



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

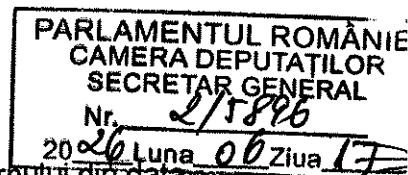
B-dul Primăverii nr. 22, sector 1, București, Tel: 0213143400 int.3000, Email: drparlament@gov.ro

JEP. LE 9

Nr. 7280/2026

17-06-2026

Către: **DOAMNA IOANA BRAN - VOINEA**
SECRETARUL GENERAL AL CAMEREI DEPUTAȚILOR



Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data
de 12 iunie 2026

STIMATĂ DOAMNĂ SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:

1. **Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.2/2021 privind depozitarea deșeurilor (Bp.710/2025, Plx.236/2026);**

2. **Propunerea legislativă pentru modificarea art. 525 din Legea nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă și completarea Legii nr. 303/2022 privind statutul judecătorilor și procurorilor (Plx. 189/2026);**

3. **Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr.305/2022 privind Consiliul Superior al Magistraturii (Plx.186/2026);**

4. **Proiectul de lege pentru instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru susținerea activității crescătorilor din sectorul suinelor, program de susținere a fermierilor pentru reproducția suinelor din rasa pură și hibridă pentru compensarea cheltuielilor cu creșterea și întreținerea exemplarelor până la vânzare (Bp.89/2025, Plx. 433/2026);**

5. **Proiectul de lege privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru susținerea activității crescătorilor din sectorul suin în perioada 1 martie 2025 – 1 februarie 2026 în contextul crizei provocate de Pesta Porcină Africană (Bp.88/2026, Plx.432/2026);**

6. **Propunerea legislativă privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență nr. 13/2013 privind serviciile poștale (Bp. 51/2026, Plx.355/2026);**

7. **Proiectul de lege pentru modificarea și completarea Legii locuinței nr.114/1996 (Bp.648/2025, Plx.181/2026);**

8. **Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr.312/2005 privind dobândirea dreptului de proprietate privată asupra terenurilor de către cetățenii străini și apatrizi, precum și de către persoanele juridice străine (Bp. 133/2026, L 255/2026);**

9. **Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal (Plx.327/2026);**

10. **Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr.185/2013 privind amplasarea și autorizarea mijloacelor de publicitate (Bp.735/2025, Plx.238/2026);**

11. **Propunerea legislativă pentru modificarea art. 155 din Legea nr. 286/2009 privind Codul Penal (Bp.141/2026);**

12. **Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr.305/2022 privind Consiliul Superior al Magistraturii (Plx.188/2026);**

13. **Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 18/1991 privind fondul funciar (Bp.97/2026);**

14. Propunerea legislativă privind modificarea și completarea Legii nr.198 din 2023 a învățământului preuniversitar (**Plx.150/2025**);

15. Propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate (**Bp.73/2026, Plx.342/2026**);

16. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr. 227/2015 privind Codul Fiscal (**Bp.4/2026, Plx.322/2026**);

17. Propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor și pentru modificarea și completarea Legii nr. 289/2002 privind perdelele forestiere de protecție (**Bp.571/2025, Plx.133/2026**);

18. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.21/1992 privind protecția consumatorului (**Bp.251/2025, Plx.389/2025**);

19. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art.30 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare (**Bp. 22/2026, Plx. 324/2026**);

20. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art.10 din Legii nr. 78/2014 privind reglementarea activității de voluntariat în România (**Bp. 112/2026, Plx. 392/2026**);

21. Propunerea legislativă privind prevenirea epuizării profesionale (**Bp.749/2025, Plx.263/2026**);

22. Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr.286/2009 privind Codul penal și a Legii nr. 487/2002 a sănătății mintale și a protecției persoanelor cu tulburări psihice (**Bp.46/2026, Plx.386/2026**);

23. Propunerea legislativă privind măsurile de aplicare a Regulamentului (UE) 2024/1.252 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024 de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr.168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1.724 și (UE) 2019/1.020, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative pentru activitatea de extracție a materiilor prime critice (**Bp.69/2026, Plx.379/2026**).

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

~~SECRETAR DE STAT~~



PRIM MINISTRU

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate*, inițiată de domnul deputat neafiliat Andrei Csillag împreună cu un grup de parlamentari PNL, PSD, AUR, S.O.S. România, POT și neafiliați (**Bp. 73/2026, Plx 342/2026**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul introducerii unui mecanism expres care să permită unităților administrativ – teritoriale să solicite instalarea sau modernizarea sistemelor de siguranță la trecerile la nivel cu calea ferată, inclusiv prin participarea la finanțarea acestor lucrări, în scopul protejării vieții și integrității persoanelor.

II. Observații

1. Referitor la introducerea unui mecanism expres care să permită unităților administrativ – teritoriale să solicite instalarea sau modernizarea trecerilor la nivel, inclusiv prin participarea la finanțarea acestor lucrări, menționăm că această aspect este deja reglementat prin *Legea nr. 49/2006 de aprobare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, și beneficiază de un tratament juridic bine

determinat¹, prin *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*², precum și prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transporturile pe căile ferate*³.

Precizăm că, în această situație, devin incidente prevederile art.16 din *Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit cărora în procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative.

Totodată, atragem atenția că propunerile de la art. 11³ din propunerea legislativă stabilesc că "*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*".

În ceea ce privește cadrul legal care să permită autorităților locale să finanțeze lucrări la infrastructura feroviară, acesta este definit în primul rând prin *Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare*.

Potrivit art. 2 alin.(1) pct. 5 din *Legea nr. 273/2006*, autoritățile deliberative ale administrației publice locale sunt consiliile locale ale comunelor, orașelor, municipiilor, sectoarelor municipiului București, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București.

Ca urmare, considerăm că textul art.11³, astfel cum este prevăzut în inițiativa legislativă, este neclar, întrucât autoritățile deliberative sunt numai ale unităților administrativ- teritoriale, zonelor metropolitane și altor structuri asociative de drept public, acestea fiind entități diferite de unitățile administrativ-teritoriale, având altă formă de organizare și conducere.

¹art. 5 alin. (1)² - "Administratorul drumului public, conform competențelor ce îi revin, cu avizul poliției rutiere, este obligat să aplice marcaje rutiere rezonatoare transversale sau alte dispozitive de calmare a traficului, înainte de intrarea în localitate, de trecerea pentru pietoni și de trecerea la nivel cu o cale ferată, marcaje rutiere rezonatoare longitudinale, precum și marcaje pentru zone cu risc crescut de accidente, în cazurile prevăzute de reglementările în vigoare".

² Art. 31 alin. (3) - Trecerile la același nivel cu calea ferată ale tuturor drumurilor internaționale «E», precum și ale drumurilor naționale care prezintă un grad ridicat de risc de producere a accidentelor rutiere vor fi prevăzute cu bariere sau semibariere realizate de către administratorul căii ferate, cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

Art. 32 alin. (2) - Întreținerea trecerilor la același nivel, paza și securitatea în limitele zonei de siguranță a căii ferate revin deținătorilor acestei căi.

³ Art. 11² - 11⁴

În acest context, preciem ca fiind inadecvată formularea utilizată la art. 11³, respectiv expresia „asocierile de unități administrativ-teritoriale, zonele metropolitane și alte structuri asociative de drept public, prin hotărâre a autorității deliberative”, întrucât:

a) zonele metropolitane reprezintă o formă de asociere a unităților administrativ-teritoriale;

b) asociațiile de dezvoltare intercomunitară reprezintă structuri de drept privat, de cooperare, cu personalitate juridică înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale, concept care include zonele metropolitane și consorțiile administrative;

c) hotărârile în cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitare sunt luate de adunările generale ale acestora și nu de autoritățile deliberative, care au competențe la nivelul unităților administrativ-teritoriale (consiliile locale ale comunelor, ale orașelor și ale municipiilor, Consiliul General al Municipiului București, consiliile subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor și consiliile județene).

Suplimentar, în cazul în care unitățile administrativ-teritoriale doresc să execute aceste lucrări, autoritățile administrației publice locale pot declanșa procesul de instalare a sistemelor de siguranță în conformitate cu prevederile *Ordinului MLPTL nr.1.767/2002*⁴, care prevede:

”Art. 1 Trecerile la nivel cu liniile de cale ferată aparținând coridoarelor paneuropene, cele de pe liniile ferate programate la reparații capitale (RK), precum și cele situate pe drumurile publice programate a fi reabilitate se vor amenaja în mod obligatoriu cu sistemul constructiv format din plăci elastice sau rigide, omologat sau agrementat, după caz, de către Autoritatea Feroviara Română - AFER.

Art. 2 Obligatorietatea adoptării și avizării acestui sistem constructiv va reveni Companiei Naționale de Căi Ferate ”C.F.R.” - S.A., Regiei Autonome ”Administrația Națională a Drumurilor din România” și unităților administrative pe teritoriul cărora se afla trecerile de nivel, conform programelor aprobate privind lucrările de investiții, modernizări, reparații capitale și reabilitări ale căilor ferate, precum și ale drumurilor publice. (...)

Art. 4 Execuția trecerilor la nivel va fi finanțată de unitatea care are prima lucrări programate în zona intersecției, la platforma call ferate sau la platforma drumului.”

În concluzie, unitatea administrativ teritorială are posibilitatea și în prezent să execute lucrările aferente trecerilor la nivel, fără modificarea legislației incidente infrastructurii feroviare.

⁴ privind obligativitatea introducerii sistemului constructiv cu plăci elastice sau rigide la trecerile la nivel cu liniile de cale ferată amplasate pe coridoarele feroviare paneuropene, pe căile ferate programate la reparații capitale și la intersecțiile căilor ferate cu drumuri publice programate la reabilitări

Mai mult, o unitate administrativ-teritorială se poate adresa CFR SA, la fel ca orice altă instituție, persoană fizică sau juridică și răspunsul îi va fi furnizat în maximum 30 de zile, în temeiul *Ordonanței Guvernului nr 27/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor, cu modificările și completările ulterioare*.

Prin urmare, există mecanismul care să permită unităților administrativ - teritoriale să solicite instalarea sau modernizarea trecerilor la nivel.

2. În ceea ce privește instituirea obligației administratorului infrastructurii de a analiza solicitările exclusiv pe baza unor criterii tehnice și obiective, aceasta este deja instituită conform art. 2 al *Ordinului Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 1767/2002*, citat la punctul anterior.

3. Prin "*Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*" aprobat prin *Hotărârea Guvernului 1302/2021*⁵, proiectele CFR SA sunt prioritizate, în conformitate cu mecanismul stabilit la nivel național prin *Hotărârea Guvernului 1312/2021*⁶ de aprobare a "*Programului Investițional 2021-2030*", eliminând astfel orice incertitudini procedurale și posibilitatea adoptării unor decizii discreționare.

Infrastructura feroviară din România include un număr de aproximativ 5000 de treceri la nivel, de patru tipuri, din care, conform criteriilor de prioritizare aprobate, în *Programul de acțiune* sunt avute în vedere pentru modernizare 160 de treceri la nivel cu calea ferată, la nivel național. Tipul de semnalizare a trecerilor la nivel este stabilit conform legislației în domeniu, prin care se stabilesc criteriile de selectare a tipului de protecție în raport cu intensitatea traficului feroviar și a celui rutier în zona respectivă.

Suplimentar, considerăm important să precizăm următoarele elemente:

Din experiența și din informațiile primite din piață, investiția medie necesară pentru modernizarea unei treceri la nivel este de circa 1.000.000 euro/trecere (fără TVA), impactul financiar fiind unul major la nivel de rețea. Nu a existat nicio inițiativă legislativă în ceea ce privește identificarea sau constituirea surselor de finanțare pentru realizarea investițiilor necesare modernizării trecerilor la nivel ci doar de creare de obligații pentru CFR SA, în calitate de concesionar al infrastructurii feroviare publice.

În cuprinsul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998*, există deja un art. 11³ care se referă la inițiativa CFR SA - în acest caz - de a

⁵ privind aprobarea *Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*

⁶ privind modificarea *Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României*

constitui acorduri de asociere cu UAT-uri prin care acestea din urmă se pot implica financiar în proiecte care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere.

Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor este preocuparea continuă a CFR SA, iar acest lucru este concretizat prin stabilirea obiectivelor specifice asumate de către CFR SA, conform *Hotărârii Guvernului nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, prin acțiunile de:

- menținere a nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară;
- creștere a nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată.

CFR SA realizează campanii active privind siguranța la trecerile la <https://cfr.ro/campania-nationala-de-informare-si-constientizare-fii-precaut-trecerea-la-nivel-nu-iarta-greselile/>, pe care le popularizează pe toate canalele de comunicare accesibile publicului larg.

În fapt, accidentele la trecerile la nivel cu calea ferată sunt accidente rutiere, generate de nerespectarea de către conducătorii auto a semnalizărilor de siguranță rutieră în zona trecerilor la nivel cu calea ferată, inclusiv la trecerile la nivel dotate cu protecție activă.

4. În ceea ce privește titlul proiectului analizat, atragem atenția asupra noțiunii folosite de "*modificare*" a *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998*. Astfel, potrivit dispozițiilor art. 41 alin. (5)⁷ din *Legea nr. 24/2000*, modificarea actului normativ este o operațiune diferită de aceea de completare a acestuia. Or, din analiza intervențiilor legislative preconizate de propunerea analizată, rezultă că intenția de reglementare constă în completarea actului normativ reprezentat de *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998* și nu de modificare a acestuia, motiv pentru care apreciem că s-ar fi impus reformularea titlului proiectului, în consecință.

5. Referitor la norma de la alin. (4), mai precis la dispozițiile de la lit. a) și b), atragem atenția asupra folosirii sintagmelor "*viteza de proiect*", respectiv "*utilizatorilor vulnerabili*", care sunt lipsite de claritate și precizie, nefiind definite nici de actul de bază, nici de legislația în vigoare, motiv pentru care s-ar fi impus reformularea acestora.

6. De asemenea, referitor la norma de la lit. g) a alin. (4), atragem atenția asupra gradului mare de generalitate în care este formulat, aspect care

⁷ "În cazul actelor normative prin care se modifică ori se completează un alt act normativ, titlul actului va exprima operațiunea de modificare sau de completare a actului normativ avut în vedere"

afectează accesibilitatea și predictibilitatea normei și vine în contradicție cu partea dispozitivă a alin. (4) care folosește cuvântul "*exclusiv*", ce implică o strictă interpretare și aplicare. De asemenea, în ipoteza în care textul de la lit. g) alin. (4) are în vedere metodologia și criteriile prevăzute la alin. (9), s-ar fi impus utilizarea normei de trimitere pentru identificarea metodologiei aplicabile.

7. În ceea ce privește textul de la alin. (6) lit. a), apreciem că acesta este neclar prin folosirea sintagmei "*prioritate rezonabilă*".

8. Având în vedere formularea de la alin. (7), în sensul în care administratorul infrastructurii feroviare publice va putea face demersuri de includere a obiectivului în programele sale de investiții, coroborată cu norma de la alin. (8) care se referă la posibilitatea neinclunderii în programul de investiții, apreciem formularea ca fiind neclară, întrucât nu se înțelege dacă administratorul infrastructurii feroviare are obligația includerii obiectivului în programul său de investiții, astfel încât o eventuală decizie de neinclunderie a obiectivului în programul său de investiții să poate fi contestată pe cale contenciosului administrativ.

Suplimentar, apreciem că nu se justifică sintagma "*conform legii*" utilizată în cuprinsul alin. (8) sau, eventual, înlocuirea acesteia cu dispozițiile legale aplicabile. Observația este valabilă și pentru alin. (11) care folosește expresia "*în condițiile legii*".

9. La alin. (9), referitor la sintagma "*în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi*", semnalăm că sunt aplicabile prevederile art. 62 din *Legea nr. 24/2000*. Astfel, atragem atenția că soluția legislativă preconizată prin propunerea analizată, nu se poate încorpora în actul normativ de bază, întrucât ar conferi normei un caracter retroactiv, aspect care contravine dispozițiilor art. 15 alin. (2) din *Constituția României*, care consacră *principiul neretroactivității legii*. Observația este valabilă și pentru textul de la alin. (12).

Totodată, cu privire la textul de la alin. (9) partea finală, respectiv "*norme tehnice aplicabile și standarde naționale/internaționale relevante*", apreciem că acesta este imprecis, lipsit de claritate, nefiind indicate în mod expres normele și standardele avute în vedere.

10. Referitor la alin. (11), în ceea ce privește dispoziția referitoare la faptul că, instalațiile de siguranță realizate în condițiile reglementate de articolul nou introdus prin propunerea analizată, devin parte componentă a infrastructurii feroviare publice, considerăm că acestea trebuiau să se

coreleze cu dispozițiile de la alin. (2) în care se menționează că beneficiarii de la alin. (1) pot să își exprime intenția de a asigura integral sau parțial finanțarea investiției. Astfel, apreciem ca ar fi fost necesar să se reglementeze aspectele referitoare la finanțarea/cofinanțarea acestor investiții prin raportare la dreptul de proprietate publică a statului care se naște cu privire la instalațiile de siguranță nou realizate.

11. În ceea ce privește norma de la alin. (14), considerăm că aceasta ar fi trebuit să prevadă calificarea avizului tehnic ca fiind un act administrativ, întrucât, în general, un aviz reprezintă un act premergător unui act administrativ sau o operațiune administrativă care pregătește emiterea unui act administrativ în cadrul unei proceduri și care nu produce efecte juridice de sine stătătoare.

Având în vedere elementele de legislație care reglementează juridic problematica trecerilor la nivel și ținând cont de prevederile *Legii nr. 24/2000*, considerăm că inițiativa legislativă de modificare a *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998* nu face decât să dubleze legislația deja existentă și eludează elementul esențial, anume identificarea și constituirea surselor de finanțare.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate, Guvernul nu susține adoptarea prezentei inițiative legislative.

Cu stimă,

Ilie – Gavril BOLOJAN



Domnului deputat Sorin – Mihai GRINDEANU

Președintele Camerei Deputaților