectiv controlul angajării 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 Regiei autonome, vor putea fi urmărite și încasate prin administrațiunile financiare, după dispozițiunile legii de urmărire a veniturilor Statului.

În conformitate cu programul guvernului din anexa A a legii monetare, bugetul va fi astfel întocmit, ca să se distingă cheltuelile de exploatare curentă de cele de investițiuni (capital), iar din cele de exploatare curentă să reiasă cu exactitate acele făcute pentru personal, acele pentru exploatarea propriu zisă, întreținerea și reînnoirea căiei și materialului rulant și cheltuelile generale. 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 de practica din alți ani și de experiența făcută de alte administrațiuni similare.

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

Proiectul lasă Consiliului de administrație dreptul de a face virementele necesare dela un capitol la altul, în timpul executării bugetului.

Regia autonomă trebuind să-și sâtisfacă singură nevoile exploatării, fără să conteze pe vreo subvențiune din altă parte, trebuie să chibzuiască și să întocmească tarifele și să-și organizeze cheltuelile în așa fel, ca din veniturile ce va realiza să-și acopere toate cheltuelile de exploatare, inclusiv cheltuelile de reînnoire a materialului rulant, a materialului de cale și instalațiunilor, a cotizațiunilor pe care Regia autonomă, ca patron trebuie să le verse Cassei generale de pensuni și Cassei asigurărilor muncitorești pentru personalul respectiv, precum și sumele de plătit ca dobânzi și amortismentele necesare pentru stingerea împrumuturilor contractate.

Proiectul prevede ca transporturile făcute de Regia Autonomă C. F. R. pentru diferitele servicii publice, precum și alte prestațiuni de servicii, să i se plătească de către acestea după prețurile tarifelor, dar Consiliul de administrație nu va mai consimți la reduceri, decât în baza de convențiuni speciale și aceste reduceri nu se vor putea scoborâ sub taxa de cost, inclusiv cheltuelile generale. Această măsură eră absolut necesară pentru ca diferitele servicii publice să prevadă în bugetele lor respective sumele necesare pentru plata transporturilor de cari au nevoie, pentru ca bugetele lor de cheltueli și bugetul de venituri ale C. F. R. să fie reale.

Autonomia bugetară a Regiei este deci asigurată prin proiectul de față.

Pentru a-i asigura autonomia financiară complet, proiectul dă Regiei Autonome a C. F. R. dreptul de a contracta împrumuturi pentru acoperirea cheltuelilor trebuincioase pentru investițiunile absolut necesare.

Cum însă Regia Autonomă are în exploatare un patrimoniu al Statului, împrumuturile pe termen lung, care se acordă în baza acestui patrimoniu, nu se vor putea contracta decât prin lege specială.

Împrumuturile de care Regia autonomă a C. F. R. 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, precum și acelea de cari Regia autonomă a C. F. R. ar avea nevoie pentru acoperirea deficitelor eventuale, se vor aprobă de Consiliul de Miniștri în baza propunerii Ministerului Comunicațiilor, de acord cu Ministerul Finanțelor.

Regia Autonomă a C. F. R., cu aprobarea ministerului comunicațiilor, în înțelegere cu ministrul finanțelor, va putea întrece cheltuelile totale prevăzute în buget, dacă prin aceasta se va provoca un spor de venituri care să acopere suma cu care se depășesc cheltuelile.

În sfârșit, Regia 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 rambursă în termen scurt și nu vor putea depăși în total 20% din veniturile brute ale anului precedent.

Ca orice întreprindere comercială și industrială, Regia Autonomă este obligată a și încheia bilanțul pe care, împreună cu conturile de profit și pierdere, cu conturile de evidența gestiunii fiecărui fond și cu raportul comisiunii permanente de control, trebuie să-l înainteze Ministerului Comunicațiilor și Consiliului de Miniștri care îl va trimite apoi Curții de conturi pentru verificare. Pentru încheerea bilanțului este necesară facerea inventarului anual cu modificările intervenite în situațiunea și estimațiunea materialelor și instalațiunilor.

Pe când legea actuală impune a se prevedea în bugetul administrațiunii o cotă anuală care să se verse la tezaur, fără a preciza cum și pe ce baze se va fixa această cotă, și după aceea repartizează plusul eventual între fondul de reînnoire și îmbunătățiri și fondurile de construire de linii noi și de prime,

proiectul de lege prevede o repartizare mai rațională a beneficiului net și mai în conformitate cu repartizările făcute de întreprinderile comerciale, făcând să participe la beneficii, cu o cotă convenabilă, funcționarii și muncitorii, dându-se astfel satisfacție unei pretențiuni legitime a lor și simulându-i la îndeplinirea serviciului, așa ca beneficiile să fie cât mai mari și făcând să participe la beneficii și consiliul de administrație, pentru a depune tot interesul pentru bunul mers al regiei autonome a C. F. R.

Proiectul prevede înființarea fondurilor de rezervă, de reînnoire și de rulment, și desființarea fondului de prime din legea actuală, care, în realitate, constituie un ados la salariu, iar nu o încurajare la ameliorarea exploatareii și la reducerea cheltuielilor pentru a obține un venit net, fondul nu va mai fi necesar la punerea în vigoare a statutului personalului C. F. R. care va prevedea salarii în consecință.

Pentru controlul superior al diferitelor operațiuni contabile ale caselor și al conturilor de gestiune, proiectul prevede înființarea unei comisiuni permanente de control (consiliul de censori), compusă din trei membri și anume: un delegat al Ministerului Comunicațiilor, un delegat al Ministerului Finanelor și un expert-contabil, numit de Ministerul Comunicațiilor.

Comisiunea permanentă de control, ca și consiliul de censori din societățile anonime, va verifica pe lângă toate operațiunile contabile ale Regiei Autonome a C. F. R. și bilanțul și conturile anexe.

Această comisiune este absolut independentă de Regia autonomă, neprimind ordine nici dela directorul general, nici dela Consiliul de administrație, deci, poate, neinfluențată de nimeni să exercite un control real.

Proiectul precizează în cap. VI, că directivele generale în politica transporturilor, aprobarea modificărilor în traseul rețelei, și aprobarea tarifelor și condițiilor de transport, sunt rezervate Consiliului de Miniștri, pe baza propunerii ministrului comunicațiilor, cu avizul Consiliului superior al comunicațiilor.

Este firesc ca Statul să-și rezerve aceste drepturi, pe de o parte pentru armonizarea acestor chestiuni cu politica economică națională, și pedealtă parte pentru a-și exercita dreptul său de proprietar și Consiliul de administrație este obligat a ține seama în programele sale de lucru de aceste directive.

Proiectul precizează deasemeni procedura de urmat pentru întocmirea și aprobarea tarifelor cari, dacă trebuie să producă veniturile cari să acopere cheltuelile Regiei, trebuie în acelaș timp să țină seamă de situațiunea economică națională.

Pentru ca discuțiunea asupra tarifelor să nu se prelungească peste măsură, s'au fixat în proiectul de lege, termene pentru răspunsuri atât pentru Regia Autonomă cât și pentru Ministerul Comunicațiilor.

În dispozițiunile tranzitorii, proiectul prevede, ca și legea actuală, că Direcțiunea generală cu aprobarea Consiliului de administrație, poate până la intrarea în normal a organizării, să dea personalului disponibil pentru o bună utilizare a lui și însărcinări cari ar corespunde unor funcțiuni mai inferioare decât acelea la cari le dă dreptul, titlul și salariul lui.

Deasemeni ca și în legea actuală, proiectul prevede ca, în timpul de 10 ani, să se deroage dela art. 66 al legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, în ce privește dobânzile și amortismentele capitalului investit în C. F. R., până la 1 Ianuarie 1929.

Aceasta pentru a înlesni puțința de reafecere a Căilor Ferate.

Proiectul de lege propus, conținând dispozițiunile necesare pentru ca Regia autonomă a C. F. R. să aibă în adevăr autonomia administrativă, tehnică, comercială și de personal, avem convingerea că traducerea lui în lege va înlesni refacerea Căilor Ferate și le va asigura o exploatare rațională și rodnică pentru economia națională.

Ministrul industriei și comerțului, ad-interim la Ministerul Comunicațiilor, V. MADGEARU.

Avizul Consiliului Legislativ

PROCES-VERBAL No. 22

Sedintele dela 28 Aprilie — 4 Mai 1929.

Sub președinția d-lui Profesor I. N. Angelescu,
Prezenți fiind:

Consilieri permanenți d-nii: G. Slătineanu, St. Chicoș, G. Sărățeanu și N. Fiott.

Referent titular al lucrării d. Lazeanu și V. Iordăchescu.

Luând în discuție proiectul de lege pentru crearea Regiei Autonome a C. F. R., înaintat Consiliului de Ministerul Comunicațiilor cu adresa Nr. 6.195 din 27 Aprilie 1929, emanând dela acelaș Minister și înregistrat la acest Consiliu sub Nr. 447 dela 27 Aprilie 1929;

Ascultând raportul d-lui consilier permanent St. Chicoș și referatul d-lui referent titular M. Lazeanu și V. Iordăchescu.
Consiliul,

Constată că legea pentru reorganizarea C. F. R. din Iunie 1925, a fost abrogată de legea din 2 Febraurie 1927, la 3 August 1927; legea aceasta a fost abrogată la rândul ei, și printr'un articol unic s'a repus în vigoare legea din 1925.

Consiliul legislativ a cerut adăugarea unui al doilea articol în proiect, în care să se reproducă în întregime legea din 1925. Această reproducere a vechii legi din 1925 n'a mai constituit pentru Consiliul Legislativ obiectul unui examen amănunțit, a fost considerată nu ca un proiect de lege, ci ca o lege dejă votată și aplicată, iar Consiliul s'a mărginit a aviză pentru aplicabilitatea ei, fără nici o modificare.

I. Proiectul de lege de față abrogă dispozițiunile legii de organizare a C. F. R. în vigoare și își propune să procedeze la o nouă organizare a serviciilor acestei administrații. Despre serviciile centrale și locale ale administrației C. F. R. proiectul face însă o foarte scurtă mențiune în art. 19 și trimite în sarcina noului regulament, nu numai chestiunile de detaliu, de organizare și de funcționare a acestor servicii, dar însăși *crearea lor și a funcțiilor corespunzătoare*.

Or, desemnarea acestor servicii sau direcțiuni generale și exterioare, constituie însăși economia unei legi de organizare, iar funcțiunile pe cari le implică aceste servicii își găsesc garanția lor de stabilitate în însăși legea organică care le creiază, oricare ar fi situațiunea juridică a funcționarilor acestei administrații, oricare ar fi statutul care li s'ar creă.

Dispozițiunile art. 19 din proiect contrazice art. 88 din Constituție, alin. 8, în virtutea căruia puterea executivă nu poate creă nici o funcțiune nouă, decât pe *cale de lege*.

Regulamentul dezvoltător al unei 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 poate înființa servicii publice, nici funcțiuni publice.

În mod normal legile de organizare ale unei administrații publice prevăd în cuprinsul lor, în mod detaliat, toate serviciile cari compun această administrație, cu atribuțiunile lor respective, cu funcționarii cari le conduc. A procedă altfel, ar însemnă a lăsa în seama arbitrarului administrativ organizarea instituțiilor fundamentale, cari constituiesc însăși noțiunea și rolul statului: în concepțiunea modernă a dreptului public, Statul este sinonim cu serviciul public și își găsește în această singură noțiune, rațiunea de a fi.

II. În al doilea rând proiectul se intitulează: „proiect pentru crearea regiei **autonome** a C. F. R.“, și toate legiurile de până acum au avut tendința din ce în ce mai marcată, de a asigura acestei administrații o cât mai largă autonomie financiară și administrativă. Or, procedeul acesta de a creă și organiza prin regulament serviciile și de a pune astfel pe funcționarii cari le conduc în directă și exclusivă dependență de autoritățile superioare administrative, cari pot desființa servicii și funcțiuni, sau îngredi și împiedică prin simple măsuri regulamentare atribuțiunile și rolul acestor func-

ționari, este de natură să zădărnicească întreg avantajul unei autonomii acordate prin lege.

Autonomie înseamnă libertate de acțiune, iar libertatea de acțiune nu poate exista atâta vreme cât existența serviciului și a funcțiilor, precum și competența agentului chemat să lucreze și să organizeze, este supusă intervențiilor frecvente ale autorității superioare și limitată după împrejurări.

Legea este singura și cea mai perfectă garanție a acestei autonomii; **autonomia** este un principiu mare de organizare și acest principiu, legea este chemată să-l stabilească și să-i determine întinderea.

Consiliul este deci de părere că toate dispozițiunile referitoare la crearea și organizarea serviciilor administrației C. F. R. să fie prevăzute chiar în lege și nu lăsate în seama regulamentului.

III. Capitolul III, art. 20 și 21 din proiect, vorbesc de un Comisar al guvernului pe lângă C. F. R., de rolul și atribuțiunile acestuia.

Instituirea unui Comisar al guvernului pe lângă o regie publică comercială cum este administrația C. F. R., este o derogare dela legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, care prevede instituirea unui asemenea Comisar numai la regia mixtă. Afară de aceasta, consiliul crede că instituirea unui Comisar al guvernului la o regie publică comercială nu este necesară, ba chiar mai mult că este inadmisibilă.

Un Comisar al guvernului își găsește justificarea într-o întreprindere comercializată mixtă, care nu este altceva decât o societate particulară anonimă pe acțiuni, unde Statul, ca și oricare particular, participă cu aportul său în bani sau în natură. Comisarul guvernului este acolo într'adevăr reprezentantul intereselor de ordin general ale Statului. Hotărârile consiliului de administrație sunt executorii în principiu, fără o prealabilă aprobare din partea Statului. Numai Comisarul guvernului, aducând la cunoștința autorității superioare hotărârile ce i se par că ating interesele generale ale Statului, dă prilej șefului administrației publice să se pronunțe în cazurile deferite de Comisar.

Căile Ferate sunt însă un serviciu **emnamente public**, căruia, din cauza caracterului său comercial, care necesită mai

multă libertate de acțiune și mai multă promptitudine, i se acordă o **oarecare autonomie financiară și administrativă**.

Autonomia financiară se relevă din faptul că administrația căilor ferate are un buget propriu a cărei executare nu este stânjenită și îngreuiată de regulile prea rigide ale legii contabilității publice a Statului, care convin celorlalte servicii publice de Stat.

Autonomia administrativă, mult mai atenuată decât cea financiară, consistă în aceea că se instituie în fruntea acestei administrații un consiliu de administrație, cu atribuțiuni bine determinate prin lege. Pentru a evidenția mai bine caracterul acestei autonomii și importanța ei, trebuie observat că atribuțiunile Consiliului de administrație sunt de două feluri: atribuțiuni de administrație interioară, prin care Consiliul hotărăște în **ultimă instanță** asupra propunerilor comitetului de direcție și ale directorului general și în al doilea rând, atribuțiuni de politică economică, tarifară, etc., când Consiliul face propunerile ce crede de cuviință șefului Departamentului de care depinde administrația C. F. R., adică ministrului de comunicații.

Cu alte cuvinte, din cauza caracterului de serviciu public al C. F. R., și mai ales din cauza rolului hotărâtor pe care-l are acest serviciu în politica economică și în chestiunile de politică națională în genere, administrația C. F. R. rămâne într-o largă măsură în dependența și sub supravegherea directă a guvernului țării, care va aviza și va decide în chestiunile importante.

Un comisar al guvernului nu mai poate avea nici un rol, de vreme ce toate chestiunile mari sunt raportate spre aprobare Ministerului de Comunicații, și de vreme ce chestiunile de administrație interioară sunt supuse de comitetul de direcție sau de directorul general consiliului de administrație, care va decide singur sau prin Consiliul de Miniștri, și de vreme ce chestiunile de administrație interioară sunt supuse de comitetul de direcție sau de directorul general consiliului de administrație, care va decide în ultimă instanță, confirmând prin aceasta ideea de autonomie administrativă pe care legiuitorul a avut intențiunea să i-o acorde. Intervențiunea unui comisar al Guvernului în aceste atribuțiuni ale consiliului de administrație s'ar face de sigur în dauna autonomiei pe care legea înțelege să o acorde administrației C.

F. R., și deci ar contraveni însuș scopului urmărit de legiuitor.

Dar art. 21 din proiect mai prevede că în caz de conflict între părți, adică între ministru și consiliul de administrație al C. F. R., un tribunal special va rezolvă conflictul, statuând fără apel, cu majoritate de voturi. Un asemenea conflict ar putea lua naștere atunci când consiliul supunând spre aprobarea ministrului chestiunile asupra cărora singur ministrul poate decide, și anume cele enumerate de § b, c, d, e, f, g, h, l, m, q din art. 9 înțelege să nu se supune deciziunilor acestuia. Conflictul acesta nu poate avea loc, fiindcă nu poate exista conflict între două administrații publice, dintre cari una subordonată celeilalte prin lege, este dator să se conformeze ordinilor primite dela autoritatea superioară.

Rezolvarea conflictului printr'un tribunal special ar exagera și mai mult anomalia produsă prin dispozițiunile de mai sus și ar răsturnă tot sistemul pe care se bazează organizația erarhică a oricărei administrațiuni politice.

În baza acestor considerațiuni, Consiliul este de părere că art. 20 și 21 din proiect trebuiesc șterse.

IV. Art. 22 al proiectului lasă pe seama administrației crearea unui statut al funcționarilor administrației C. F. R., căroră nu li se va mai aplica statutul funcționarilor publici.

Or, acești funcționari, au trăit până acum sub acelaș regim ca și funcționarii publici, li s'a aplicat acelaș statut, iar statutul funcționarilor este concretizat printr'o lege. Dispozițiunile legale cari stabilesc regimul funcționarilor publici, drepturile și îndatoririle lor, nu se pot modifica pe cale de simple măsuri administrative sau pe cale de regulament, pentru că aceasta ar fi contrar Constituției. Legea se modifică sau se arbogă numai printr'o măsură similară, adică tot prin lege.

Consiliul este deci de părere că noul statut al funcționarilor administrației C. F. R. să fie stabilit pe cale de lege. Legea aceasta însă nu va putea atinge drepturile câștigate ale acestor funcționari; ea se va face respectându-se garanțiile și drepturile prevăzute în art. 64 și 66 din statutul funcționarilor publici, care de altfel în art. 67 și 69 prevede că „pentru ca legile de organizare și tabelele de personal să păstreze armonia și unitatea necesară, se va luă asupra lor, în prealabil avizul Consiliului Superior Legislativ și nu se vor prezentă Corpurilor Legiuitoare, decât însoțite de acest aviz“.

V. In afară de aceste constatări, Consiliul menționează următoarele observațiuni de detaliu:

Art. 34 din proiect face o repetire inutilă a dispozițiunii art. 9, litera i.

Art. 41 din proiect, al. ultim, face o altă repetire inutilă a dispozițiunii art. 40 lit. a.

Art. 40, lit. b din proiect face o greșită trimitere la art. 55 din proiect.

Art. 53 din proiect face o greșită trimitere la art. 5 al proiectului.

Cu aceste precizări și modificări, Consiliul este de părere că proiectul de față urmează a fi supus debaterilor Corpurilor Legiuitoare.

Președinte, **I. N. Angelescu.**

Consilieri permanenți: **G. Slătineanu, St. Chicoș, G. Sărățeanu, N. Hiott.**

Referenți: **M. Lazeanu și V. Iordăchescu.**

BCU Cluj / Central University Library Cluj

Raportul dela Senat

Domnilor senatori,

Proiectul de lege pentru crearea Regiei autonome a C. F. R., votat și adoptat de Adunarea deputaților în ședința dela 6 Iunie 1929 și adus în deliberarea Senatului cu Mesajul regal Nr. 1.719 dela 6 Iunie 1929, secțiunile d-voastre, luându-l în cercetare, l-au admis toate, numind delegați:

Secțiunea I pe d. T. Pisani;

Secțiunea II pe d. C. R. Mircea;

Secțiunea III pe d. Marin Ilinca;

Secțiunea IV pe d. Inginer D. Iorgovici;

Secțiunea V pe d. Pompiliu Ionescu;

Secțiunea VI pe d. Andrei Livezeanu, și

Secțiunea VII pe d. Apostol Popa, cari întrunindu-se în ziua de 7 Iunie 1929, sub președinția d-lui senator Ing. D. Iorgovici, luând parte la ședință raportorul comisunii respective care a fost convocat, și luând din nou în cercetare sus arătatul proiect de lege, precum și raportul comisunii respective, l-a adoptat pe considerantele următoare:

Domnilor senatori,

Proiectul de lege pentru crearea Regiei autonome a C. F. R. votat de Camera Deputaților după propunerea d-lui ministru ad-interim al Comunicațiilor, care a întocmit proiectul, a fost supus atât în Camera Deputaților cât și în comisia Comunicațiilor a Senatului și în secțiuni unor discuțiuni foarte largi și amănunțite — mai ales în urma explicațiunilor d-lui ministru Madgearu, cari au pus întregul Parlament în măsură

să cunoască situațiunea reală a C. F. R. în prezent, precum și ameliorările pe cari întreaga țară le așteaptă, în dorința de a vedea administrația C. F. R. redevenind ceea ce eră înainte de războiu: **podoaba organizației noastre de Stat.**

Din expunerea de motive, atât de documentată și atât de luminoasă a d-lui ministru, domniile voastre v'ați putut face o idee cât mai complectă posibil de ceea ce eră administrația C. F. ale Statului înainte de război și de progresivitatea descompunerii acestui organism atât de important pentru viața noastră de Stat în perioada de după război.

S'ar părea, că descreșterea progresivă în rezultatele funcționării acestui organism se datorează numai faptului, că direcția generală a C. F. R., după război, găsindu-se în situațiunea de a se reface, a avut nevoie de credite pe cari nu le-a putut găsi. Lumea întreagă și în special diriguitorii politici ai Statului nostru de după război au ajuns însă la alte concluzii și anume la convingerea că un asemenea organism nu poate să fie condus și nu poate să dea rezultatele pe cari noi le așteptăm, decât punându-l în măsură să funcționeze ca un organism industrial, așa cum este el în realitate, având adică la conducere organe în măsură să se poată mișca independent, responsabile de gestiunea lor și putând să evedențieze față de capitalistul care i-a pus la dispoziție toate mijloacele pentru funcționare, **în cazul de față Statul**, un bilanț contabilicesc, în care într'o parte să fie însemnat activul iar într'altă parte pasivul, așa cum se face la orice întreprindere industrială și așa cum legile țării obligă pe orice întreprindere industrială să se comporte.

Ori, din expunerea de motive a d-lui ministru, noi aflăm că nici până astăzi nu s'a putut întocmi un inventar al averii C. F., prin urmare, că nici până astăzi C. F. nu pot să-și înscrie la capitolul „activ“ valoarea unui avut, pe care încă nu-l cunoaștem. Rezultă deci, că organizația actuală a C. F., cu toate încercările timide cari s'au făcut prin legea de autonomie existentă, sau prin crearea unui subsecretariat de Stat, care să dea mai multă libertate de mișcare organelor componente ale acestei administrații, făcându-le mai independente de ruajul Ministerului de Comunicații, nici până astăzi nu a ajuns la o stabilizare și la o concretizare în modul său de funcționare.

Contabilitatea propriu zisă la Direcțiunea Generală a C. F. n'a existat și nu există. Din această cauză s'a întâmplat fap-

...tul extraordinar, că cu ocaziunea împrumutului când C. F. au fost obligate să-și achite toate datoriile contractate în trecut, nu a fost în măsură să dea cifra exactă a acestor datorii. Lipsei de contabilitate se datorește faptul, că nu există un tablou sau un registru inventar de toate materialele aflate în depozite și prin urmare o imposibilitate de a se cunoaște necesitatea de noi cumpărări de materiale, de cari această administrație are nevoie, fie pentru întreținerea liniilor, fie pentru repararea vagoanelor, fie pentru repararea locomotivelor.

De aceea vedeți în proiectul de lege prevederea că până în Decembrie 1929 inventarul să fie gata întocmit de o comisiune în care va intra și un delegat al Ministerului de finanțe. Tot pentru aceleași motive vedeți că proiectul mai prevede organizarea unei contabilități întocmită după principiile contabilității întreprinderilor industriale și comerciale.

Dintr-o lipsă de precizare a sistemului care trebuie să regăsească în viitor această importantă administrație de Stat, legea actualmente în vigoare nu a dat libertate suficientă nici Directorului General, nici Consiliului de administrație, pentru ca să hotărască în ce măsură și pe ce căi se poate realiza o descentralizare într-o administrație atât de vastă, fără de care descentralizare nu este posibilă o conducere normală și folositoare a C. F. Nici măcar în recrutarea personalului nu s'au precizat normele după cari acest personal trebuie recrutat și nu s'au prevăzut anumite incompatibilități, precum și anumite calități în integrarea corpului funcționăresc al acestei administrațiuni.

Înainte de război corpul nostru tehnic, care reprezintă și astăzi în societatea noastră românească un corp de elită, disciplinat, cult și ordonat, reușise să dea acestui organism un aspect, corespunzând unei situațiuni de fapt, de o administrație bine condusă, cu conducători corecți, competenți și devotați, și administrația C. F. până înainte de război a fost model de administrație nu numai în țara noastră, dar comparată chiar cu alte administrații similare străine.

Războiul mondial aducând atât de mari și extraordinare schimbări nu numai în posibilitățile de realizare, dar încă și în mentalitatea oamenilor, și schimbând în acelaș timp posibilitățile de trai, au făcut ca o bună parte din vechiul personal a fost silit să-și caute mijloace de existență mai con-

venabile în întreprinderi private, iar acei cari din devotament au rămas mai departe în administrația C. F. s'au văzut la un moment dat înecați în noianul de noi tendințe și de noi apucături, cari ca o cangrenă s'au răspândit pe întreaga suprafață a țării, și nu au mai putut să facă să continue disciplina de fier care există în această administrație înainte de război. Așa se explică pentru ce cu toată competența, cu toată dragostea, cu tot devotamentul tehnicianilor din fruntea administrației C. F., totuși aspectul acestei administrații ia din zi în zi o formă care nu corespunde întru nimic cerințelor Statului sau ale vieții noastre economice. Aș fi un necunoscător al situațiilor de fapt dacă nu aș recunoaște aci în fața d-voastră tot meritul și toate calitățile de cari corpul nostru tehnic a fost și este înzestrat, și grație cărora el poate, bine încadrat și susținut și de mijloacele materiale, ca și de mijloacele morale, să redea administrației C. F. forma și fondul cu care se lucră înainte de război, și tocmai aceasta este scopul legii de față. Printr'o autonomie reală se dă consiliului de administrație și direcției generale toate atribuțiunile pe cari le are în fapt în consiliul de administrație și un director general al unei întreprinderi industriale. Prin crearea unui statut special al funcționarilor C. F. se stabilește o legătură mai intimă, mai concretă între întreprindere și acei chemați să o servească. Eu socotesc, că prin punerea în aplicare a acestei legi, funcționarii C. F., încadrați într'un statut al lor, vor fi mai conștienți și mai hotărâți, dacă nu și mai disciplinați, în executarea tuturor actelor și tuturor măsurilor menite să repună această administrație publică în starea de înflorire de înainte de război, pentru ca întreaga suflare românească s'o poată spune: **Căile Ferate s'au refăcut cu ajutorul Statului, este adevărat, dar și cu devotamentul și disciplina funcționarilor cari le servesc.** Spun aceasta pentru că criticile cari s'au adus din acest punct de vedere proiectului de lege pe care-l discutăm, se bazează în mare parte pe această aparență de nerecunoaștere a drepturilor câștigate. Proiectul de lege departe de a nu recunoaște aceste drepturi, le întărește punându-le în cadrul real al putinței de apărare a acestor drepturi, prin însuși rezultatele obținute cu munca celor cari le reclamă. Căci ce fel de drepturi câștigate ar fi acelea ale unor funcționari, funcționând într'o administrație publică, care zi de zi se ruinează, ale cărei posibi-

lități de existență proprie zi de zi se năruiesc și contra căroră toată lumea strigă: Căile Ferate nu merg din cauza nediscipliniei funcționarilor și din cauza lipsei lor de devotament? Eu sunt cel dintâi care să protestez în contra acestei acuzațiuni, ca unul care cunosc perfect de bine și mentalitatea și dragostea de meserie a conducătorilor C. F.; dar cum într'o întreprindere industrială bine condusă personalul administrativ și tehnic se recrutează și se înaintează după serviciile reale, pe care fiecare le aduce întreprinderii, tot așa trebuie să fie și cu personalul administrației C. F., care numai în momentul când va avea un statut propriu, va putea să fie selecționat și ameliorat, căci numai atunci va fi posibil să dispară sistemul numirilor și înaintărilor pe baze de intervenții și influențe, altele decât acele cari interesează bunul mers al întreprinderii. Iar conducătorii puși la adăpost de asemenea intervenții vor putea impune personalului disciplina atât de necesară într'o administrație atât de vastă ca aceea a C. F.

Tot astfel este și cu dreptul pe care guvernul și-l rezervă prin lege, de a avea un comisar al său pe lângă consiliul de administrație, comisar care va fi un fel de trăsură de unire între guvern care reprezintă dreptul Statului, ca unul ce a pus la dispozițiunea administrației C. F. o avuție imensă, și între interesele bine înțelese ale administrației C. F., pe care comisarul guvernului, fiind zi cu zi în măsură să le cunoască, tot zi cu zi va fi în măsură să le transmită guvernului pe care-l reprezintă. Deci departe de a fi o jenă în administrație, comisarul guvernului, după părerea noastră, are un rol extraordinar de important și în acelaș timp un rol foarte frumos, acela de a stabili armonia între interesele generale reprezentate prin guvernul care l-a delegat și interesele speciale ale Administrației C. F., pe care este în măsură să le cunoască în toată desfășurarea lor.

Critica ce s'a adus că prin această autonomie, așa cum o prevede proiectul de lege și mai ales prin instituirea arbitrajului, rolul Ministerului de Comunicație ar fi aproape anihilat, este iarăș, după aprecierea noastră, o părere greșită, fiindcă arbitrajul tocmai ar avea de scop să stabilească între intențiunile guvernului și între necesitățile economice și industriale ale întreprinderii aceeaș armonie, fără de care progresul nu poate să existe, progres care este atât de mult dorit și așteptat de lumea întreagă.

Domnilor senatori,

Atențiunea încordată, pe care întreaga lume românească o dă problemei refacerii C. F., se datorează nu numai faptului că această administrație după război a mers încontinuu în descreștere și a adus continuu deficite în bugetul Statului, dar se datorează mai ales faptului că întreaga noastră viață de Stat și în special viața economică a țării sunt în legătură intimă cu modul cum funcționează această administrație publică. Ar fi inutil cred să înșir în acest raport toate interesele care se leagă de o bună funcționare a căilor noastre ferate. Industria și comerțul sunt afectate în bine sau în rău prin tarifele de transport, prin posibilitățile de transport, prin legăturile care se stabilesc între cercurile industriale și piețele de consumație, prin posibilitățile de tranzit, prin posibilitățile de legătură între transportul pe uscat și transportul pe apă; și din acest punct de vedere ne-a bucurat foarte mult declarațiunea pe care d. ministru a făcut-o în comisiunea specială a transporturilor că va veni cu un proiect modificator al legii pe baza căreia funcționează Comisiunea superioară consultativă a Ministerului de Comunicații, modificare prin care se va prevedea creierea în sânul acestei comisiuni a unei comisiuni permanente de tarife pentru căile noastre ferate. După părerea mea această comisiune va trebui să fie întocmită nu numai pentru tarifele de transport pe uscat, dar și pentru tarifele de transport pe apă și în aer, căci numai printr-o permanetizare și o normalizare a politicii tarifelor, căile ferate ale Statului vor putea realmente să aducă foloase vieții noastre economice și să înlesnească, prin legături normale cu celelalte mijloace de transport, schimbul de mărfuri în condițiuni de rapiditate și conveniență tarifară, fără de care prôgres economic nu poate să existe într-o țară. Ar trebui însă să vă vorbesc că în zadar ne ocupăm de a înzestra C. F. cu mijloace de locomoțiune dacă gările și liniile de garaj în gări, nu vor fi transformate și completate în așa mod încât să corespundă traficului de pe întregul teritoriu al țării, trafic pe care îl sperăm din ce în ce crescând. Ar fi iarăși inutil să vă reamintesc necesitatea ameliorării porturilor și sporirii lor, reînnoirea întregului utilaj al porturilor și el în legătură cu putința unei funcționări normale a C. F. Am convingerea că prin autonomia ce se dă

C. F. prin proiectul actual, toate aceste probleme vor putea fi rezolvate într'un spirit comercial și industrial, iar nu într'un spirit biurocratic, cum s'a făcut foarte adese ori până astăzi.

Toate prevederile proiectului de lege ce vi se prezintă spre votare tind la rezolvarea acestei probleme, armonizarea intereselor generale ale Statului cu interesele speciale ale C. F., ca întreprindere comercială și industrială. Legătura care a rămas și care s'a concretizat în proiectul de lege în articolele cari stabilesc relațiunile între administrația C. F. ca regie autonomă și Ministerul de Comunicații ca organ suprem de control, sunt întocmite în așa mod încât în situațiunea actuală nu se poate cere nimic mai mult, nici ca prevedere, nici ca posibilități de executare. Interesant este, că prin articolele 29 și următoarele din cap. V al proiectului de lege, precum și articolele 46—50, cari formează capitolul IV, **Controlul Financiar**, se reglementează și se precizează în acelaș timp și modul cum controlul veniturilor și cheltuelilor Statului va trebui să se facă în viitor, control preventiv în primul rând și control administrativ în al doilea rând; precum și regulile contabilicești, după cari în viitor se va ține în evidență starea finanțelor acestei administrațiuni publice care totuși prin lege capătă autonomia necesară pentru a deveni o administrațiune realmente industrială.

Ca orice lege, oricât de perfect ar fi întocmită, această lege va da rezultate bune sau rele, după cum spiritul în care ea va fi aplicată va fi conform cu ceea ce țara întreagă așteaptă dela devotamentul și patriotismul personalului, care va forma în viitor personalul de conducere și de execuție al acestei întreprinderi. In ce mă privește am căpătat convingerea, că în proiectul de lege care ni se supune spre votare sunt prevăzute toate măsurile posibile de prevăzut, pentru asigurarea unei bune funcționări a administrației C. F., și în această convingere, vă rog d-lor senatori, să votați proiectul pentru ca, cu un moment mai devreme, administrația C. F. să-și recapete stabilitatea și încrederea de cari are nevoie și pentru ca țara întreagă să poată să constate într'un viitor sper foarte apropiat, o ameliorare în rezultatele obținute prin noile directive ce se dau administrației C. F. prin proiectul de lege supus deliberărilor d-voastre.

Raportor, C. R. MIRCEA.

Raportul de la Cameră

Domnilor deputați,

Comisiunea permanentă de lucrări publice, căi ferate, căi de comunicații și marină comercială a Adunării deputaților, întrunindu-se în număr regulamentar, în ședințele dela 8, 13, 15, 16 și 17 Mai 1929, a luat în cercetare proiectul de lege privitor la creerea Regiei Autonome a C. F. R.

În urma discuțiilor ce au avut loc, precum și a explicațiilor date de d. ministru al industriei și comerțului ad-interim la Ministerul Comunicațiilor, comisiunea a admis acest proiect de lege cu modificările prevăzute în proiectul de lege ce însoțește acest raport și vă roagă, d-lor deputați, a-i da și aprobarea d-voastră.

În conformitate cu prescripțiile art. 93 din regulamentul interior al Adunării, au fost desemnați d-nii Badea Nistor, Corodeanu Nicolae și Racoviță Mih., general.

Domnilor deputați,

Prezentul proiect de lege pentru creerea Regiei Autonome a căilor ferate Române prevede organizarea căilor ferate pe baza unei reale și largi autonomii, sub forma de regie publică comercială.

El este întocmit în conformitate cu principiile administrative și financiare ale economiei private, reprezentând prima și cea mai însemnată aplicare a „legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice“, cu oarecari derogări și ținând seamă de prevederile și indicațiile date prin „programul de stabilizare

monetară și dezvoltare economică”, adpotat de guvernul român, cu prilejul încheierii împrumutului extern și votării „Legii Monetare”.

Prin acest proiect „Regia Autonomă a C. F. R.” este persoană juridică și preia în exploatare și administrarea sa toate bunurile mobile și imobile afectate căilor ferate, a căror inventar total și estimativ va urmă să fie întocmit până la 31 Decemvrie 1929.

Noua organizare autonomă a căilor ferate este bazată din punct de vedere administrativ pe un consiliu de administrație, un comitet de direcție, o direcție generală și un comisar al guvernului.

Consiliul de administrație este alcătuit așa fel, încât el reprezintă în primul rând emanațiunea intereselor economice generale ale țării, în al doilea rând competența necesară pentru soluționarea problemelor cu caracter tehnic, economic și juridic, și în al treilea rând reprezintă interesele Statului ca deținător al întregului avut al căilor ferate.

În adevăr, interesele economiei generale ale țării sunt reprezentate în acest consiliu prin cei trei delegați specialiști în chestiunile financiare, economice și juridice, precum și prin trei ingineri specialiști în chestiunile de combustibil, mecanică și chimie industrială, iar interesele Statului sunt reprezentate prin delegatul Ministerului de Comunicații și prin comisarul guvernului.

Acesta din urmă va asistă la ședințele consiliului de administrație, cu vot consultativ și va avea dreptul să suspende executarea oricărei hotărâri ce i-ar părea contrară legilor, regulamentelor, politicii economice generale și intereselor Statului, referind imediat Ministerului Comunicațiilor, care trebuie să decidă în termen de 15 zile. În caz de litigiu între Minister și consiliu, el va fi tranșat de un tribunal arbitral, compus din primul-președinte al Curții de casație ca președinte și din câte doi membri numiți de Minister și consiliu.

Consiliul astfel alcătuit, i s'au acordat cele mai largi puteri pentru rezolvirea chestiunilor importante și principale, ca: programe de lucru, încheieri de contracte, aprobări de cheltuieli în limitele cifrei totale a bugetului, putând eventual face virimentele necesare între diferențele capitole bugetare, etc.

Sunt rezervate aprobării Ministerului Comunicațiilor și Consiliului de Miniștri numai directivele generale ale politicii

transporturilor, chestiunile referitoare la traseul rețelei și construirea de noi linii, stabilirea tarifelor, încheierea convențiilor cu alte administrații, examinarea bugetului înainte de a-l supune Parlamentului în cifrele lui totale, examinarea bilanțului și a conturilor anexe înainte de a fi trimise la Curtea de conturi, aprobarea statutului personalului și a regulamentelor de ordine publică în legătură cu căile ferate române.

Toate celelalte chestiuni, referitoare la administrarea, exploatarea și aplicarea bugetului au rămas în seama consiliului de administrație.

Pentru a feri consiliul de administrație de orice influențe politice, s'a menținut incompatibilitatea calității de membru cu mandatul de membru al Parlamentului; iar pentru a sustrage căile ferate de sub aservirea unor anumite grupuri financiare și industriale, cărora au fost până acum subordonate interesele acestui serviciu public, s'a prevăzut în mod strict că membrii consiliului de administrație nu pot face parte din întreprinderi furnizoare ale căii ferate sau ale căror interese ar fi contrarii cu ale ei.

În această formă credem a fi dat consiliului de administrație C. F. R. independența, competența și continuitatea necesară conducerii unei întreprinderi ca aceea a căilor ferate române, scoțând-o astfel de sub influența dăunătoare a partidelor politice și aducându-i elasticitatea și spiritul comercial, care s'o adopteze nevoilor reale și mereu schimbătoare ale economiei naționale.

În vederea rezolvării urgente a lucrărilor curente și în special în vederea pregătirii și a utilizării căilor ferate cu tot ceea ce este necesar, atât ca material, cât și ca personal, pentru buna și regulata lor funcționare, consiliul de administrație delegă o parte din atribuțiile sale unui **comitet de direcție**, compus din 2 membri ai consiliului și directorul general.

Înainte de consiliul de administrație se aduc proiecte studiate și propuneri ferme, pe baza de referate, după ce în prealabil au fost discutate în comitetul de direcție.

Consiliul examinează și studiază aceste propuneri și le aprobă sau le modifică, putând eventual cere noi studii și completări, dar nu trebuie decât în mod excepțional să ia inițiativa.

Inițiativa aparține organului responsabil de execuțiune, care este **directorul general**.

Directorul general este investit, prin actualul proiect de lege, cu cele mai largi puteri, în ceea ce privește executarea programului de activitate stabilit de consiliul de administrație, cât și în conducerea personalului subordonat.

Trebuie să ajungem la convingerea că o întreprindere cu caracter economic valorează în esență aceea ce valorează șeful ei.

De aceea directorul general posedând anumite calități de experiență, competență și autoritate, trebuie să aibă latitudinea necesară pentru a putea exercita funcțiile sale, să poasădă libertatea de a conduce nestânjenit un întreg ansamblu de operațiuni — dualitatea sau multiplicitatea conducerii care se întâlnește atât de des, mai ales în întreprinderile de Stat fiind cauza principală a desorganizării și a nereușitei acestor întreprinderi — iar în al treilea rând să aibă stabilitatea necesară pentru a putea imprimă continuitatea în executarea unui program de acțiune.

Nu cu directori cari se schimbă pe fiecare an — dela război încoace s'au perindat 11 directori generali — se poate realiza o operă continuă și unitară la căile ferate.

De aceea actualul proiect de lege prevede că directorul general va putea eventual fi angajat de către consiliul de administrație cu aprobarea Ministerului de Comunicații prin contract pe un număr de ani.

Având însă latitudinea și unitatea conducerii, precum și stabilitatea funcției, directorul general are ca un corolar necesar și o responsabilitate efectivă; responsabilitate care nu trebuie să se limiteze numai la corectitudinea gestiunii sale, ci ea trebuie să fie extinsă și asupra rezultatelor și rentabilității exploatării.

Numai investind pe directorul general cu astfel de puteri, respectiv răspunderi, vom putea modifica structura organizării căilor ferate, introducând spiritul de inițiativă și stimulentele muncii organizate și scoțând influența politică sau a cercurilor interesate din angrenajul administrației ei.

În ceea ce privește **organizarea internă** a căilor ferate, actualul proiect de lege prevede principial o largă descentralizare în vederea satisfacerii prompte a transporturilor și soluționării urgente a diferitelor chestiuni.

S'a lăsat însă în seama consiliului de administrație de a aprecia măsura și timpul potrivit pentru înfăptuirea acestei descentralizări pe cale de regulament, având în vedere că o atare modificare reclamă o anumită elaborare administrativă și educație economică a personalului căilor ferate.

În ceea ce privește **personalul** căilor ferate, care are un rol covârșitor în bunul mers al exploatării și în siguranța circulației, proiectul de față prevede scoaterea acestui personal de sub regimul rigid al actualului statut al funcționarilor publici și întocmirea unui statut special propus de consiliul de administrație și decretat de guvern.

Acest statut va fi alcătuit după principiile ce trebuie să stea la baza oricărei întreprinderi comerciale, având elasticitatea necesară pentru a putea fi adaptat, potrivit cu împrejurările și progresele realizate de Regia Autonomă.

Regimul inamovibilității funcționarilor care are o aplicare efectivă în instituțiile de Stat, magistratură, profesorat, etc., unde este vorba mai mult de conștiinciositatea și calitățile morale ale funcționarului, decât de inițiativa, răspunderea și forța lui de muncă, nu nu poate fi menținut cu acelaș succes în instituțiile cu caracter economic, precum sunt căile ferate.

În organizația bazată pe principiile de autonomie a căilor ferate, acest regim al inamovibilității funcționarilor, nu mai poate însemna decât o primă de încurajare dată indolenței și incapacității și duce forțamente la anihilarea inițiativei și la acoperirea răspunderii funcționarilor.

În noua organizare a personalului Regiei Autonome a căilor ferate române, bazată pe principiile de autonomie, competență și responsabilitate, trebuie să domnească normele de selecționare și tratare a personalului pe baza meritelor personale, a capacității și a puterii de muncă a fiecăruia, pentru a stimula energiile și inițiativele individuale.

Nu mai poate fi admisibil ca personalul căilor ferate române, care pentru o mică neglijență sau neatenență în serviciu este făcut răspunzător în fața justiției cu averea sa și adesea supus pedepsei cu închisoare, să i se aplice acelaș tratament ca personalul din administrațiile publice, cari sunt departe de a avea aceleași răspunderi.

Numai dând fiecărui funcționar partea sa de inițiativă și răspundere, se va putea spori randamentul întreprinderii de Stat a căilor ferate, numai așa se va putea înfrâna plaga blu-

rocației de azi și numai așa se va pune capăt răului principal care roade la temelie organizarea căilor ferate pletora de personal.

În ceea ce privește **organizația financiară** a căilor ferate, proiectul de lege prevede și aici cea mai largă **autonomie financiară** bazată pe principiile pe cari o îndelungată practică a activității industriale și financiare le-a stabilit.

În primul loc se prevede transformarea radicală a tehnicii contabilității actuale și adoptarea contabilității industriale, care este **contabilitate în partidă dublă** cu înregistrarea imediată a oricărei operațiuni care va putea reflecta în tot momentul situația financiară exactă a exploatării căilor ferate și va putea realiza efectiv controlul angajării cheltuelilor și plăților.

În concordanță cu „programul de stabilizare monetară și dezvoltarea economică” a legii monetare, **bugetul** căilor ferate va trebui să fie astfel întocmit încât să se distingă cheltuelile curente de exploatare și întreținere a rețelei și a materialului rulant, de cheltuelile de investițiuni sau de capital, adică toate cheltuelile destinate ameliorării și dezvoltării rețelei și materialului, precum și executării construcțiilor de noi linii.

Primele cheltueli de exploatare curentă vor fi împărțite astfel încât să facă să reiasă în mod precis cheltuelile personalului, exploatarea propriu zisă, întreținerea și reînnoirea căii și a materialului rulant și cheltueli generale. Numai deosebind și comparând aceste categorii de cheltueli, se vor putea trage concluziuni și indicațiuni asupra eficacității organizării și a regulatei funcționări a exploatării C. F. R.

Principiul exploatării căilor ferate va fi ca veniturile traficului să acopere cheltuelile exploatării, fără a face apel la nici o subvențiune din partea bugetului general, așa că tarifele vor trebui să fie astfel întocmite și chibzuite ca din veniturile lor să se acopere nu numai cheltuelile de exploatare propriu zise, dar și dobânzile și amortismentul atât a capitalului prim de investiție cât și a împrumuturilor pentru noile instalații, precum și cotizațiile pe cari ca patron, Regia Autonomă trebuie să le verse Casei centrale de pensii și Casei asigurărilor muncitorești pentru personalul respectiv.

În scopul realizării acestui echilibru bugetar, actualul proiect prevede ca transporturile și orice prestațiuni de servi-

cii a Regiei Autonome pentru diferitele instituții și servicii publice, să se plătească după tarifele în vigoare, iar eventualele facilități de transport și modalități de plată nu se vor putea face decât prin convenții speciale și în nici un caz sub prețul de cost inclusiv cheltuelile generale.

Pentru a asigura o completă autonomie bugetară, proiectul de față dă Regiei Autonome dreptul de a depăși cu aprobarea Ministerului de Comunicații și Finanțe, cheltuelile totale prevăzute pe baza unor sporuri cerute de venituri, iar consiliul de administrație are dreptul a face orice virimente între diferitele capitole ale cheltuelilor.

Pentru acoperirea deficitelor eventuale atât în cursul cât și la finele exercițiului, Regia Autonomă C. F. R. este autorizată, în caz că nu ar putea obține avansuri dela Tezaur, de a contracta împrumuturi cu termene scurte cu aprobarea Consiliului de Miniștri.

Pentru investițiuni importante pe cari Regia Autonomă nu le poate face din veniturile sale, se vor putea contracta împrumuturi pe termene lungi, însă numai prin legi speciale.

*
BCU Cluj / Central * University Library Cluj

Pentru a ne da seama însă în tot momentul de mersul exploatării și spre a stabili în mod precis costul de revenire a acestei vaste uzini, care este calea ferată, nu este suficient numai a juxtapune pe două coloane bugetare cifrele veniturilor și acele ale cheltuelilor, ci degajând din înșirarea mai mult sau mai puțin chartică a bugetului, elementele similare ce compun întreprinderea căilor ferate, trebuie să le cântărim pe baza întregului activ și pasiv, spre a putea stabili în conturi clare și precise beneficiile sau pierderile reale.

În acest scop actualul proiect prevede ca Regia Autonomă C. F. R. să încheie la finele fiecărui an, ca orice întreprindere comercială, un bilanț pe care împreună cu contul de profit și pierdere, cu conturile de gestiune a fiecărui fond și cu raportul comisiei permanente de control, va trebui să-l înainteze Ministerului de Comunicații, pentru a fi supus, după ce va fi fost văzut de Consiliul de Miniștri, controlului Curții de conturi.

Dacă este beneficiul net, consiliul de administrație va dispune repartitia lui după anumite norme, având grije de a constitui un fond de rezervă (8—15%), care ca și în între-

prinderile private să servească a face față diferitelor împrejurări neprevăzute, fără a recurge la alte fonduri ale Tezaurului și făcând să participe la aceste beneficii, atât funcționaril și muncitorii, ca o satisfacție a unor legitime revendicări sociale și ca un imbold pentru intensificarea muncii, precum și consiliul de administrație, spre a-l interesa direct la dezvoltarea și progresul Regiei Autonome C. F. R.

Proiectul mai prevede crearea și întreținerea, în afara fondului de rezervă, a fondului de **reinoire** destinat pentru completarea și înlocuirea instalațiilor și pentru reparațiile cari depășesc cadrul întreprinderii obișnuite a fondului de **rulment** destinat a face față nevoilor exploatării în caz de lipsă temporară de disponibil.

Pentru fiecare din aceste fonduri și pentru amortismente se va ține de contabilitate câte un cont special.

În ce privește **controlul**, acesta nu trebuie să fie înțeles numai în sensul îngust al corectitudinii gestiunii administrative și al verificării gestiunii bănești, ci și al mersului general al exploatării căilor ferate, precum și a examinării rezultatelor financiare obținute spre a se putea constata în tot momentul dacă starea exploatării este progresivă, staționară sau regresivă și cauzele cari determină această stare spre a putea lua măsuri în consecință.

Controlul în linii generale a mersului exploatării C. F. R. aparține Ministerului de Comunicații, care are facultatea de a institui orice organe sau delegații speciale, iar controlul de detaliu al funcționării serviciilor căilor ferate rămâne în seama directorului general și a organelor sale.

Pentru exercitarea controlului financiar, proiectul de față prevede înființarea unei comisii permanente de control, asemănătoare comitetului censorilor din societățile anonime private, care va avea obligația să verifice toate operațiunile contabile ale căilor ferate, inventarul, bilanțul și conturile anexe.

Această comisiune pentru a fi independentă de administrația C. F. R. va fi compusă din delegați numiți și remunerați de Ministerul Comunicațiilor, de acord cu Ministerul Finanțelor, nestând sub ordinele nici a directorului general, nici a consiliului de administrație, spre a putea, neinfluențați de nimeni, să exercite un control real.

Raportor, INGINER C. HOISESCU.

TABLA DE MATERII

I

Lege pentru crearea regiei autonome a C. F. R.

	<u>Pag.</u>
CAPITOLUL I	
Dispozițiuni generale (art. 1—4)	3
CAPITOLUL II	
Organele de ad-ție și conducere (art. 5—20)	5
A. <i>Consiliul de Ad-ție</i> (art. 6 — 14)	5
Comitetul de direcție și Comitetul financiar (art. 15—17).	12
B. <i>Direcțiunea generală</i> (art. 18 — 20)	13
Direcții și servicii (art. 20)	16
CAPITOLUL III	
Comisarul guvernului (art. 21)	16
CAPITOLUL IV	
Dispozițiuni referitoare la personal (art. 23—24)	17
<i>Responsabilitatea penală și civilă a funcționarilor C. F.</i> (art. 25—28)	18

CAPITOLUL V

Contabilitatea veniturilor, și cheltuelilor, operațiuni financiare, buget, justificarea cheltuelilor (art. 29 — 45)	20
--	----

CAPITOLUL VI

Controlul financiar (art. 46 — 50)	25
---	----

CAPITOLUL VII

Tarife, Traseul liniilor, convențiuni (art. 51—54)	27
---	----

CAPITOLUL VIII

Dispozițiuni transitorii (art. 55—62)	28
--	----

BCU Cluj / Central University Library Cluj

II

Expunerea de motive a d-lui Ministru Madgearu	30
Avizul Consiliului legislativ	52
Raportul dela Senat	58
Raportul de la Camera	65