

EXPUNERE DE MOTIVE

Schimbările economice și politice din Europa, respectiv includerea a noi membri în Uniunea Europeană, în contextul actual de aderare a României la noile structuri comunitare, vor influența direct și dezvoltarea transporturilor, în special feroviare, din punct de vedere al standardelor și parametrilor privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, siguranța circulației, diversitatea și calitatea serviciilor directe și conexe oferite.

În contextul actual de aderare a României la structurile comunitare, se impune intensificarea eforturilor pentru definitivarea documentațiilor eligibile în vederea atragerii de fonduri de coeziune, cel puțin la nivelul programat de Uniunea Europeană, pentru aducerea infrastructurii feroviare la parametri tehnici minimali impuși de cerințele acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, ceea ce constituie o contribuție la dezvoltarea teritorială durabilă, cu implicații în relansarea activității în domeniu.

În actualele condiții, un accent deosebit trebuie să se pună pe dezvoltarea rețelei de căi feroviare prevăzute în Legea nr.71/1996 pentru aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I – Căi de comunicație.

Reabilitarea infrastructurii feroviare, cu tot ceea ce implică aceasta, lucrări de construire, dezvoltare, modernizare, reparare ori extindere ale elementelor infrastructurii feroviare publice, unul din obiectivele prioritare ale Programului de guvernare pe perioada 2005 – 2008, reprezintă o opțiune strategică de aliniere a sistemului național la sistemul european prin finalizarea lucrărilor pe coridorul IV, precum și pe alte tronsoane de linii ferate, prin urmărirea creșterii capacităților în cadrul coridorului pan-european IV și a altor rute, eliminarea punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză de pe infrastructura feroviară publică, în vederea interconectării și interoperabilității între rute și moduri de transport.

Pentru atingerea obiectivelor de reabilitare ale infrastructurii feroviare, Guvernul are în vedere o serie de proiecte care vizează în primul rând lucrări de dezvoltare și de modernizare ale acesteia, astfel încât să răspundă cerințelor de interoperabilitate și liberă circulație, precum și a celor de transport în condiții de deplină siguranță și confort, la nivelul obligațiilor ce decurg din calitatea de membru la Acordurile și Convențiile internaționale la care România a aderat.

În vederea creșterii capacității administrative de pregătire și elaborare a documentațiilor eligibile solicitate de organismele financiare ale Uniunii Europene pentru lucrările de reabilitare ale infrastructurii feroviare, este necesară scurtarea cât mai mult posibil a termenelor de finalizare a acestora, având în vedere faptul că acest proces va fi un proces continuu și de durată.

Ca obiectiv prioritar în cadrul strategiei de dezvoltare a sistemului feroviar, Guvernul are în vedere modernizarea coridoarelor trans-europene și rețeaua feroviară TEN de pe teritoriul României, prioritate impusă de obligațiile asumate de România pe plan internațional privind parametrii tehnici minimali de performanță ai infrastructurii feroviare. Un rol deosebit în atingerea obiectivelor cuprinse în strategie îi revine Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A., denumită în continuare *CFR*, în calitate de gestionar al infrastructurii feroviare.

Modernizarea coridorului IV paneuropean de transport: București – Ploiești – Brașov – Blaj – Deva – Arad – Curtici, inclusiv ramura sudică a acestuia: Arad – Timișoara – Turnu Severin – Craiova – Calafat – Vidin și a coridorului IX: Iași – București – Giurgiu, reprezintă o primă prioritate, în programul de reabilitare și modernizare incluzându-se lucrări complexe.

În acest sens, tot în cadrul coridorului IV paneuropean, se înscrie și realizarea infrastructurii feroviare conexe noului pod peste Dunăre de la Calafat – Vidin și lucrările pregătitoare pentru modernizarea infrastructurii feroviare aferente ramurii sudice a coridorului IV paneuropean de transport.

Au fost asigurate surse de finanțare externe și interne, atât pentru lucrările de reabilitare aferente coridorului IV și IX paneuropean, cât și pentru lucrările de modernizare aferente unor sectoare feroviare prevăzute în Legea nr.100/1996 pentru aderarea României la Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.), încheiat la Geneva la 31 mai 1985.

Lucrările de reabilitare ale infrastructurii feroviare se execută în proporție de peste 90% pe terenuri proprietate publică a statului, concesionate CFR, restul terenurilor aflându-se în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ teritoriale sau în proprietatea privată a unor persoane fizice sau juridice.

În vederea începerii lucrărilor de reabilitare conform graficelor de lucrări, este necesară luarea unor măsuri prealabile și în primul rând este necesară exproprierea pentru cauză de utilitate publică a acestor terenuri care se află în proprietatea privată a unităților administrativ teritoriale sau în proprietatea privată a unor persoane fizice sau juridice.

Demararea procedurilor de expropriere pentru cauză de utilitate publică fiind condiționată de declararea utilității publice pentru aceste lucrări, este necesară promovarea prezentei legi, care simplifică aceste proceduri.

Procedura prevăzută în prezenta lege, va duce la simplificarea și urgentarea declarării de utilitate publică a lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare publice, precum și desemnarea Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. ca expropriator în numele statului.

Având în vedere faptul că în actualul context de integrare a României în Uniunea Europeană, caracteristicile tehnice ale infrastructurii feroviare publice trebuie să se alinieze la cerințele Uniunii Europene și luând în considerare faptul că:

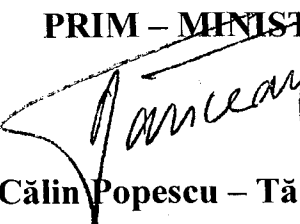
- definitivarea documentațiilor eligibile în vederea atragerii de fonduri de coeziune de la organismele financiare externe constituie o prioritate majoră;

- realizarea lucrărilor de reabilitare ale infrastructurii feroviare publice se execută pe lungimi foarte mari și de regulă pe amplasamentele existente, pe un număr mare de teritorii administrative, iar în acest context procedurile de declarare a utilității publice prevăzute de Legea nr.33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, sunt greoaie și de durată;

- realizarea acestor lucrări nu implică decât într-o mică măsură achiziționarea de terenuri proprietate privată,

pentru urgentarea finalizării lucrărilor de reabilitare ale infrastructurii feroviare publice și înscrierea în termenele convenite cu comunitatea europeană și cu organismele financiare externe, este necesar să se adopte prezenta lege.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind unele măsuri prealabile lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare publice, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată.

PRIM – MINISTRU

Călin Popescu – Tăriceanu

