

unile prezintate asupra dispozițiilor esențiale din proiect sunt de natură a nu lăsa nici o îndoială că ele au fost bine chibzuite și că ele răspund la niște trebuințe reale, a căror îndeplinire nu mai poate fi amânată.

Convins că prin această reformă se va realiza o mare și însemnată îmbunătățire în serviciile publice, pe care ea le atinge și că se va deschide Corpului nostru tehnic un vast câmp de dezvoltare spre binele și folosul țării, am onoare, Domnilor Deputați, a supune deliberării D-voastră acest proiect de reorganizare, pentru care solicit aprobarea D-voastră.

Ministerul Lucrărilor Publice, C. Olănescu

Proiectul de lege pentru construirea și exploatarea căilor ferate prin inițiativă privată

EXPUNEREA DE MOTIVE

D-lor Deputați,

Proiectul de lege ce am onoarea a vă înfățișa pe lângă aceasta, are de scop a determina condițiunile pentru înființarea de căi ferate de interes local prin inițiativă privată, precum și a acorda oarecare avantagii și de a-i înlesni într'o întreprindere eminentemente folositoare.

Importanța acestei chestiuni nu poate scăpa atenției D-voastre, D-lor Deputați, după cum ea n'a lipsit a atrage și băgarea de seamă a guvernului.

Dela înființarea drumurilor de fier în țară și mai cu seamă în cei din urmă ani, s'a dat o mare dezvoltare construcțiunii căilor ferate, astfel în cât, socotind pe acelea deja construite și pe cele astăzi în construcțiune, putem zice că, în mare parte, liniile de mare circulațiune de întâiul și de al doilea ordin sunt aproape încheiate.

Această rețea de căi ferate deservește astăzi toate centrele importante de populațiune, toate marile văi ce se deschid pe solul român, unde s'au pus în valoare, prin aceasta, atâtea avuții naturale ce erau încă atunci neexploatate, precum și toate porturile de căpetenie, prin cari se scurg produsele diverse ale țării.

Sacrificiile făcute de țară cu construcțiunea acestor numeroase linii n'au rămas infructuase; căci este cert că avântul cel mare, luat, fie de agricultură, fie de întreprinderile industriale și comerciale, este în mare parte datorit facilității transporturilor, rezultat al căilor de comunicațiune.

Era timp acum a ne gândi și la înființarea căilor ferate de interes local, pentru a duce mai departe această lucrare de dezvoltare economică.

Asemenea linii nu pot fi decât de cea mai mare utilitate. Este evident, în adevăr, că afară din zonele deservite de liniile de interes general deja construite, se găsesc o mulțime de localități cari cuprind diferite avuții naturale, a căror exploatare nu s'ar putea face în condițiuni avantajoase, de cât dacă s'ar avea mijloace de transport lesnicioase și economice dela acele localități până la liniile de mare circulațiune. Astfel sunt, de exemplu, diferitele cariere de piatră de construcțiune, gismentele de lignit și de alte combustibile, și mai cu seamă întinsele păduri cari acoper o parte atât de înseninată a țării, și cari toate rămân neutilizate și chiar pierdute pentru totdeauna din cauza lipsei mijloacelor de transport, fără de care exploatarea acestor materiale și punerea lor în consumațiune nu poate să fie avantajoasă. Aceleași materiale însă ar fi exploatare cu folos, atât pentru proprietari cât și pentru Stat, dacă în regiunea unde ele sunt situate, s'ar construi linii ferate cu caracter economic, cu ajutorul cărora aceste produse diverse să poată ajunge, fără a fi încărcate de cheltuieli mari, la rețeaua liniilor principale, și de aci la dispozițiunea consumatorului.

Încercări de felul acesta nu au lipsit la noi în țară; câteva întreprinderi de exploatare de materiale, exploatare de păduri și de gismente de lignit s'au făcut în sistemul acesta, construindu-se linii ferate locale, din care unele se văd și astăzi funcționând.

Aceste încercări, dintre care unele au dat cele mai bune rezultate, au rămas totuși foarte restrânse, fie din cauza dificultăților ce întâmpină particularii de a instala o linie, - de multe ori trebuie să traverseze proprietăți streine, - fie din cauză că, în lipsă de oare cari scutiri și avantagii care să le vină în ajutor, capitalul de construcțiune a unei linii grevează costul de exploatare al materialelor într'o proporțiune care nu ar mai lăsa destulă margine pentru beneficiile de realizat dintr'o asemenea întreprindere.

Același lucru este de observat și pentru întreprinderile

industriale. În cele mai multe cazuri, pentru ca asemenea întreprinderi să fie rentabile, se caută ca ele să fie instalate în imediata apropiere a materiilor prime, sau a acelorora de care ele au nevoie pentru transformarea materiilor prime în obiecte de consumație. Și cum, de cele mai multe ori, și unele și altele se găsesc în locuri depărtate de rețeaua principală a liniilor ferate, urmează că asemenea întemeieri de industrie se reazemă și dânsese pe puțința de a se lega stabilimentul industrial cu rețeaua drumurilor de fier, printr'o linie ferată economică, pentru a se reduce la minimum costul de transport al produselor fabricațiunii de la origină până la locul de consumație.

Aceasta este mai cu seamă adevărat pentru acele genuri de industrii, ale căror produse sunt materiale grele sau voluminoase, și pentru care, din această cauză, costul transportului intervine ca element foarte important în formarea prețului acelor materiale.

Din construcțiunea liniilor ferate de interes local, nu mai puțin folos trage și agricultura, care înlesnită în transportarea produselor sale, nu întârzie a lua o mai mare dezvoltare în localitățile traversate de o asemenea cale de comunicație, ca și în localitățile învecinate.

Cu drept cuvânt, se poate dar zice că dezvoltarea industrială, agricolă și forestieră a unei întregi regiuni într'o țară nu este cu puțință de cât atunci când acea regiune este legată cu rețeaua drumurilor de fier. La această operă Statul este și el interesat, pentrucă, prin sporirea valorii proprietăților respective și prin înființarea întreprinderilor industriale, se sporește avuția generală a țării, și pentrucă în același timp și veniturile fiscului se resimt în bine de transformarea economică a localității.

Suntem dar datori, din toate punctele de vedere, D-lor deputați, să ne preocupăm de a găsi mijlocul pentru ca întreprinderi ca acelea de care am vorbit mai sus, să le vedem cât mai numeroase și stabilite în condițiunile asigurătoare pentru reușita lor. Una din cele mai de căpetenie griji ce trebuie, în adevăr, să avem, este ca prin bune și înțelepte legiuiri, să ajutăm la dezvoltarea și sporirea avuției publice, care este unul din stâlpii pe care se reazemă puterea unei țări.

Acesta este și scopul legii de față, ale căreia dispozițiuni trebuiesc combinate așa în cât să se poată ajunge la rezultatul urmărit.

Dacă înființarea liniilor ferate industriale aduce, după cum am zis, foloase reale Statului, nu este mai puțin

adevărat însă, că ele folosesc mai întâiu și mai cu seamă regiunilor pe cari le traversează, și astfel primii interesați la aceasta, și cei care trag beneficii mai simțitoare din înființarea lor, sunt proprietarii particulari sau exploatatorii stabiliți în acele localități, precum și județele sau comunele pe al căror teritoriu se găsesc acele linii. Este dar natural ca dreptul și sarcina pentru stabilirea acestor căi de comunicațiune, să fie lăsate particularilor sau autorităților județene sau comunale, care pot să-și dea mai bine seama de interesele locale pe care le-ar deservi o cale ferată industrială.

În general, însă, comunele și județele dispun de prea puține mijloace pentru a întreprinde lucrări de natura aceasta, pe când particularii pot totdeauna, prin asociațiunea capitalurilor, să ajungă la întocmirea combinațiunilor financiare cerute de asemenea întreprinderi. Ei singuri pot, mai cu înlesnire realiza capitalurile trebuincioase, și apreciind serviciile ce se așteaptă dela aceste linii, să stabilească condițiunile tehnice și financiare în care ele vor trebui construite, pentruca întreprinderea să fie folositoare capitalurilor în ea întrebuintate.

În această privință este cert că Statul singur n'ar putea da acestor căi de comunicațiune toată dezvoltarea de care ele sunt susceptibile, rezultat care nu se poate spera a se obține decât făcându-se apel la inițiativa privată, și la spiritul de asociațiune. Acesta este un învățământ pe care îl tragem și din exemplul celorlalte State, în care, în mod invariabil, rețeaua liniilor ferate secundare s'a dezvoltat numai în modul acesta și cu mijloacele aci arătate.

Afară de aceasta este bine și util, pentru a încuraja spiritul de asociațiune și a îndrepta activitatea particularilor către întreprinderi folositoare, să se lase inițiativei private, un câmp deschis în care ea să-și exercite acțiunea sa binefăcătoare asupra operei generale de progres al țării.

Aceste considerațiuni ne-au condus, D-lor deputați, a adopta, ca principiu al legii, pe care v'o înfățișăm, dispozițiunea din art. I, după care construcțiunea căilor ferate de interes local și industrial este lăsată în sarcina inițiativei private, cu autorizațiunea guvernului și sub oare care condițiuni.

Această dispozițiune se regăsește, de altmintrelea, mai în toate Statele care s'au ocupat cu creierea rețelei de căi ferate de interes local, și care toate au recunoscut utilitatea de a se lăsa ca aceste linii să fie înființate prin inițiativa particulară.

Pretutindenea, cu toate acestea, Statul a intervenit pentru a ajuta și a înlesni întreprinderile de felul acesta, a căror influență binefăcătoare se resfrânge și asupra intereselor generale ale țării.

În ce chip însă trebuie să se exercite intervenirea autorității centrale în folosul întreprinderilor pentru crearea liniilor locale? Care trebuie să fie sprijinul dat lor de către Stat, pentruca, pe de o parte, să se procure înlesniri reale celor ce pun capitalurile lor în asemenea întreprinderi folositoare; iar, pe de alta, să nu se încurajeze întreprinderi cari ar avea în vedere mai mult o speculațiune financiară asupra capitalurilor decât o afacere industrială sau comercială, sub aparența căreia s'ar prezenta întreprinderea de construcțiune a unei căi ferate?

Două sisteme sunt în prezență în această chestiune, adică: sistemul subvențiilor în capital sau în interese garantate și sistemul beneficiilor acordate sub formă de scutiri de dări, la care ar fi supuse lucrările după legile comune, acordări de taxe reduse și alte înlesniri de aceeași natură.

Primul din aceste sisteme trebuie, însă, înlăturat pentru a nu cădea în pericolul semnalat mai sus, de a vedea producându-se mai mult combinațiuni financiare de cât întreprinderi serioase, bine studiate și bine administrate, prin care să se ajungă a se înzestra o regiune oarecare cu o linie în adevăr folositoare. Acordarea unei subvențiuni din partea Statului, sau chiar din partea județelor, ar cere în același timp, intervenirea și controlul din partea puterilor publice în administrațiunea acestor linii, și tocmai această imixtiune trebuie evitată, pentrucă ea ar da loc adeseaori la conflicte vătămătoare pentru întreprindere și ar opri avântul inițiativei particulare. Mai adaug în acelaș timp că subvențiunea, sub forma garanției de interes, poate face ca concesionarii să fie oarecum desinteresați în exploatarea liniei, mai cu seamă când traficul nu ar corespunde așteptărilor primitive și n'ar da beneficii superioare minimului de interese care le-ar fi garantate.

Este adevărat că în cele mai multe țări, Statul are facultatea, fără obligațiune însă, de a acorda concesionarilor unor asemenea linii și subvențiuni în bani. Astfel legea din 12 Iulie 1865 din Franța, prevede facultatea de a se acorda o subvențiune în capital pentru construcțiunea unor asemenea linii; iar legea din 11 Iunie 1880, care a modificat pe cea precedentă, a transformat această

subvențiune facultativă, dându-i forma și caracterul de anuitate pentru a asigura un interes de 5% ca remunerație a capitalului de primă instalație a liniei. Aceleași dispozițiuni, sub diferite forme, au fost stabilite prin legi speciale și în alte țări, precum sunt: Belgia, Olanda, Italia, Austria și Germania, însă mai pretutindeni, unde s'a aplicat sistemul subvențiunilor de către Stat sau județe, rezultatele au fost puțin favorabile în ce privește dezvoltarea căilor ferate de interes local; pretutindeni, din contra, s'a constatat că construcțiunea acestor linii a luat o vie impulsione, chiar în lipsa unei participațiuni în bani a autorităților publice, atunci când se acorda de către acestea avantajii și înlesniri serioase, cum este mai cu seamă autorizarea de a se întrebuița în mod gratuit șoselele publice sau zonele lor, pentru așezarea căii, scutirea sau reducerea de taxe și dări fiscale, precum și autorizarea de înlesniri tehnice și comerciale speciale.

În această privință se poate zice că prosperitatea în alte țări a liniilor ferate, de care ne ocupăm aci, se explică în de ajuns prin regimul de protecțiune ce le-a fost acordat și prin lipsa de amestec a Statului în partea lor financiară, ce lasă întreprinderilor particulare o mare libertate de acțiune în organizarea serviciului și în stabilirea tarifelor, așa ca să reducă cheltuelile și să se sporească veniturile cât se va putea mai mult.

Aceste considerațiuni m'au făcut D-lor deputați, a admite sistemul de protecțiune consistând în acordarea unei serii de avantajii cu preferință asupra sistemului de subvențiune sau participare a Statului în construcțiunea liniilor ferate secundare. Odată însă intrată în această cale, legea, după cum veți putea vedea din cuprinsul articolului 5, este destul de largă în favorurile ce le acordă, și care sunt destul de importante spre a intra pentru o bună parte în calculul de rentabilitate ce trebuie să precedă orice întreprindere.

Din principiul admis în materie decurge în acelaș timp, și necesitatea de a lăsa administrațiunii acestor linii deplină libertate în dirijarea financiară a întreprinderii. Statul, în adevăr, trebuie să se mărginească a autoriza aceste întreprinderi, acordându-le o sumă oarecare de avantajii și înlesniri; dar de aci înainte intervenirea lui trebuie să înceteze și să lase la înțelepciunea și buna chibzuință a concesionarilor, să ducă afacerea pe cale prosperă; lor, prin urmare, trebuie să se lase întreaga

libertate, atât în organizarea serviciului de exploatare al liniilor, cât și în studierea și fixarea tarifelor.

În acest sens s'a și admis în lege dispozițiunile din articolul 6.

Dar, dacă intervenirea Statului nu s'ar justifica din acest punct de vedere, ea se impune însă din acela al siguranței publice, așa în cât Statul trebuie să-și rezerve dreptul de control în această privință și facultatea de a impune măsuri de siguranță, fie în construcțiunea, fie în întreținerea și exploatarea acestor linii. De aci dar dreptul de supraveghere din partea Statului, drept consacrat în art. 7, 8 și 9 ale proiectului de lege.

Am prevăzut, în acelaș timp dreptul, pentru Stat, de a ocupa și exploata, în timp de războiu, liniile ce se vor declara trebuincioase de administrațiunea militară, precum și dreptul de a le răscumpăra și a le încorpora în rețeaua principală, ori de câte ori una din aceste linii ar prezenta un interes de caracter general; aceasta însă numai după trecerea de 30 ani dela punerea lor în exploatare.

Amândouă aceste dispozițiuni se justifică îndestul: cea dintâiu prin trebuința de apărare națională, care trebuie să primeze orice alte interese și considerațiuni; cea de a doua prin necesitatea de a se unifica toate acele linii cari, găsiindu-se pe aceiași treaptă de importanță, trebuie să fie supuse acelorași măsuri și reguli în exploatarea lor tehnică și comercială.

Acestea sunt, D-lor deputați, dispozițiunile de căpetenie pe care le cuprinde proiectul de lege asupra materiei de față. Supunându-l deliberărilor D-voastre, am credința că el răspunde unei necesități care a început a se simți din ce în ce mai mult și, sperând că și D-voastră veți aprecia în acelaș grad importanța lui, veți găsi bine chibzuite dispozițiunile legii de față, vă rog să-i dați aprobarea D-voastră în cuprinsul următor.

Ministru Lucrărilor publice, C. Olănescu.