



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 1620/04.03.2026

AVIZ

referitor la propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transporturile pe căile ferate (b73/18.02.2026)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru modificarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transporturile pe căile ferate (b73/18.02.2026)*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 4.03.2026, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- analizând propunerea legislativă, prin care se propune introducerea unui nou articol, art. 11³, referitor la procedura de inițiere și realizare, la solicitarea autorităților administrației publice locale, a instalațiilor de siguranță la trecerile la nivel cu calea ferată, se constată următoarele:
 - cadrul normativ existent privind infrastructura feroviară și instalațiile de siguranță:

- potrivit art. 11 alin. (1) lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, infrastructura feroviară publică include „instalațiile fixe de siguranță și de conducere operativă a circulației feroviare”. Regimul juridic al infrastructurii feroviare publice și al elementelor acesteia este detaliat la art. 11–11⁴, inclusiv în ceea ce privește participarea unităților administrativ-teritoriale la proiecte care implică infrastructura feroviară publică și bunuri din domeniul public al statului. Caracteristicile tehnice și funcționale ale acestor instalații, precum și cerințele de siguranță și interoperabilitate, sunt, de asemenea, reglementate la nivel sectorial prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.
- prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023 au fost adoptate Normele metodologice de aplicare a prevederilor art. 11² din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, care reglementează în detaliu, la nivel infralegal, procedurile prin care unitățile administrativ-teritoriale pot iniția și derula proiecte pe infrastructura feroviară publică, inclusiv condițiile de capacitate administrativă, avizare, finanțare și derulare a contractelor de activitate locală. Lista proiectelor analizate, aprobate și propuse spre implementare, precum și mandatarea Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. pentru constituirea parteneriatelor sunt stabilite, de asemenea la nivel infralegal, prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1448/2023, cu modificările și completările ulterioare.
- în acest context, regimul proprietății infrastructurii feroviare, modalitățile de implicare a unităților administrativ-teritoriale în finanțarea și implementarea de investiții pe infrastructura feroviară publică, precum și mecanismele de parteneriat și de asociere sunt deja reglementate prin norme de rang primar (art. 11–11⁴ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998) și completate, la nivel infralegal, prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023 și Ordinul nr. 1448/2023.
- redundanța și lipsa de corelare cu art. 11²–11⁴ din O.U.G. nr. 12/1998:
Propunerea de introducere a unui nou articol, art. 11³, instituie o procedură specială pentru montarea, modernizarea sau suplimentarea instalațiilor de siguranță la trecerile la nivel cu calea ferată, la solicitarea unităților administrativ-teritoriale, cu trimitere la documentații, avize tehnice, calendar

de implementare, mecanisme de includere în programele de investiții și posibilitatea finanțării integrale sau parțiale de către autoritățile locale.

Elementele de structură și mecanismele juridice pe care se sprijină acest nou articol sunt însă deja reglementate, într-o manieră generală și coerentă, prin:

- art. 11² privind acordurile de asociere în participațiune încheiate cu unități/subdiviziuni administrativ-teritoriale și structurile asociative, pentru proiecte care implică infrastructura feroviară publică și bunuri din domeniul public al statului;
- art. 11³ privind acordurile de asociere cu unitățile aflate în subordinea, sub autoritatea sau în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, având ca obiect inclusiv dezvoltarea unor elemente ale infrastructurii feroviare publice;
- art. 11⁴ privind conținutul minim al acordurilor de asociere, regimul contractelor de activitate locală și al drepturilor reale temporare necesare implementării proiectelor;
- Normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023, care detaliază procedurile, documentațiile, avizele și responsabilitățile părților în proiectele inițiate de unitățile administrativ-teritoriale.

Prin urmare, propunerea legislativă dublează, pentru o categorie particulară de lucrări (instalații de siguranță la trecerile la nivel), mecanisme juridice deja prevăzute în art. 11²–11⁴ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 și în normele metodologice aferente, fără a clarifica raportul cu aceste dispoziții. Rezultatul este o suprapunere de norme, cu potențial de conflicte sau necorelări privind procedurile de aprobare, ordinea de priorizare și regimul de finanțare a investițiilor pe infrastructura feroviară publică;

- nerespectarea normelor de tehnică legislativă:

În structura actuală a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998, art. 11³ și art. 11⁴ există deja și reglementează domenii conexe celor vizate de inițiativă. Introducerea unui nou articol denumit art. 11³, imediat după art. 11², ignoră această structură și generează confuzie de numerotare. O astfel de soluție contravine regulilor de tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, în special art. 13 și art. 36, care impun:

- păstrarea și dezvoltarea coerentă a structurii actului de bază;

- evitarea confuziilor de numerotare și a paralelismelor de reglementare, inclusiv prin utilizarea indicilor acolo unde textul existent este deja numerotat;

În plus, conținutul articolului nou propus, art. 11³, cuprinde detalii procedurale (documente anexate cererii, termene de emitere a avizelor, conținutul avizului tehnic, obligații de publicare pe site, actualizări lunare ale informațiilor, structură detaliată a motivării unui aviz nefavorabil etc.) care, potrivit Legii nr. 24/2000, trebuie, de regulă, să fie stabilite prin acte infralegale (norme metodologice, reglementări tehnice), nu prin textul legii primare. Din această perspectivă, propunerea are natura unor norme de aplicare, nu a unei intervenții legislative de nivel primar;

- lipsa de fundamentare suficientă în expunerea de motive:
 - nu este prezentată o analiză a cadrului normativ existent de rang primar (art. 11–11⁴ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998) și nici măcar o referire minimală la cadrul infralegal deja adoptat pentru aplicarea acestuia (Normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023 și Ordinul M.T.I. nr. 1448/2023);
 - nu se justifică de ce mecanismele actuale de asociere, finanțare și implementare a proiectelor de infrastructură feroviară nu ar fi suficiente pentru realizarea instalațiilor de siguranță la trecerile la nivel;
 - nu este analizat impactul propunerii asupra regimului proprietății infrastructurii feroviare publice și asupra responsabilităților administratorului infrastructurii în materie de siguranță feroviară, în raport cu Legea nr. 202/2016;
 - nu se evaluează riscul de dublare a procedurilor și de apariție a unor regimuri normative paralele (regimul general de la art. 11²–11⁴ și regimul special propus pentru trecerile la nivel);

În absența unei fundamentări solide, propunerea legislativă se îndepărtează de cerințele de calitate a legii derivate din art. 1 alin. (5) din Constituția României și din Legea nr. 24/2000 (claritate, previzibilitate, corelare cu legislația în vigoare, evitarea paralelismelor și a redundanțelor normative);

➤ propunerea legislativă nu este oportună și nu se justifică prin raportare la legislația în vigoare, având în vedere:

- existența unui cadru normativ complet privind infrastructura feroviară publică și participarea unităților administrativ-teritoriale la finanțarea și implementarea proiectelor pe această infrastructură (art. 11–11⁴ din

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998), completat la nivel infralegal prin Hotărârea Guvernului nr. 187/2023 și Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1448/2023;

- caracterul redundant și necorelat al soluțiilor propuse în raport cu acest cadru;
- nerespectarea normelor de tehnică legislativă privind numerotarea, sistematizarea și nivelul de detaliu al reglementării (Legea nr. 24/2000);
- lipsa unei fundamentări suficiente în expunerea de motive, inclusiv sub aspectul impactului asupra regimului proprietății infrastructurii feroviare publice,

Președinte,
Sterică FUDULEA