

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Ordonanță de urgență

pentru modificarea Legii nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Descrierea situației actuale

În perioada 2005 - 2012 au fost înregistrate un număr mare de sustrageri de elemente ale infrastructurii feroviare publice și private, rămase în majoritatea cazurilor neidentificate. Acest fenomen a devenit acut în perioada ultimilor ani și a afectat direct infrastructuri feroviare recent modernizate pentru care au fost cheltuite importante sume atât din fonduri externe, cât și de la bugetul de stat.

Spre exemplu, pe rețeaua feroviară publică, în cursul anului 2011 au avut loc un număr de 4175 de cazuri de sustrageri cu o valoare a pagubelor de 32.381.641,75 lei, și în cursul anului 2012 un număr de 3465 de cazuri cu o valoare a pagubelor de 46.491.716,55 lei.

Aceste furturi produc grave perturbări în circulația trenurilor generând întârzieri considerabile sau chiar anulări ale trenurilor, putând periclita siguranța circulației trenurilor și amplifică premisele producerii unor evenimente cu consecințe deosebit de grave.

De asemenea, utilizarea fondurilor pentru înlocuirea echipamentelor sustrase reduce posibilitățile de întreținere corespunzătoare și de modernizare a infrastructurii feroviare.

Elementele sustrase constau în material mărunț de cale, traverse de lemn, șine, contrașine, eclise metalice, părți componente ale instalațiilor de siguranța circulației, echipament și aparataj, cabluri de semnalizare și telecomunicații etc., acestea fiind livrate agenților economici care desfășoară activități de colectare a deșeurilor industriale reciclabile, deși sunt componente ale infrastructurii feroviare și nu produse pe care deținătorul nu le mai utilizează sau nu mai are intenția, ori obligația să le utilizeze, conform prevederilor legale aplicabile gestionării deșeurilor industriale.

În ceea ce privește siguranța sistemului feroviar, cadrul normativ în materia dreptului penal substanțial este reprezentat, pe de o parte, de Codul penal, care în cadrul Titlului III al Părții speciale reglementează Infracțiunile contra patrimoniului, iar în Titlul VI – Infracțiuni care aduc atingere unor activități de interes public sau altor activități reglementate de lege, sancționează infracțiunile contra siguranței circulației pe căile ferate (art. 273-278), iar pe de altă parte de Legea nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru

	prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată care cuprinde 5 infracțiuni reglementate în articolele 4-8. Având în vedere amploarea fenomenului infracțional în această materie cât și consecințele extrem de grave asupra siguranței transporturilor pe calea ferată, în special urmare desfășurării activităților infracționale de furt și distrugere și luând în considerare faptul că limitele maxime pentru aceste infracțiuni, astfel cum sunt acestea cuprinse în legea specială sunt mari – cuprinse între 7 și 20 de ani închisoare, se apreciază că se impune creșterea unor limite minime speciale.
2.2. Schimbări preconizate	În condițiile de mai sus, siguranța circulației trenurilor este grav afectată de numărul de cazuri de sustrageri de elemente ale infrastructurii feroviare publice și private, astfel încât se impune înăsprirea minimului pedepselor aplicate pentru aceste fapte, așa cum sunt ele prevăzute în Legea nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată. Astfel, prin intervenția legislativă se are în vedere creșterea minimului special prevăzut de lege la unele infracțiuni după cum urmează: - a). de la 2 la 4 ani pentru infracțiunea de distrugere, degradare ori aducere în stare de neîntrebuințare a căii ferate, a materialului rulant, precum și a instalațiilor, accesoriilor sau a altor componente ale acestora, prevăzută la art.5 alin.(1) din lege, - b). de la 3 la 5 ani pentru infracțiunea de sustragere de componente ale căii ferate, de bunuri din vagoanele care sunt în compunerea unui tren aflat în circulație sau programat pentru circulație, prevăzută la art.6 alin.(1) din lege. Având în vedere efectele gravității faptelor se reglementează, totodată, aplicarea obligatorie a pedepsei complementare a interzicerii unor drepturi, instanța de judecată urmând să aplice o pedeapsă și să dispună în mod obligatoriu a interzicerii unuia sau mai multor drepturi dintre cele prevăzute de art.64 din Codul penal. Efectele acestei intervenții legislative sunt atât cele preventive, în sensul descurajării persoanelor în a desfășura astfel de activități infracționale, cât și în plan represiv, instanța de judecată urmând să aplice o pedeapsă cu luarea în considerare a unui minim special mai ridicat. Cazul excepțional prevăzut de art.115 alin. (4) din Constituția României, republicată, este concretizat prin necesitatea imperioasă de a înlătura cazurile de furturi de materiale și componente ale infrastructurii feroviare, periclitatea siguranței circulației trenurilor și, implicit, amplificarea premiselor producerii unor evenimente cu consecințe deosebit de grave, riscul de a nu se putea asigura condițiile de siguranță a circulației trenurilor la viteza de 160 km/oră pe tronsoanele de cale ferată reabilitate, datorită furtului echipamentelor speciale, crescând în aceeași măsură și valoarea pagubelor. Având în vedere faptul că în ultimul an s-au înregistrat numeroase situații de perturbare gravă a circulației pe calea ferată, neadoptarea acestei măsuri ar conduce la consecințe imediate și anume, afectarea gravă a siguranței circulației, amplificarea premiselor producerii unor evenimente feroviare cu

	consecințe deosebit de grave, crearea de perturbații majore în circulația și manevra trenurilor.
--	--

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu există.
1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu există.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu există
3. Impactul social	Nu există
4. Impactul asupra mediului	Nu există
5. Alte informații	Nu există

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cat și pe termen lung (5 ani)

mii lei						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	
	2013	2014	2015	2016	2017	
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus						

2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Proiecte de acte normative suplimentare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					

3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Evaluarea conformității	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul

5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Este necesar avizul Consiliului Legislativ.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ	Nu este cazul
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Ordonanță de urgență **pentru modificarea Legii nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată** pe care, vă rugăm să îl adoptați.

Ministrul transporturilor,

Relu FENECHIU

Avizăm favorabil:

Ministrul Justiției

Mona-Maria PIVNICERU

Ministrul Afacerilor Interne

Radu STROE

**SECRETAR DE STAT
CRISTIAN GHIBU**

**SECRETAR GENERAL
TIBERIU BĂRBULEȚIU**

**D.G.J.R.U.
DIRECTOR GENERAL
BIANCA MIRELA CĂTINEAN**

**D.G.E.B.
DIRECTOR GENERAL
LILIANA MUȘAT**

**D.G.T.I.
DIRECTOR GENERAL
LASZLO SAJTOS**

**DIRECȚIA FERROVIARĂ
DIRECTOR
CLAUDIU DUMITRESCU**