

EXPUNERE DE MOTIVE

la Proiectul de lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate

Prezenta inițiativă legislativă are ca obiect consolidarea cadrului juridic aplicabil siguranței trecerilor la nivel cu calea ferată, prin instituirea unui mecanism clar, previzibil și executoriu care să permită autorităților administrației publice locale să inițieze și, după caz, să participe la finanțarea instalării sistemelor de protecție active, în special a barierelor, în vederea reducerii riscurilor pentru siguranța publică.

Trecerile la nivel cu calea ferată reprezintă una dintre cele mai vulnerabile zone ale infrastructurii de transport, fiind puncte de interferență directă între traficul feroviar și cel rutier, unde consecințele unor erori umane sau ale unor deficiențe de infrastructură sunt adesea ireversibile. Datele statistice confirmă caracterul grav și persistent al acestei probleme.

În România, în anul 2023 s-au înregistrat 154 de accidente la trecerile la nivel, soldate cu 18 decese, iar în anul 2024 au fost raportate 115 accidente și 14 decese. Tendința s-a menținut și în anul 2025, când, în primele 11 luni, au fost deja înregistrate 104 accidente și 13 decese.

La nivelul Uniunii Europene, accidentele la trecerile la nivel generează aproape 300 de decese anual, reprezentând aproximativ 30% din totalul deceselor rezultate din accidente feroviare. Potrivit datelor statistice europene, în anul 2024 au avut loc 1.507 accidente feroviare semnificative, soldate cu 750 de decese, dintre care 25,5% au fost utilizatori ai trecerilor la nivel.

Aceste cifre reflectă o realitate concretă și la nivel național, confirmată de accidente recente care evidențiază consecințele lipsei sistemelor active de protecție. Un exemplu relevant îl constituie accidentul produs la data de 19 ianuarie 2026 în municipiul Bistrița, unde un autoturism a fost surprins de tren la o trecere la nivel semnalizată exclusiv prin indicatoare rutiere, fără bariere, conducătorul auto decedând ulterior în urma leziunilor suferite. Alte accidente grave, produse în ultimii ani în diferite zone ale țării, au avut circumstanțe similare, implicând treceri la nivel lipsite de sisteme active de protecție. Aceste evenimente demonstrează că, în absența unor măsuri fizice de prevenție, infrastructura nu oferă un nivel suficient de protecție împotriva riscurilor previzibile generate de comportamentul uman sau de condițiile de trafic.

La nivel european, instituțiile competente în domeniul siguranței feroviare subliniază necesitatea implementării unor strategii proactive de reducere a riscurilor la trecerile la nivel, bazate pe principiul „sistemului sigur”, potrivit căruia infrastructura trebuie concepută astfel încât să reducă probabilitatea ca o eroare umană să conducă la un accident mortal. Studiile și rapoartele de specialitate arată că instalarea barierelor și a sistemelor active de avertizare reprezintă una dintre cele mai eficiente măsuri pentru reducerea accidentelor și a consecințelor acestora, întrucât aceste sisteme oferă nu doar avertizare, ci și o barieră fizică ce împiedică accesul accidental sau imprudent pe calea ferată.

În prezent, cadrul legislativ național nu conține un mecanism procedural clar care să permită autorităților administrației publice locale să declanșeze în mod efectiv procesul de instalare a acestor sisteme de siguranță, chiar și în situațiile în care există riscuri documentate și disponibilitate de finanțare locală. Deși legislația în vigoare recunoaște posibilitatea realizării investițiilor în infrastructura feroviară prin mecanisme de asociere, aceasta nu reglementează în mod specific procedura aplicabilă solicitărilor inițiate de autoritățile locale pentru creșterea siguranței la trecerile la nivel. În practică, această lacună conduce la întârzieri semnificative și la imposibilitatea implementării rapide a unor măsuri necesare pentru protejarea vieții și integrității persoanelor.

Prezenta inițiativă legislativă propune completarea cadrului normativ existent prin introducerea unui mecanism expres care să permită unităților administrativ-teritoriale să solicite instalarea sau modernizarea sistemelor de siguranță la trecerile la nivel, inclusiv prin participarea la finanțarea acestor lucrări. În același timp, se instituie obligația administratorului infrastructurii feroviare de a analiza solicitările formulate într-un termen determinat și de a emite un aviz motivat exclusiv pe baza unor criterii tehnice și obiective, precum condițiile de siguranță feroviară, compatibilitatea tehnică și caracteristicile infrastructurii existente. Această reglementare urmărește eliminarea incertitudinilor procedurale și limitarea posibilității unor decizii discreționare, asigurând transparență, predictibilitate și responsabilitate instituțională.

Soluția legislativă propusă respectă pe deplin cadrul constituțional și principiile autonomiei locale, consacrate de art. 120-123 din Constituție, întrucât permite autorităților locale să acționeze în vederea protejării siguranței publice pe teritoriul administrat, fără a afecta competențele tehnice și operaționale ale administratorului infrastructurii feroviare. Responsabilitatea pentru proiectarea, instalarea, exploatarea și întreținerea instalațiilor de siguranță rămâne în sarcina administratorului infrastructurii feroviare, în conformitate cu regimul juridic al proprietății publice și cu normele tehnice aplicabile. În același timp, mecanismul propus permite utilizarea eficientă a resurselor publice, inclusiv prin cofinanțare, contribuind la accelerarea implementării măsurilor de siguranță.

Adoptarea acestei inițiative legislative este justificată de necesitatea protejării vieții și integrității persoanelor, de reducerea riscurilor asociate infrastructurii existente și de asigurarea unui cadru juridic coerent și funcțional care să permită intervenția promptă în situațiile în care siguranța publică o impune. Prin instituirea unui mecanism clar de colaborare între autoritățile locale și administratorul infrastructurii feroviare, prezenta reglementare contribuie la creșterea nivelului de siguranță feroviară și rutieră și la alinierea României la standardele și practicile europene în domeniu.

În considerarea celor expuse, se impune adoptarea prezentului proiect de lege.

Inițiator: deputat ANDREI CSILLAG



Tabel cu susținătorii

Propunerii legislative pentru modificarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate

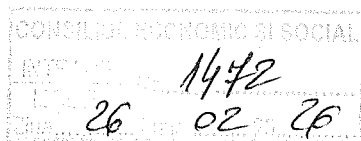
Nr.crt	Nume și prenume	Grup Parlamentar	Semnătura
1.	Teodorescu Andrei-Tomuta	PXL	
2.	Voicu Florinel	Progres	
3.	Ian Nicolae Olaru	S-OR. PDL	
4.	ALBU AUMIRITA	Asuplone	
5.	COARZA DUMITRU	NSPDL	
6.	DONA DORIU	P.S.D	
7.	MITU EUCHE	AUR	
8.	COLESA ILIE-ALIN	AUR	
9.	VULPOIU DOREL	AUR	
10.	BORDIAN ALEXANDRU	POR	
11.	DASCALU CRISTINA EMANUELA	AUR	
12.	CACIU GH. MATIES	AUR	
13.	LOULU RAMONA	AUR	
14.	CIORNEI DANIEL-CATILIN	AUR	
15.	Velasquez Eldem Bogdan	AUR	
16.	IOSUB COSMIN TEODOR	AUR	
17.	CIANCA SILVIU	AUR	
18.	RAIU PRIN-ALINA	AUR	
19.	BIRO DANIEL RAZVAN	AUR	
20.	RUSCASU PETRE	AUR	
21.	CONSTANTINESCU ANDREA	AUR	
22.	TANASA DAN	AUR	
23.	MILHAESCU MUGUR	AUR	
24.	Butura Cristina Iulia	AUR	
25.	BOBOS ELENA	AUR	
26.	GUCLU IULIU-ODANIAN	AUR	
27.	TOPOVICI THORIN-CAIUTEL	AUR	
28.	Isacuta Teodor	AUR	
29.	Negea Petru-Gabriel	AUR	
30.	ROISO EUGEN	Neapilist	



ROMANIA



31.	Chiriac Razvan - Mirel	POT
32.	GROPU Nouvel	POT
33.	PUOREANU ROMICA	INDEPENDENT
34.	Petisan Georgehe Petru	Independent
35.	AUDORA CRISTICA SIMU	INDEPENDENT
36.	CALIN GDOZA	INDEPENDENT
37.	CIMBAN CRISTIAN	POT
38.		
39.		
40.		
41.		
42.		
43.		
44.		
45.		
46.		
47.		
48.		
49.		
50.		
51.		
52.		
53.		
54.		
55.		
56.		
57.		
58.		
59.		
60.		
61.		
62.		
63.		
64.		
65.		
66.		



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENAT

CAMERA DEPUTAȚILOR

LEGE

pentru modificarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

Art. I – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 29 din 26 ianuarie 1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 89/1999, cu modificările și completările ulterioare, se completează după articolul 11² cu un nou articol, articolul 11³, cu următorul cuprins:

Art. 11³ — Procedura de inițiere și realizare la solicitarea autorităților administrației publice locale a instalațiilor de siguranță la trecerile la nivel

(1) Unitățile administrativ-teritoriale, asocierile de unități administrativ-teritoriale, zonele metropolitane și alte structuri asociative de drept public, prin hotărâre a autorității deliberative competente, pot solicita Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și administratorului infrastructurii feroviare publice montarea, modernizarea sau suplimentarea instalațiilor de siguranță la trecerile la nivel cu calea ferată situate pe teritoriul lor, inclusiv bariere automate, semibariere automate, instalații de semnalizare luminoasă și acustică și alte sisteme tehnice destinate creșterii siguranței circulației feroviare și rutiere.

(2) Solicitarea se transmite în scris administratorului infrastructurii feroviare publice și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și va fi însoțită, după caz, de următoarele documente: copia hotărârii autorității deliberative, identificarea exactă a trecerii la nivel, descrierea situației existente, justificarea necesității, propunerea de soluție tehnică preliminară, estimarea preliminară a costurilor și declarația privind intenția de a asigura integral sau parțial finanțarea investiției.

(3) Administratorul infrastructurii feroviare publice analizează documentația completă transmisă conform alin. (2) și emite un aviz tehnic motivat, în termen de 60 de zile de la primirea documentației complete;

(4) Avizul tehnic prevăzut la alin. (3) se emite exclusiv pe baza unei evaluări de risc obiective și a criteriilor tehnice, care vor include, în mod obligatoriu:

- a) intensitatea traficului feroviar și viteza de proiect;
- b) intensitatea traficului rutier și prezența utilizatorilor vulnerabil;
- c) istoricul incidentelor/accidentelor la trecerea la nivel în cauză;
- d) vizibilitatea la trecere și condițiile geomorfologice;
- e) frecvența manevrelor și opririlor trenurilor;
- f) posibilitatea tehnică de integrare a instalației propuse în sistemele existente fără afectarea siguranței feroviare;
- g) orice alte criterii prevăzute în reglementările tehnice aplicabile și metodologia publicată de administratorul infrastructurii feroviare.

(5) Avizul tehnic nefavorabil poate fi emis numai pentru motive obiective și temeinic justificate privind siguranța publică, siguranța feroviară sau incompatibilitatea tehnică a soluției propuse. Orice aviz nefavorabil va conține în mod obligatoriu:

- a) descrierea concretă a impedimentelor tehnice sau a riscurilor identificate;
- b) referințe la reglementările tehnice și normele aplicabile pe baza cărora s-a ajuns la concluzie;
- c) documentele, calculele sau studiile care au stat la baza concluziilor;
- d) dacă este cazul, măsurile tehnice ce trebuie realizate pentru a elimina impedimentele și termenul estimat în care situația poate fi reanalizată.

(6) În situația în care avizul tehnic este favorabil și solicitantul asigură integral sau parțial finanțarea investiției, administratorul infrastructurii feroviare publice va proceda la a:

a) include obiectivul în programul de investiții al administratorului, cu prioritate rezonabilă, în termen de maximum 60 de zile de la data emiterii avizului favorabil;

b) demara procedurile legale necesare pentru proiectare, achiziție și execuție, precum și lansarea procedurii de achiziție publică, în termen de maximum 45 de zile de la data includerii în program;

c) comunica în scris solicitantului calendarul estimat al etapelor până la recepția lucrărilor, inclusiv estimarea duratei execuției.

(7) În situația în care solicitantul nu asigură finanțarea investiției, administratorul infrastructurii feroviare publice va putea face demersuri de includere a obiectivului în programele sale de investiții, în funcție de criteriile de prioritizare tehnico-economică, și va comunica solicitantului, în termen de 60 de zile de la emiterea avizului favorabil, estimarea momentului sau a perioadei în care proiectul poate fi finanțat și executat. Dacă obiectivul nu poate fi inclus imediat, administratorul va fundamenta ordinea de prioritate cu referire la criteriile de risc prevăzute la alin. (4).

(8) Orice aviz tehnic nefavorabil sau orice decizie de neîncludere în programul de investiții va fi comunicată în scris solicitantului și va putea fi atacată pe calea contenciosului administrativ, conform legii. Comunicarea trebuie să conțină toate elementele prevăzute la alin. (5).

(9)¹ Administratorul infrastructurii feroviare publice are obligația de a publica, pe pagina sa oficială de internet, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, metodologia și criteriile utilizate pentru analiza solicitărilor prevăzute la alin. (1), precum și modelele de documente necesare pentru depunerea cererilor. Metodologia va fi elaborată în conformitate cu normele tehnice aplicabile și standardele naționale/internaționale relevante.

(10) Atât unitatea administrativ-teritorială solicitantă, cât și administratorul infrastructurii feroviare publice vor publica, pe paginile lor oficiale de internet, în termen de 10 zile de la primirea respectivelor documente, informații privind existența cererii. Ulterior, părțile vor actualiza lunar informațiile despre stadiul analizei, avizul emis și, în caz de aprobare, etapele de implementare până la recepția finală.

(11) Instalațiile de siguranță realizate în temeiul prezentei dispoziții devin parte componentă a infrastructurii feroviare publice și se predau administratorului infrastructurii feroviare pentru exploatare, întreținere și reparare, în condițiile legii. În cazul în care predarea implică costuri suplimentare de exploatare care nu au fost anticipate, părțile vor reglementa aceste aspecte printr-un acord de colaborare ce va stabili: responsabilitățile nominale, tranziția operațională și modalitățile de compensare pentru perioade determinate, fără a modifica regimul juridic al proprietății publice.

(12) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii monitorizează aplicarea prezentului articol și poate solicita, în termen de 30 de zile explicații scrise administratorului infrastructurii feroviare publice în cazul în care termenele prevăzute la alin. (3), (6) sau (7) nu sunt respectate. Ministerul raportează anual Parlamentului privind implementarea dispozițiilor prezentei legi, inclusiv situația solicitărilor și motivele refuzurilor sau amânărilor.

(13) Prezentele dispoziții se aplică cu respectarea legislației în domeniul finanțelor publice, achizițiilor publice, siguranței feroviare, regimului drumurilor și a celorlalte reglementări incidente. În toate cazurile, dreptul de decizie tehnică și de execuție rămâne în sarcina administratorului infrastructurii feroviare publice, fără a fi derogat regimul proprietății publice.

(14) În sensul aplicării prezentei legi, „aviz tehnic” reprezintă actul administrativ emis de administratorul infrastructurii feroviare publice care conține analiza tehnică și decizia motivată privind fezabilitatea și condițiile implementării instalației de siguranță solicitate, întocmită pe baza criteriilor obiective prevăzute la alin. (4) și a metodologiei publicate în temeiul alin. (9).

Art. II — Prezenta lege intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**PREȘEDINTELE
SENATULUI**

**PREȘEDINTELE
CAMEREI DEPUTAȚILOR**