

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 practiciile 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.	Trăscăreanu Andrei - Ionuț	PD	
2.	Valeriu Popescu	PNL	
3.	Ion Nădăreț	S-OS	
4.	ALBU AUMI TRITA	Acțiune	
5.	COABZA DUMITRU	NSR	
6.	DONA DORU	P&S	
7.	MIHAI EUACHE	AUR	
8.	COLESA ILIE-ALIN	AUR	
9.	VULPOIU DOREL	AUR	
10.	BORNAN ALEXANDRU	AUR	
11.	DASCALU CRISTINA	AUR	
12.	CALIN GH. MATIES	AUR	
13.	LOVITA RAMONA	AUR	
14.	Ciorneci DANIEL-CĂTĂLIN	AUR	
15.	Veloscu Eldon Bogdan	AUR	
16.	IOSCUB COSMIN TEODOR	AUR	
17.	MANCSEA SILVIU	AUR	
18.	ROU FABIAN-CRISTIAN	AUR	
19.	BIRO DANIEL PĂZVAN	AUR	
20.	PUSCASHU PETRE	AUR	
21.	Constantinescu Andrei	AUR	
22.	TANASA DAN	AUR	
23.	MIHAESCU MUGUR	AUR	
24.	Butura Cristina Iulia	AUR	
25.	BOBOS ELENA	AUR	
26.	GRACI VICTOR-CORNELIU	AUR	
27.	TOPOVICI FLORIN-CORNELIU	AUR	
28.	Popescu Teodor	AUR	
29.	Negrea Petru-Gabriel	AUR	
30.	ROISE EUACHE	AUR	



31.	Chirila Razvan - Mirel	POT	
32.	GROFU Danier	POT	
33.	Florianu Raluca	INDEPENDENT	
34.	Petru George Petru	Independent	
35.	AURORA ROSICA SIMU	INDEPENDENT	
36.	CALIN GROZA	INDEPENDENT	
37.	CIVAN 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.			