



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

1494 / 2017
28.09.2017

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
332 / 12.10. 2017

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor*, inițiată de domnul deputat PMP Ionuț Simionca împreună cu un grup de parlamentari PSD, PMP, PNL, USR, UDMR, ALAR, Minorități Naționale (**Bp. 265/2017**).

I. Principalele reglementări

Prin inițiativa legislativă se propune completarea art. 31 și art. 61 alin. (1) din *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul instituirii obligației ca trecerile la nivel cu calea ferată ale tuturor drumurilor internaționale „E”, precum și a celor naționale care prezintă un grad ridicat de risc de producere a accidentelor rutiere să fie prevăzute cu bariere sau semibariere realizate de administratorul căii ferate, care, totodată, este obligat să asigure vizibilitatea trecerii la nivel cu calea ferată prin curățarea vegetației pe o rază de 150 de metri măsurată din intersecție.

De asemenea, conform inițiativei legislative, încălcarea celor două obligații menționate constituie contravenții, sancționate cu amendă de la 50.000 lei la 250.000 lei, respectiv de la 30.000 la 150.000 lei.

Potrivit *Expunerii de motive*, prin această inițiativă legislativă se susține, în esență, faptul că „Zilnic zeci de conducători auto ignoră cu bună știință regulile de circulație și traversează calea ferată, chiar dacă în orice clipă ar putea fi spulberați de către tren”, iar „În România întâlnim multe drumuri internaționale și drumuri naționale care sunt traversate de linii de cale ferată și

care nu sunt prevăzute cu bariere sau semibariere, ci numai cu avertizare sonoră și luminoasă”, astfel că „zeci de șoferi își riscă viața, fără să știe în ce moment și de unde ar apărea trenul.”

II. Observații

1. Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”- SA, în calitate sa de concesionar al infrastructurii feroviare publice, are în administrare un număr total de 5.129 de treceri la nivel, din care:

- 184 BAT – treceri la nivel echipate cu instalații de semnalizare automate cu lumini roșii clipitoare, semnalizare acustică și semibariere acționate electric;
- 887 SAT – treceri la nivel echipate cu instalații de semnalizare automate cu lumini roșii clipitoare și semnalizare acustică;
- 602 IM – treceri la nivel cu bariere mecanice acționate manual;
- 3.456 IR – treceri la nivel care sunt semnalizate cu semnale rutiere.

Prescripțiile tehnice, dotarea, condițiile tehnice de exploatare, precum și clasificarea acestora sunt stabilite prin următoarele reglementări specifice:

- *Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară (RETF) Nr. 002 aprobat prin MMLPTL 1186/29.08.2001;*
- *Instrucția nr. 351 – Pentru întreținerea tehnică și repararea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) aprobată prin OMTTC 1749 din 23.IX.1988 ;*
- *SR 1244/1-1996 Siguranța circulației. Treceri la nivel cu calea ferată. Condiții tehnice, clasificarea și stabilirea categoriei trecerii la nivel;*
- *SR 1244-2:2004 Siguranța circulației. Treceri la nivel cu calea ferată. Instalații neautomate – Prescripții;*
- *STAS 1244/3-2014 Siguranța circulației. Treceri la nivel cu calea ferată. Instalații de semnalizare automată;*
- *SR 1848 – 1: 2004 Securitatea traficului. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare;*
- *SR 1848-2: Securitatea traficului. Indicatoare rutiere. Prescripții tehnice;*
- *SR 1848-3: Securitatea traficului. Indicatoare rutiere. Scriere, mod de alcătuire;*
- *SR EN 12368: 2006 Echipament pentru dirijarea traficului. Semafoare.*

Având în vedere preocuparea constantă a C.F.R. S.A. de creștere a gradului de siguranță a traficului, se află în derulare un program de modernizare a 30 de treceri la nivel, în valoare de 35 milioane lei și care presupune echiparea trecerilor la nivel cu instalații BAT cu 2 semibariere, împreună cu reabilitarea căilor ferate și rutiere aferente, prin instalarea de dale de cauciuc.

În același timp, menționăm că se află în pregătire un program similar de modernizare a 56 de treceri la nivel, în valoare totală de 61 milioane lei, și un program de investiții pentru înlocuirea semnalizării existente cu semnalizare superioară (tip BAT cu 4 semibariere și tip BAT cu 2 semibariere în care

condițiile locale nu permit 4 semibariere, dublarea semnalizării rutiere pe partea stângă a drumului și montarea de separatoare de sens) pentru 150 de treceri la nivel.

Criteriile principale de selecție a trecerilor la nivel incluse în aceste programe de modernizări și investiții sunt: gradul de pericolozitate, evitarea suprapunerii cu alte proiecte finanțate din fonduri comunitare, localizarea trecerilor la nivel pe rețea, intensitatea traficului feroviar și rutier.

2. În ceea ce privește **pct. 1** din propunerea legislativă, referitor la noul alin. (3) al art. 31, evidențiem necesitatea definirii sintagmei „*grad ridicat de risc de producere a accidentelor rutiere*”, pentru a se asigura previzibilitatea normei.

Menționăm că, la *Capitolul 4- Categoriile trecerilor la nivel curent* din cuprinsul *Standardului român 1244-1/1996 - Siguranța circulației. Treceri la nivel cu calea ferată. Condiții tehnice, clasificarea și stabilirea categoriei trecerii la nivel* sunt prevăzute caracteristicile care trebuie luate în considerare pentru siguranța circulației la trecerile la nivel, astfel:

- a) pentru circulația feroviară:
 - intensitatea traficului feroviar;
 - viteza maximă de circulație a trenului.
- b) pentru circulația rutieră:
 - clasa tehnică a drumului sau categoria străzii;
 - vizibilitatea.

De asemenea, în tabelul de la punctul 4.2 din cuprinsul *Standardului român 1244-1/1996* este menționat modul de semnalizare pentru fiecare categorie a trecerii la nivel în funcție de caracteristicile menționate anterior, respectiv *Trecere la nivel cu bariere sau instalații de semnalizare a apropierii trenurilor cu semibariere (B)*, *trecere la nivel cu instalații de semnalizare a apropierii trenurilor fără semibariere (SAT)* și *trecere la nivel semnalizată numai cu indicatoare rutiere de prioritate (IR)*.

3. Subliniem necesitatea clarificării/corelării măsurilor preconizate, cu ansamblul legislației specifice în domeniul infrastructurii feroviare și rutiere și în raport cu obligațiile (concurente) ce revin administratorilor infrastructurilor respective, cu privire la dotarea/întreținerea instalațiilor de semnalizare aferente fiecărei infrastructuri de drumuri și feroviare, după cum este cazul.

Precizăm că la **pct. 1** din inițiativa legislativă, referitor la noul **alin. (4)** al art. 31, se stabilește obligația „*Administratorului căii ferate de a asigura vizibilitatea trecerilor la același nivel cu calea ferată prin curățarea vegetației pe o rază de 150 de metri măsurată din intersecție*”.

Or, în special la Cap.V (art. 34 și urm.) și art. 37 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, sunt prevăzute obligațiile

legale/contractuale în domeniul siguranței circulației feroviare, iar, în conformitate cu art. 11 alin. (1) din același act normativ, infrastructura feroviară publică se compune inclusiv din:

„a) liniile ferate de circulație, terenul aferent pe care sunt construite, precum și terenurile situate de o parte și de alta a axei căii ferate, care constituie zona de siguranță a infrastructurii feroviare;

b) podurile, tunelurile, viaductele și alte lucrări de artă, care au legătură cu liniile ferate deschise circulației publice, precum și terenurile aferente acestora;

c) lucrările geotehnice de protecție și de consolidare, plantațiile de protecție a liniilor ferate și terenurile aferente pe care sunt amplasate;

d) instalațiile fixe de siguranță și de conducere operativă a circulației feroviare (...)”

De asemenea, la art. 29 și urm. din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998* este reglementat regimul juridic al „Zonei de siguranță” aflate în domeniul public (exclusiv) al statului și în administrarea CN CFR SA - (în limitele fâșiilor de teren de „20 m fiecare, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, necesare amplasării instalațiilor de semnalizare și de siguranță a circulației (...)”, precum și regimul juridic al „Zonei de protecție” (cuprinzând „*terenurile limitrofe, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a maximum 100 m de la axa căii ferate*” (incluzând primii 20 m de teren de la axă, aferent zonei de siguranță aflat în domeniul public al statului).

În același timp, în raport de regimul juridic al infrastructurii feroviare publice, sunt aferente și obligațiile legale ce revin administratorului acesteia CN CFR SA și/sau celorlalți proprietari/administratori, potrivit legii.

Astfel, potrivit art. 29 alin. (2¹) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998* „În scopul prevenirii evenimentelor de cale ferată determinate de *căderea de masă lemnoasă - copaci, arbori peste elemente ale căii ferate, administratorul infrastructurii feroviare execută lucrări de toaletare/tăiere a vegetației lemnoase și de înlăturare a potențialelor pericole identificate în limita zonei de siguranță a infrastructurii feroviare, cu respectarea reglementărilor specifice domeniului silvic.*”

Așadar, pe lângă faptul că obligațiile legale ale administratorului infrastructurii feroviare sunt prevăzute în mod corespunzător în *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998*, în raport de specificul infrastructurii feroviare, „*raza de 150 de metri*” preconizată în inițiativa legislativă pentru asigurarea „*vizibilității trecerilor la același nivel cu calea ferată*” în sarcina administratorului infrastructurii feroviare poate exceda activității de administrare a infrastructurii feroviare proprietate publică și/sau privată a statului, după cum este cazul, în condițiile în care, în zona de protecție de maximum 100 metri, cei 20 m aferenți zonei de siguranță se administrează de CN CFR SA, în vreme ce diferența de maximum 80 metri (peste cei 20 m), „*indiferent de proprietar*”, se administrează de către proprietarii/administratorii

acestora, cu interdicțiile/obligățiile și sancțiunile legale ce le revin, potrivit legii (art. 30-32 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.12/1998* și *Hotărârea Guvernului nr. 203/1994*¹.

Pe de altă parte, în *Ordonanța Guvernului nr.43/1997* - care face obiectul inițiativei legislative - corespunzător regimului juridic al drumurilor, zonele de siguranță și zonele de protecție aferente acestora fac obiectul art. 16 și art. 17 (cu limitele prevăzute în Anexa nr.1 la *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997*), cu interdicțiile/obligățiile și sancțiunile legale aferente (art. 61 alin. 1 lit. a), în cazul zonelor de protecție care „rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate (...)”.

În mod similar, potrivit art. 31 din *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997*:

„(1) Indicatoarele de semnalizare a trecerilor la același nivel cu calea ferată se realizează de către administratorul drumului, cu avizul administratorului căii ferate și al poliției rutiere.

(2) Instalațiile de semnalizare și presemnalizare a trecerii la același nivel cu calea ferată se realizează de către administratorul căii ferate, în funcție de categoria drumului, traficul rutier, frecvența și viteza de circulație a trenurilor.”

4. În contextul în care în raza de 150 metri vizată în propunerea legislativă se pot regăsi infrastructuri și/sau alte terenuri - cu/fără construcții - aflate în domeniul public/privat al statului, în domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și/sau în proprietatea privată a unor persoane fizice/juridice de drept privat și în situația în care măsurile preconizate ar viza și o eventuală afectare/restrângere a drepturilor aferente (cu respectarea dispozițiilor constituționale ale art. 53), inițiativa legislativă ar fi trebuit promovată spre adoptare ca lege organică, cu respectarea art. 44, art. 73 alin. (3) lit. m), o), art. 120 și art. 136 alin. (4) și (5), respectiv, în conformitate cu art. 76 alin. (1) din *Constituția României, republicată*, iar nu doar ca lege ordinară, astfel după cum rezultă din formula de atestare a legalității adoptării legii din finalul acesteia [cu referire la dispozițiile constituționale ale art. 76 alin. (2)].

5. Referitor la **pct. 2** din inițiativa legislativă, cu privire la cuantumul amenzilor propuse pentru contravențiile nou introduse semnalăm că acestea nu se încadrează în mod armonios în sistemul sancționator general stabilit de actul normativ asupra căruia se intervine legislativ.

6. În legătură cu necesitatea asigurării clarificărilor/corelărilor aferente, în raport cu intenția de reglementare și cadrul legislativ/constituțional existent, menționăm că, prin lacunele, lipsa de claritate și previzibilitate a normelor preconizate, care pot genera confuzii în interpretarea/aplicarea acestora, se pot

¹ pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele privind transporturile pe căile ferate române, republicată, cu modificările ulterioare

crea inclusiv premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare la art. 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată* privind principiul legalității².

În acest sens, amintim că principiul constituțional al legalității presupune existența unor norme de drept intern suficient de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a Curții Europene a Drepturilor Omului³.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative în forma prezentată.**

Cu stimă,

Mihai TUDOSE

PRIM-MINISTRU



Domnului senator **Călin-Constantin-Anton POPESCU-TĂRICEANU**

Președintele Senatului

² în acest sens, menționăm, de ex., deciziile Curții Constituționale nr.26/2012 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.116 din 15 februarie 2012), nr.319/2013 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.404 din 4 iulie 2013), nr.1/2014 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.123 din 19 februarie 2014), nr.732/2014 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 69 din 27 ianuarie 2015), nr.363/2015 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 495 din 6 iulie 2015), nr.637/2015 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.906 din 8 decembrie 2015), nr.22/2016 (publicată în Monitorul Oficial al României nr.160 din 2 martie 2016), nr.61/2017 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.219 din 30 martie 2017).

³ de ex. Hotărârea din 5 ianuarie 2000 în Cauza Beyeler contra Italiei, Hotărârea din 23 noiembrie 2000 în Cauza Ex-Regele Greciei și alții contra Greciei, Hotărârea din 8 iulie 2008 în Cauza Fener Rum Patrikligi contra Turciei.