

EXPUNERE DE MOTIVE

În conformitate cu prevederile art.1 alin.(3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, transportul feroviar public constituie, în primul rând, prin natura sa, **un sector strategic de interes național**, reprezintă un serviciu public esențial pentru societate, contribuie la rezolvarea unor interese majore ale economiei și **îndeplinește sarcini specifice pentru nevoile de apărare a țării**.

Ansamblul elementelor necesare desfășurării transportului feroviar, constituie infrastructura feroviară.

Infrastructura feroviară publică se compune din 22.247 km linii desfășurate de cale ferată, 4236 poduri, 14531 podețe, 211 tuneluri, 1051 stații și halte, 24.154 schimbătoare de cale simple, 4761 km linii echipate cu bloc de linie automat, 21 triaje de rețea, 1095 instalații automate la treceri la nivel, 3109 clădiri, elemente cu o largă răspândire teritorială, vulnerabile în cazul intervenției unor persoane neautorizate sau răuvoitoare.

Pe infrastructura feroviară circulă zilnic peste 2000 de trenuri care transportă călători sau mărfuri, aceasta impunând un sistem sigur de transport. Multe din mărfurile transportate necesită măsuri sporite de siguranță datorită gradului ridicat de pericolozitate a lor (materiale explozibile, gaze lichefiate refrigerate, produse petroliere, azotați, hidrocarburi, îngrășăminte cu nitrați, amoniac, pesticide toxice, inflamabile, uleiuri volatile, etc.).

Infrastructura feroviară și ansamblul de trenuri aflate zilnic în circulație sunt expuse unor riscuri înalte, dacă nu sunt protejate corespunzător împotriva unor acțiuni ostile ale unor persoane neautorizate de a pătrunde în zona de siguranță a căii ferate.

Dintre elementele infrastructurii feroviare publice, cel mai sensibil element este linia de cale ferată și mai ales schimbătorul de cale (macaz). Intervențiile neautorizate asupra macazului pot avea implicații catastrofale, cum sunt pierderile de vieți omenești sau pagubele materiale imense produse prin deraierea trenurilor. În istoria căii ferate din România, intervenții ale unor răufăcători asupra schimbătorului de cale au produs mai multe evenimente grave: deraieri de trenuri atât de persoane (evenimentul de cale ferată din stația Pasărea), cât și de marfă (evenimentele de cale ferată din stațiile Dragoș Vodă, Valea Albă, etc.).

Stațiile de cale ferată, în special cele reședință de județ și de frontieră, cu o afluență mare de public prezintă un mediu favorabil infracționalității și, în actualul context internațional, posibilitatea comiterii în aceste locuri a unor atentate teroriste, similare celor produse în Spania, cu impact mare asupra populației prin pierderi de vieți omenești reprezintă un risc major.

Un mare pericol îl reprezintă, de asemenea, acțiunile răufăcătorilor, asupra unor lucrări de artă (poduri, podețe, viaducte și tuneluri), deoarece acestea au multe componente pasive care nu pot fi controlate și supravegheate. Numeroase lucrări de artă constituie puncte critice ale sistemului de transport, fiind situate pe magistrale de o importanță majoră pentru transportul intern sau de tranzit. O parte dintre aceste lucrări de artă constituie puncte obligatorii de trecere în cadrul unor linii feroviare, fără rute alternative, care fac legătura între regiunile țării (Transilvania, Moldova și Țara Românească), iar săvârșirea unor fapte grave, dăunătoare sistemului feroviar ar avea repercusiuni greu de evaluat.

În majoritatea situațiilor ce pot fi considerate normale sau acceptate ca previzibile, instalații specializate monitorizează o serie de parametri de stare ai infrastructurii, respectiv ai componentelor constructive ale căii de rulare (linii, poduri, tuneluri, etc.). Amplasarea acestor instalații atât în clădirile tehnologice ale stațiilor, cât și în teritoriu, pe întreaga rețea națională, le conferă atributele unui sistem tehnic de o deosebită complexitate și cu o foarte largă distribuție.

Dimensiunile și răspândirea teritorială a acestui sistem tehnic fac posibile intervenții calificate, rău intenționate, la o serie de ansamble, prin care pot fi obținute răspunsuri false ale instalațiilor de semnalizare, cum ar fi: îndrumări de tren contra tren, intrarea unui tren pe o linie ocupată, semnalizarea unei viteze normale la parcursuri care pot fi depășite numai cu viteză redusă, etc., evenimente feroviare ce au drept consecință pierderi de vieți omenești și pagube materiale deosebite.

În ultima perioadă, calea ferată se confruntă cu o serie de fenomene infracționale grave. Numărul cazurilor de furturi, degradări și distrugerii pricinuite sistemului feroviar au înregistrat cote alarmante, în ciuda tuturor măsurilor întreprinse în scopul diminuării acestor fenomene. Tendința de creștere a cazurilor de furturi a continuat, intensificându-se în ultima perioadă. A crescut atât gradul de periclitate a siguranței circulației trenurilor, cât și numărul de furturi din vagoanele care transportă marfă.

Astfel, la nivelul anului 2004 s-a înregistrat un număr de 1543 furturi din instalații, 793 furturi de cupoane de șină de cale ferată sau elemente de prindere ale acesteia și 85 furturi de diverse alte elemente, valoarea totală a pagubelor depășind suma de **43,5 miliarde lei**, la care se adaugă alte pagube de **1,6 miliarde lei** pricinuite prin degradarea sau deteriorarea unor instalații aflate în zona de siguranță a infrastructurii feroviare, sau în zonele din perimetrul gărilor, depourilor, triajelor de rețea sau reviziilor unde se desfășoară procese tehnologice, altele decât zonele deschise publicului.

Infrastructura feroviară este protejată de lege, care instituie o zonă de siguranță ce cuprinde fâșii de teren, în limită de 20 m fiecare, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranța circulației și a celorlalte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului.

Pentru prevenirea producerii de acțiuni dăunătoare în domeniul feroviar, se impune în primul rând adoptarea unor măsuri cu caracter preventiv mai eficiente, de natură să descurajeze producerea de fenomene infracționale, prioritară fiind reglementarea interdicției accesului persoanelor neautorizate în zona de siguranță a căii ferate, precum și în stații, revizii, depouri sau triaje de rețea, cu excepția spațiilor destinate lucrului cu publicul călător sau cu alți clienți ai căii ferate.

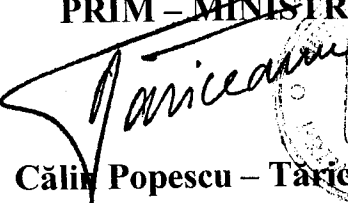
Prin prezentul proiect de lege se completează și se îmbunătățește cadrul legislativ existent în domeniul feroviar.

Proiectul înscrie, în primul rând, o prevedere prin care se interzice accesul persoanelor neautorizate atât în zona de siguranță a căilor ferate, cât și în perimetrul stațiilor de cale ferată, reviziilor, depourilor și triajelor de rețea. Ca un corolar al acestei interdicții proiectul prevede o dispoziție de încriminare a nerespectării interdicției de acces în zonele menționate, precum și a refuzului de a părăsi zonele interzise, aceste fapte constituind în prezent contravenții. Se prevăd, de asemenea, unele agravante la infracțiunile menționate. Aceste dispoziții se impun, în primul rând, pentru rolul lor preventiv în comiterea unor fapte grave ce se săvârșesc în domeniul transportului feroviar.

Se prevede, de asemenea, că sustragerile de bunuri din vagoanele care sunt în compunerea unui tren aflat în circulație sau programat pentru circulație se pedepsește mai grav decât furtul simplu prevăzut de art.208 din Codul penal, iar pentru cazul în care fapta a avut ca urmare o tulburare gravă a activității de transport pe calea ferată sau a produs poluarea mediului înconjurător ori degradarea gravă a solului, se instituie o agravantă.

Trebuie menționată și prevederea care stabilește pedepse mai grave în cazul infracțiunilor contra vieții, integrității corporale, sănătății sau libertății săvârșite împotriva personalului feroviar cu atribuții în siguranța circulației în timpul sau în legătură cu exercitarea activității lor.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU

Călin Popescu - Tăriceanu

