



UNIVERSITATEA „NICOLAE TITULESCU” BUCUREȘTI

FACULTATEA DE DREPT

ȘCOALA DOCTORALĂ

TEZĂ DE DOCTORAT

INFRAȚIUNI CONTRA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI PE CĂILE FERATE

- Rezumat-

Coordonator științific,

Prof. univ. dr. Vasile DOBRINOIU

Student-doctorand,

Georgian RĂDĂȘANU

BUCUREȘTI

2026

PLANUL TEZEI

Abrevieri și lucrări citate frecvent

Chestiuni preliminare

Secțiunea 1. Argumentul și utilitatea cercetării

Secțiunea a 2-a. Scopul cercetării

Secțiunea a 3-a. Metodologia cercetării

Capitolul I. Aspecte generale și comune în privința infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate

Secțiunea 1. Chestiuni introductive

§1. Evoluția legislativă a incriminărilor privind siguranța circulației pe căile ferate

§2. Reglementarea actuală prin raportare la Codul penal din 1968

Secțiunea a 2-a. Condiții preexistente

§1. Obiectul infracțiunii

1.1. Obiectul juridic

1.2. Obiectul material

§2. Subiectul infracțiunii

2.1. Subiectul activ

2.2. Subiectul pasiv

§3. Locul și timpul săvârșirii infracțiunii

§4. Situația premisă

Secțiunea a 3-a. Conținut constitutiv

§1. Latura obiectivă

1.1. Elementul material

1.2. Urmarea imediată

1.3. Legătura de cauzalitate

§2. Latura subiectivă

Secțiunea a 4-a. Forme. Modalități. Sancțiuni

§1. Forme

§2. Modalități

§3. Sancțiuni

Secțiunea a 5-a. Aspecte generale de drept comparat

Secțiunea a 6-a. Aspecte complementare

§1. Raportul sau legătura cu o serie de infracțiuni

1.1. Raportul cu infracțiunile contra vieții, integrității corporale sau sănătății

1.2. Legătura cu infracțiunile contra siguranței circulației rutiere, navale sau aeriene

§2. Aspecte de natură procesual penală

2.1. Aspecte legate de sesizare și mijloace probatorii

2.2. Chestiuni vizând competența de efectuare a urmăririi penale și de judecată

2.3. Aspecte privind acțiunea civilă

Capitolul II. Neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă

Secțiunea 1. Aspecte introductive

§1. Conținutul legal al infracțiunii

§2. Evoluția legislativă a incriminării

§3. Reglementarea actuală prin raportare la Codul penal din 1968

Secțiunea a 2-a. Condiții preexistente

- §1. Obiectul infracțiunii
 - 1.1. Obiectul juridic
 - 1.2. Obiectul material
- §2. Subiectul infracțiunii
 - 2.1. Subiectul activ
 - 2.2. Subiectul pasiv
- §3. Locul și timpul săvârșirii infracțiunii
- §4. Situația premisă

Secțiunea a 3-a. Conținut constitutiv

- §1. Latura obiectivă
 - 1.1. Elementul material
 - 1.2. Urmarea imediată
 - 1.3. Legătura de cauzalitate
- §2. Latura subiectivă

Secțiunea a 4-a. Forme. Modalități. Sancțiuni

- §1. Forme
- §2. Modalități
- §3. Sancțiuni

Secțiunea a 5-a. Raportul sau legătura cu alte categorii de infracțiuni

- §1. Raportul cu infracțiunile de abuz sau neglijență în serviciu
- §2. Legătura cu infracțiunile contra siguranței circulației rutiere, navale sau aeriene

Secțiunea a 6-a. Aspecte de drept comparat

- §1. Germania
- §2. Italia
- §3. Portugalia
- §4. Spania
- §5. Olanda
- §6. Finlanda
- §7. Croația
- §8. Ungaria
- §9. Letonia
- §10. Estonia
- §11. Bulgaria
- §12. Noul Wales de Sud (Australia)
- §13. Argentina

Capitolul III. Neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă din culpă

Secțiunea 1. Aspecte introductive

- §1. Conținutul legal al infracțiunii
- §2. Evoluția legislativă a incriminării
- §3. Reglementarea actuală prin raportare la Codul penal din 1968

Secțiunea a 2-a. Condiții preexistente

- §1. Obiectul infracțiunii
 - 1.1. Obiectul juridic
 - 1.2. Obiectul material
- §2. Subiectul infracțiunii
 - 2.1. Subiectul activ
 - 2.2. Subiectul pasiv

§3. Locul și timpul săvârșirii infracțiunii

§4. Situația premisă

Secțiunea a 3-a. Conținut constitutiv

§1. Latura obiectivă

1.1. Elementul material

1.2. Urmarea imediată

1.3. Legătura de cauzalitate

§2. Latura subiectivă

Secțiunea a 4-a. Forme. Modalități. Sancțiuni

§1. Forme

§2. Modalități

§3. Sancțiuni

Secțiunea a 5-a. Raportul sau legătura cu alte categorii de infracțiuni

§1. Raportul cu infracțiunea de neglijență în serviciu

§2. Raportul cu infracțiunile contra vieții, integrității corporale sau sănătății

§3. Raportul cu infracțiunile contra protecției muncii

§4. Legătura cu alte infracțiuni din domeniul circulației persoanelor și a bunurilor

Secțiunea a 6-a. Aspecte de drept comparat

§1. Germania

§2. Italia

§3. Portugalia

§4. Spania

§5. Olanda

§6. Croația

§7. Finlanda

§8. Ungaria

§9. Estonia

§10. Noua Wales de Sud (Australia)

§11. Argentina

§12. Venezuela

Capitolul IV. Părăsirea postului și prezența la serviciu sub influența alcoolului ori a altor substanțe sau refuzul ori sustragerea de la prelevarea de mostre biologice

Secțiunea 1. Aspecte introductive

§1. Conținutul legal al infracțiunii

§2. Evoluția legislativă a incriminării

3. Reglementarea actuală prin raportare la Codul penal din 1968

Secțiunea a 2-a. Condiții preexistente

§1. Obiectul infracțiunii

1.1. Obiectul juridic

1.2. Obiectul material

§2. Subiectul infracțiunii

2.1. Subiectul activ

2.2. Subiectul pasiv

§3. Locul și timpul săvârșirii infracțiunii

§4. Situația premisă

Secțiunea a 3-a. Conținut constitutiv

§1. Latura obiectivă

1.1. Elementul material

- 1.2. Urmarea imediată
- 1.3. Legătura de cauzalitate
- §2. Latura subiectivă
- Secțiunea a 4-a.** Forme. Variante agravate. Sancțiuni
- §1. Forme
- §2. Variante agravate
- §3. Sancțiuni

- Secțiunea a 5-a.** Aspecte de drept comparat
- §1. Germania
- §2. Italia
- §3. Portugalia
- §4. Spania
- §5. Finlanda
- §6. Ungaria
- §7. Cehia
- §8. Argentina

Capitolul V. Distrugerea sau semnalizarea falsă

- Secțiunea 1.** Aspecte introductive
- §1. Conținutul legal al infracțiunii
- §2. Evoluția legislativă a incriminării
 - 2.1. Evoluția legislativă a infracțiunii de distrugere
 - 2.2. Evoluția legislativă a infracțiunii de semnalizare falsă
- §3. Reglementarea actuală prin raportare la Codul penal din 1968

- Secțiunea a 2-a.** Condiții preexistente
- §1. Obiectul infracțiunii
 - 1.1. Obiectul juridic
 - 1.2. Obiectul material
- §2. Subiectul infracțiunii
 - 2.1. Subiectul activ
 - 2.2. Subiectul pasiv
- §3. Locul și timpul săvârșirii infracțiunii
- §4. Situația premisă

- Secțiunea a 3-a.** Conținut constitutiv
- §1. Latura obiectivă
 - 1.1. Elementul material
 - 1.2. Urmarea imediată
 - 1.3. Legătura de cauzalitate
- §2. Latura subiectivă

- Secțiunea a 4-a.** Forme. Modalități. Sancțiuni
- §1. Forme
- §2. Modalități
- §3. Sancțiuni

- Secțiunea a 5-a.** Raportul sau legătura cu alte categorii de infracțiuni
- §1. Raportul cu infracțiunea de distrugere de distrugere, distrugere calificată sau distrugere din culpă
- §2. Raportul cu actele de diversiune
- §3. Raportul cu infracțiunea de furt
- §4. Raportul cu infracțiunile contra vieții, integrității corporale sau sănătății unei persoane

§5. Raportul cu unele infracțiuni ce privesc autorizarea executării lucrărilor de construcții

§6. Legătura cu infracțiunile privind siguranța circulației rutiere, navale sau aeriene

Secțiunea a 6-a. Aspecte de drept comparat

§1. Germania

§2. Italia

§3. Portugalia

§4. Spania

§5. Ungaria

§6. Letonia

§7. Grecia

§8. Danemarca

§9. Estonia

§10. Bulgaria

§11. Canada

§12. Noua Wales de Sud (Australia)

§13. Argentina

§14. Venezuela

Concluzii și propuneri *de lege ferenda*

Bibliografie

Abrevieri și lucrări citate frecvent

I. Abrevieri

alin.	- alineat(ul)
apud	- citat după
art.	- articol(ul)
B. Of.	- Buletinul Oficial al României, Partea I
C.D.P.	- Caiete de Drept penal
C. Ap.	- Curtea de Apel
C. civ.	- Cod civil
C. pen. 1968	- Cod penal anterior (Legea nr. 15/1968)
C. pen.	- Cod penal (Legea nr. 286/2009)
C. proc. pen.	- C. proc. pen. (Legea nr. 135/2010)
CEDO	- Curtea Europeană a Drepturilor Omului
coord.	- coordonator(i)
dec.	- decizie
dec. pen.	- decizia penală
Dreptul	- Revista „Dreptul”
DCC	- Decizia Curții Constituționale
Ed.	- Editura
ed.	- ediția
e.g.	- exempli gratia
etc.	- et cetera
hot.	- hotărârea
H.G.	- Hotărârea Guvernului
ibidem	- în același loc
Î.C.C.J.	- Înalta Curte de Casație și Justiție
infra	- mai jos, mai departe
j.c.p.	- Judecător de cameră preliminară
Jud.	- Judecătoria
J.O.U.E.	- Jurnalul Oficial al Uniunii Europene
lit.	- litera
m.t.	- ministrul transporturilor
m.t.t.	- ministrul transporturilor și telecomunicațiilor
m.t.i.	- ministrul transporturilor și infrastructurii
m.t.c.t.	- ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului
M. Of.	- Monitorul Oficial al României, Partea I
n.n.	- nota noastră

nr.	- numărul
O.G.	- Ordonanța Guvernului
O.U.G.	- Ordonanța de urgență a Guvernului
op. cit.	- opera citată
p.	- pagina
pp.	- paginile
pct.	- punct(ul)
P.Î.C.C.J.	- Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție
R.D.P.	- Revista de Drept Penal
R.R.D.	- Revista română de drept
R.R.J.	- Revista română de jurisprudență
supra	- mai sus, înainte
s.n.	- sublinierea noastră
s. pen.	- secția penală
s. pen.c.m.	- secția penală și pentru cauze cu minori
s. pen.c.m.f.	- secția penală și pentru cauze cu minori și de familie
sent. pen.	- sentința penală
supra	- mai sus, înainte
ș.a.	- și alții
Trib. (jud.)	- Tribunalul (județean)
Trib. Sup.	- Tribunalul Suprem
urm.	- următoarele
vol.	- volumul

II. Lucrări citate frecvent

CPC	G. Bodoroncea, V. Cioclei, I. Kuglay, L.-V. Lefterache, T. Manea-Sabău, I. Nedelcu, D. Nițu, F. Streteanu, A.-R. Trandafir, F.-M. Vasile, G. Zlati, <i>Codul penal. Comentariu pe articole</i> , ed. a 4-a, Ed. C.H. Beck, București, 2026;
CPC Ps	N. Neagu, V. Dobrinoiu, M.A. Hotca, I. Pascu, I. Chiș, M. Gorunescu, M. Dobrinoiu, C. Păun, A.-V. Iugan, M.C. Sinescu, <i>Codul penal comentat. Partea specială</i> , Ed. Universul Juridic, București, 2025;
Explicațiile CP IV	G. Antoniu, T. Toader (coord.), V. Brutaru, C. A. Domocoș, C. Duvac, C. I. Gliga, N.-E. Hegheș, I. Ifrim, Gh. Ivan, R. Răducanu, I. Rusu, M. Safta, L. Stănilă, M. Ștefănoaia, T. Toader, I. Vasiu, <i>Explicațiile</i>

	<i>Codului penal. Art. 257-366</i> , vol. IV, Ed. Universul Juridic, București, 2025;
Codul penal comentat și adnotat al R.S.R	T. Vasiliu, D. Pavel, G. Antoniu, Șt. Daneș, Gh. Dăringă, D. Lucinescu, V. Papadopol, D. Popescu, V. Rămureanu, <i>Codul penal al Republicii Socialiste România comentat și adnotat. Partea specială</i> , vol. II, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1977;
Explicații IV	V. Dongoroz, S. Kahane, I. Oancea, I. Fodor, N. Iliescu, C. Bulai, R. Stănoiu, V. Roșca, <i>Explicații teoretice ale Codului penal român. Partea specială, vol. IV</i> , Ed. Academiei Republicii Socialiste România, București, 1972;
Codul penal Carol al II-lea adnotat	Const. G. Rătescu, I. Ionescu-Dolj, I. Gr. Periețeanu, V. Dongoroz, H. Aznavorian, T. Pop, M. I. Papadopolu, N. Pavelescu, <i>Codul penal Carol al II-lea adnotat, vol II. Partea specială. Art. 184-442</i> , Ed. Librăriei SOCEC & Co., S.A., București, 1937;
V. Papadopol, <i>Infracțiuni</i>	V. Papadopol, <i>Infracțiunile contra siguranței circulației pe căile ferate</i> , Revista română de drept nr. 8/1971;
Repertoriu I	V. Papadopol, M. Popovici, <i>Repertoriu alfabetic de practică judiciară în materie penală pe anii 1969-1975</i> , Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1977;
Repertoriu II	V. Papadopol, M. Popovici, <i>Repertoriu alfabetic de practică judiciară în materie penală pe anii 1976-1980</i> , Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1982;
Repertoriu III	V. Papadopol, Șt. Daneș, <i>Repertoriu de practică judiciară în materie penală pe anii 1981-1985</i> , Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1989.

ARGUMENTUL ȘI UTILITATEA CERCETĂRII

Ideea realizării acestei teze de doctorat a apărut pe fondul studierii unei propuneri legislative cu privire la modificarea și completarea art. 331 din Codul penal, proiect ce avea să incrimineze cu titlu de noutate în dreptul penal național infracțiunea de refuz ori sustragere a personalului feroviar de la prelevarea de mostre biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a prezenței unor substanțe psihoactive. O astfel de propunere a venit în contextul creșterii alarmante a numărului de cazuri privind consumul de băuturi alcoolice în rândul personalului feroviar și îndeplinirea îndatoririlor de serviciu în astfel de condiții, aspect care a condus, în unele situații, chiar la producerea unor accidente de cale ferată.

Cu această ocazie, am putut constata și lipsa unei monografii care să trateze, în concordanță cu actuala reglementare penală, acest domeniu extrem de tehnic și de interesant al infracțiunilor contra siguranței circulației feroviare. În acest context și explorând și celelalte forme de ilicit penal, am putut sesiza că modalitatea de reglementare a unor infracțiuni feroviare este insuficientă din perspectiva unor elemente constitutive, în special cele care vizează calitatea subiectului activ/pasiv, obiectul material, respectiv urmarea imediată. Pe de altă parte, nu am putut să nu remarcăm existența unor probleme de interpretare și aplicare a prezentelor norme de incriminare, pe fondul lipsei și a unor repere teoretice stabilite, în mod clar, la nivel doctrinar și jurisprudențial.

Mai mult decât atât, am putut observa în ultimii ani o creștere a numărului de deraieri sau coliziuni a materialului rulant cu alte vehicule feroviare/rutiere, fie ca urmare a conduitei culpabile a personalului feroviar, fie din cauza neglijenței, uneori, chiar în urma unor atitudini intenționate a conducătorilor auto de a proceda la traversarea neregulamentară a pasajelor aflate la trecerile la nivel cu calea ferată, în condițiile în care semnalele de culoare roșie și cele sonore de avertizare erau în funcțiune sau, după caz, barierele erau coborâte.

În acest context, cum transportul feroviar de persoane implică circulația unui număr mare de persoane, evenimentele care au condus la nașterea unei stări de pericol pentru siguranța circulației feroviare sau, chiar, mai grav, la producerea unor accidente de cale ferată, ce au culminat și cu decesul unor persoane aflate în interiorul vehiculelor rutiere sau al materialului rulant, au contribuit la crearea unei stări de emoție în rândul opiniei publice. Aceste aspecte au condus la necesitatea studierii în profunzime a cauzelor producerii acestor evenimente feroviare, iar, pe de altă parte, au implicat o atenție sporită asupra modalității în care operează tragerea la răspundere penală a tuturor celor implicați în producerea unor astfel de urmări imediate.

În aceste condiții, studiul de față, intitulat *Infracțiuni contra siguranței circulației pe căile ferate*, are drept scop tratarea unui domeniu extrem de puțin cercetat în cuprinsul literaturii de drept penal din România, acesta regăsindu-și, în prezent, abordarea doar în cuprinsul unor coduri penale comentate sau, după caz, al unor lucrări care tratează, într-o manieră comună, o serie de capitole din cadrul Codului penal. Cu toate acestea, așa cum vom putea observa, domeniul analizat este unul extrem de tehnic și de complex, cu noțiuni ce necesită explicații aprofundate din perspectivă feroviară și care privesc, printre altele, elementele componente ale infrastructurii căii ferate (e.g., aparate de cale, părți componente ale suprastructurii și infrastructurii căii ferate, instalații de cale ferată ori de comunicații feroviare etc.) sau, după caz, cele care vizează materialul rulant, domeniul semnalizării feroviare, existența unor proceduri și îndeplinirea de îndatoriri specifice aferente fiecărei categorii de personal feroviar în parte, existența unor obligații ale entităților cu specific feroviar în vederea prevenirii punerii în pericol a siguranței circulației feroviare etc.

De aceea, pe lângă cercetarea instituțiilor de drept penal substanțial și în vederea unei înțelegeri reale a elementelor constitutive ale fiecărei infracțiuni feroviare, demersul actual analizează legislația națională și europeană din sectorul feroviar, precum și unele lucrări de specialitate elaborate de-a lungul timpului de renumiți ingineri în materia acestui domeniu. În paralel, este întreprinsă și o analiză la nivelul dreptului penal comparat, prin studierea modului în care sunt reglementate infracțiunile contra siguranței circulației pe căile ferate în cadrul celorlalte state membre.

În concluzie, demersul științific urmărește o abordare de natură să îmbine aspectele teoretice și legislative, din domeniile dreptului penal și a sectorului feroviar, cu analiza detaliată a jurisprudenței naționale, respectiv a celei pronunțate în alte state membre, în vederea formulării unor concluzii și propuneri pertinente *de lege ferenda*. În aceste condiții, apreciem că prezenta lucrare prezintă interes, pe de o parte, în plan academic, în condițiile în care reprezintă o cercetare științifică care abordează într-o manieră cuprinzătoare și echilibrată domeniul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate, cât și din motive de ordin practic, întrucât aceasta urmărește aplicarea unitară și coerentă de către organele judiciare a dispozițiilor legale incidente în această materie.

SCOPUL CERCETĂRII

Scopul lucrării rezidă în cercetarea științifică aprofundată a infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate, prin stabilirea unui cadru analitic atât din perspectivă teoretică, cât și practică, la întocmirea prezentei teze de doctorat fiind avute în vedere următoarele obiective:

✓ analiza *aspectelor generale și comune ale infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate (Capitolul I)*; Această abordare ne permite să avem o viziune de ansamblu asupra acestui domeniu al siguranței circulației pe căile ferate și să tratăm acele chestiuni de ordin tehnic și care se repetă, de cele mai multe ori, în cursul celor 7 infracțiuni feroviare ce au fost grupate de legiuitor în cuprinsul a 4 forme de ilicit penal (unele cu conținuturi constitutive alternative). Astfel de chestiuni vizează calea ferată (cu elementele sale componente de suprastructură și infrastructură), mijloacele sau operatorii de transport, intervenție sau de manevră pe calea ferată, infrastructura feroviară, punerea în pericol a siguranței circulației pe căile ferate sau, după caz, urmarea imediată mai gravă constând în producerea unui accident de cale ferată. De asemenea, această abordare ne permite să studiem, încă de la acest moment, și alte aspecte de ordin comun ce vizează elementele constitutive ale infracțiunilor feroviare, cum sunt obiectul juridic, subiectul pasiv, consumarea și epuizarea infracțiunilor feroviare, respectiv aspectele de natură procesual penală.

✓ analiza *infracțiunii de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă*, precum și a celei comise *din culpă*, prevăzute în cuprinsul art. 329 și art. 330 C. pen. (*Capitolele II și III*); Această parte urmărește, în special, examinarea evoluției istorice a acestor infracțiuni, a subiectului activ calificat și a elementului material prin analiza legislației specifice sectorului feroviar (legi, hotărâri de guvern sau ordine ale ministrului transporturilor), a chestiunilor practice cu privire la latura subiectivă, a raportului dintre aceste infracțiuni și norma generală privind abuzul/neglijența în serviciu, precum și tratarea aspectelor de drept penal comparat;

✓ analiza *infracțiunii de părăsirea postului și prezența la serviciu sub influența alcoolului ori a altor substanțe sau refuzul ori sustragerea de la prelevarea de mostre biologice*, regăsită în cuprinsul art. 331 C. pen. (*Capitolul IV*); Acest capitol urmărește, îndeaproape, cercetarea evoluției

istorice a incriminării, a subiectului activ calificat, a modalităților de comitere a elementului material, a aspectelor de natură probatorie în privința concentrației alcoolice ori a prezenței substanțelor psihoactive în rândul personalului feroviar, a răspunderii penale care poate opera în privința administratorului/gestionarului de cale ferată sau, după caz, a oricărui operator de transport, manevră sau intervenție în privința măsurilor de prevenire și sancționare eficientă a consumului de băuturi alcoolice sau de alte substanțe în rândul personalului feroviar, a chestiunilor care privesc o mai bună sistematizare a acestei infracțiuni, precum și o tratare a legislației altor state europene;

✓ analiza infracțiunii de *distrugere sau semnalizare falsă*, prevăzută în cuprinsul art. 332 C. pen. (*Capitolul V*). Acest demers urmărește, printre altele, tratarea evoluției istorice a acestei infracțiuni, a obiectului material (linia de cale ferată, instalațiile de cale ferată ori de comunicații feroviare, alte bunuri sau dotări aferente infrastructurii feroviare ori, după caz, natura obstacolelor așezate pe linia de cale ferată), a modalităților faptice diverse de comitere a distrugerii sau, după caz, a semnalizării false prin analiza legislației feroviare, studierea specificității urmăririi imediate, a raportului infracțiunii feroviare cu infracțiunea generală de distrugere sau a legăturii frecvent întâlnite în practică cu infracțiunea de furt, precum și a aspectelor de drept penal comparat;

✓ ilustrarea concluziilor cercetării, precum și a propunerilor *de lege ferenda* formulate în cuprinsul lucrării împreună cu motivele pe scurt care au stat la baza acestora, în vederea formării unei imagini de ansamblu asupra prezentei lucrări.

METODOLOGIA CERCETĂRII

În scopul realizării obiectivelor propuse, prezentul demers utilizează o serie de metode de cercetare, care au permis o analiză aprofundată a domeniului infracționalității contra siguranței circulației pe căile ferate. În concret, metodologia cercetării țintește cu preponderență:

➤ *metoda analizei documentare*, utilizată pentru studierea și obținerea de informații din literatura de specialitate, din legislația și jurisprudența internă și cea existentă la nivel internațional atât în ceea ce privește sectorul feroviar, cât și domeniul răspunderii penale;

➤ *metoda gramaticală*, folosită în scopul unei analize morfologice și sintactice a unor prevederi legale;

➤ *metoda logică*, utilizată în vederea interpretării și corelării dispozițiilor din diverse acte cu caracter normativ și raportarea acestora la practica judiciară existentă în această materie;

➤ *metoda istorică*, ce a avut în vedere cercetarea apariției și evoluției normelor de incriminare specifice domeniului siguranței circulației pe căile ferate, începând cu reglementările penale din Codul penal de la 1864 și terminând cu cele regăsite în cuprinsul Codului penal de la 1968, precum și analiza diverselor infracțiuni regăsite în cuprinsul unor legi penale speciale;

➤ *metoda comparativă*, utilizată în scopul analizei, evaluării și comparării cadrului normativ național cu legislația altor state membre ale Uniunii Europene, dar și pentru compararea normelor de incriminare din domeniul siguranței circulației pe căile ferate cu cele din domeniul siguranței circulației rutiere, navale sau aeriene;

➤ *metoda teleologică* a fost folosită în scopul cunoașterii finalității unor dispoziții și al scopului urmărit de legiuitor;

➤ *metoda sistemică*, utilizată pentru determinarea înțelesului unor prevederi, dar și pentru coroborarea acestora cu alte norme care privesc diverse instituții de drept penal, din legislația muncii ori, după caz, cu prevederi specifice din domeniul circulației feroviare, rutiere, navale sau aeriene;

Pentru efectuarea prezentei lucrări au fost folosite surse de cercetare de ordin primar și secundar, sub forma unor articole, date statistice și lucrări ample de specialitate atât din domeniul feroviar, cât și din cel penal, cu examinarea jurisprudenței naționale ori, după caz, a unor instanțe din alte state membre ale Uniunii Europene, aspecte ce sunt de natură să contribuie, pe fondul unei evaluări interdisciplinare, la formarea unei imagini aprofundate asupra domeniului infracționalității contra siguranței circulației pe căile ferate.

STRUCTURA ȘI CONȚINUTUL CERCETĂRII

Lucrarea de doctorat este structurată, după cum se poate observa din lectura planului acesteia, în cinci capitole, fiecare dintre acestea având mai multe secțiuni în timp ce fiecare secțiune este compusă din mai multe subsecțiuni și paragrafe, la care se adaugă o parte finală conținând concluziile și propunerile *de lege ferenda*, precum și bibliografia lucrării.

Capitolul I analizează *aspectele generale și comune în privința infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, pe care le vom expune succint în cele ce urmează:

a. Din perspectiva evoluției legislative a incriminărilor feroviare, primele forme de ilicit penal din istoria României moderne, care au avut ca scop protejarea căii ferate, sunt introduse în cuprinsul Codului penal din 1864, cel care prevedea în cuprinsul *Capitolului II. Crime și delictе în contra proprietăților* (din *Titlul IV. Crime și delictе în contra particularilor*) două infracțiuni ce vizau fapte de distrugere a drumului de fier, a mijloacelor de transport etc. cu consecința punerii în pericol a transportului pe un astfel de drum.

La scurt timp după, prin *Legea asupra poliției și exploatării căilor ferate din România din 1870*, legiuitorul acelor vremuri completează cele două incriminări cu caracter general în materia siguranței circulației pe căile ferate, printre altele, cu infracțiuni, precum: distrugerea, amenințarea cu distrugerea ori părăsirea postului sau prezența în stare de beție în timpulul mersului unui convoiu, ca ulterior, prin *Legea nr. 163/1924 privitoare la unele infracțiuni neintenționate săvârșite de funcționarii căilor ferate ale statului sau particulare* să fie reglementată infracțiunea de neglijență în serviciu, comisă de către personalul din serviciul căilor ferate aparținând statului român sau particularilor, care este de natură să producă un accident de cale ferată.

După o perioadă în care pe teritoriul celorlalte provincii istorice s-au aplicat normele penale ale marilor imperii care exercitau stăpânirea în aceste regiuni și odată cu procesul de integrare a celorlalte provincii istorice și de înfăptuire a României Mari, a apărut necesitatea unificării legislației în materie penală și odată cu acest proces și a celei care vizează domeniul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate. În acest context, Codul penal Carol al II-lea vine să asigure o atenție sporită siguranței transporturilor pe calea

ferată, instituind un capitol distinct: *Capitolul III. Crime și delictе contra siguranței transporturilor și a mijloacelor de convorbire* (regăsit în cadrul Titlului VII. *Crime și delictе care produc pericol public*)¹.

După o perioadă de inconstanță legislativă în privința infracțiunilor feroviare, marcată de o serie de modificări sau abrogări, odată cu intrarea în vigoare a Codului penal din 1968 legiuitorul conferă o stabilitate acestui domeniu extrem de important pentru economia statului socialist, prevăzând un capitol distinct ce poartă denumirea de *Infracțiuni contra siguranței circulației pe calea ferată*, în cadrul căruia sunt grupate cinci infracțiuni specifice acestui tip de circulație, respectiv: neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă, din culpă, neîndeplinirea cu știință a îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă, părăsirea postului și prezența la serviciu în stare de ebrietate, distrugerea și semnalizarea falsă. Totodată, același capitol include și definirea noțiunilor de accident, respectiv de catastrofă de cale ferată, precum și un alt articol care impune, în vederea punerii în mișcare a acțiunii penale, sesizarea efectuată de către organele competente ale căilor ferate.

b. În cadrul analizei Codului penal din 2009 prin raportare la cel din 1968, am putut observa existența unor modificări apărute ca urmare a apariției reformei legislative intervenite la nivelul anului 1998 și impuse de necesitatea trecerii la o economie de piață concurențială, aspect ce s-a reflectat, în mod natural, și în privința sectorului feroviar. În acest sens, dacă anterior anului 1998 căile ferate române (prin Societatea Națională a Căilor Ferate Române-S.N.C.F.R.) cuprindeau atât componenta de administrare (implicit, întreținere) a infrastructurii feroviare, cât și cea de transport, manevră sau intervenție pe calea ferată, ulterior intrării în vigoare a O.U.G. nr. 12/1998 s-a prevăzut posibilitatea ca activitatea de transport, intervenție, întreținere (pe rețeaua neinteroperabilă) sau manevră să poată fi realizată și de către alte persoane juridice decât cele rezultate în urma reorganizării S.N.C.F.R. Astfel, pe lângă angajații din cadrul companiei care administra (gestiona) infrastructura feroviară (C.F.R. Infrastructură) sau ai celor doi operatori de transport cu capital de stat (C.F.R. Călători și C.F.R. Marfă), în domeniul feroviar au apărut și alți operatori de transport sau manevră cu capital privat, acest lucru reflectându-se, în mod natural, și în privința subiectului activ/pasiv secundar al infracțiunilor feroviare.

c. În ceea ce privește obiectul juridic comun, un concept des uzitat pe parcursul acestei lucrări îl reprezintă *siguranța circulației feroviare/siguranța circulației pe calea ferată*. Acesta reprezintă o stare de fapt rezultată din cuprinsul unui întreg set de reguli (legi, ordonanțe, ordine, regulamente, instrucțiuni etc.) care urmărește asigurarea unui climat sigur/stabil atât pentru circulația persoanelor și bunurilor transportate pe calea ferată, cât și pentru persoanele, bunurile sau alte elemente exterioare care ar putea interfera cu o astfel de activitate, noțiunea având în vedere nu doar componenta de transport, ci toate activitățile care se derulează pe calea ferată: transport, intervenție, manevră, respectiv întreținere feroviară.

În acest context și în condițiile în care Legea nr. 195/2020 vorbește de *personal feroviar* sau *unitate cu specific feroviar*, iar dispozițiile infralegale specifice domeniului circulației pe calea ferată fac referire preponderent la *circulația feroviară*, am ales să intitulăm, pe alocuri, infracțiunile contra siguranței circulației pe calea ferată ca *infracțiuni feroviare*. Mai mult decât atât, deși Legea nr. 195/2020 face o diferențiere între funcțiile și meseriile care privesc siguranța circulației feroviare și cele care vizează siguranța circulației cu metroul (art. 38), am optat pentru folosirea, în cele mai multe din cazuri, a uneia dintre cele două sintagme *circulație feroviară*, respectiv *siguranța circulației feroviare*, pentru a ne referi deopotrivă atât la circulația

¹ În cuprinsul căruia se regăsesc cinci infracțiuni: delictul de pericol de catastrofă de cale ferată (art. 359), crima de catastrofă de cale ferată (art. 360), delictul de pericol de catastrofă de cale ferată agravat, respectiv crima de catastrofă de cale ferată agravată (art. 361), neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu (art. 362), infracțiunile prevăzute la art. 359, 360, 361 și 362 comise din culpă (art. 363).

feroviară *stricto sensu*, cea care se derulează pe rețeaua de infrastructură feroviară administrată/gestionată de către C.F.R. Infrastructură sau, după caz, de către un gestionar de infrastructură neinteroperabilă, cât și la cea cu metroul, care se derulează pe infrastructura feroviară administrată de Metrorex. Cu această ocazie, se impune a fi punctat că domeniul infracționalității feroviare acoperă și sfera faptelor comise în legătură cu siguranța circulației metroului pe calea ferată.

d. În cadrul cercetării subiectului activ al infracțiunilor contra siguranței circulației pe calea ferată, atât subiectul activ persoană juridică (cu precizarea că în cazul infracțiunilor feroviare de serviciu persoana juridică va putea îndeplini doar condiția de complice sau instigator), cât și cel pasiv secundar al infracțiunilor feroviare pot fi, pe de o parte, C.F.R. Infrastructură sau gestionarii de infrastructură feroviară (pentru rețeaua neinteroperabilă), iar, pe de altă parte, C.F.R. Călători, C.F.R. Marfă sau orice alt operator cu capital privat care desfășoară o activitate de transport, intervenție, manevră, întreținere pe calea ferată. În egală măsură, sfera subiecților activi și pasivi secundari ai infracțiunilor feroviare va cuprinde și Metrorex, entitate care înglobează atât componenta de administrare a infrastructurii feroviare, cât și cea de transport cu metroul.

e. În ceea ce privește situația premisă comună, reprezentată de sistemul circulației feroviare, în considerarea faptului că infracțiunile feroviare folosesc o serie de noțiuni de ordin tehnic și în vederea unei înțelegeri mai facile a elementelor constitutive ale infracțiunilor feroviare, am optat pentru o analiză tehnică a celor două mari componente ale situației premisă: calea ferată, cu părțile ei componente (infrastructura și suprastructura), respectiv materialul rulant, cu mijloacele de transport, intervenție, întreținere sau manevră pe calea ferată.

Din perspectiva primei componente, atunci când vorbim de o punere în pericol a siguranței circulației materialului rulant pe calea ferată, ne vom raporta la calea ferată privită în ansamblul acesteia, cu suprastructura (șine, aparate de cale, traverse de cale ferată, material mărunț de cale și prisma de balastare) și infrastructura (terasamente, ziduri de sprijin, drenuri, dispozitive pentru protecția taluzurilor, poduri, viaducte, tuneluri etc.) aferente acesteia, deci nu doar privind din perspectiva celor două șine de cale ferată. Însă, așa cum am văzut în cadrul analizei obiectului material al infracțiunii de distrugere feroviară, se impune a fi subliniat, încă de la acest moment, că infrastructura căii ferate se deosebește de infrastructura feroviară care, pe lângă bunurile aferente celor două părți componente ale căii ferate, acoperă o paletă mai largă de bunuri feroviare (*e.g.*, gări, stații de triaj, treceri la nivel cu calea ferată, căi de acces pentru călători și mărfuri etc.).

În ceea ce privește cea de-a doua parte, după trecerea în revistă a mijloacelor de transport, intervenție, întreținere sau manevră pe calea ferată și privind și din perspectiva analizei variantei agravate comune constând în producerea unui accident de cale ferată, am putut constata că în cazul infracțiunilor feroviare pe forma de bază, regăsite în cuprinsul art. 329-332 C. pen., intenția legiuitorului Codului penal a fost aceea de a limita incidența răspunderii penale doar la situația când se creează o stare de pericol pentru siguranța circulației vehiculelor feroviare pe calea ferată, fiind excluse, astfel, cele de întreținere.

O astfel de opțiune a legiuitorului este dificil de justificat în condițiile în care distrugerea sau degradarea unui vehicul de întreținere va conduce la reținerea variantei agravate (*majus delictum*), însă o astfel de variantă nu se poate plia pe o prealabilă punere în pericol a siguranței circulației unui vehicul de întreținere (*primum delictum*). Pe de altă parte, abordarea legiuitorului este cât se poate de nefericită în condițiile în care consecințele materiale care s-ar putea produce în cazul vehiculelor feroviare de întreținere (să ne imaginăm ipoteza conducerii defectuoase a unei mașini de burat, nivelat și ripat linia ori, după caz, a unei drezine

macara, utilaje considerate, prin dimensiuni și greutate, a fi unele cu gabarit ridicat) ar fi la fel sau chiar mai grave decât cele care ar putea apărea în cazul altor vehicule feroviare.

Pe fondul acestor observații tehnice, propunerea noastră *de lege ferenda* constă în introducerea mijloacelor de întreținere în cuprinsul art. 329-332 C. pen., astfel încât pe viitor să poată fi reținută oricare din aceste infracțiuni feroviare și în ipoteza în care are loc o punere în pericol a siguranței circulației unor vehicule de întreținere. Pentru a evita repetiția *de lege lata* a tuturor mijloacelor, propunem folosirea unei noțiuni generice pe care să o definim în cuprinsul unui articol separat, alături de accidentul de cale ferată.

f. Din perspectiva urmăririi imediate, legiuitorul actualului cod a optat, cu excepția infracțiunilor prevăzute la art. 331 alin. (2)-(3) C. pen., pentru configurarea majorității infracțiunilor feroviare ca fapte de pericol concret, nemafiind suficient ca acțiunile sau inacțiunile din cuprinsul elementului material să fie unele de natură să pună în pericol siguranța circulației pe căile ferate (infracțiuni de pericol potențial), așa cum era prevăzut în vechea reglementare, ci organele judiciare vor trebui să facă dovada producerii efective a unei atare stări de pericol. Din punct de vedere al conținutului urmăririi imediate, aceasta va avea în vedere:

- ❖ Pericolul producerii unor *urmări materiale mai puțin importante decât producerea unui accident de cale ferată*, însă similare cu cele produse în cazul comiterii unei infracțiuni de distrugere feroviară, respectiv afectarea unei sfere mai extinse de bunuri feroviare;
- ❖ Pericolul producerii unui *accident de cale ferată*, astfel cum este acesta definit în cuprinsul art. 333 C. pen.;
- ❖ Producerea unei stări de pericol pentru *viața, integritatea corporală sau sănătatea unui număr nedeterminat de persoane ce se regăsesc în interiorul trenului, pe linie sau pe lângă linie* (călători, personal feroviar, persoane care se deplasează pe drumurile din apropierea liniei de cale ferată etc.) sau, după caz, a unei stări de pericol pentru *patrimoniul aparținând acestora* (e.g., bunuri transportate, bunuri deținute de persoane fizice sau juridice aflate în imediata apropiere a infrastructurii feroviare etc.);
- ❖ Producerea unei stări de pericol *pentru mediul înconjurător* (e.g., scurgeri de substanțe periculoase din vagoane cisternă)².

În schimb, din punct de vedere al formei în care este reglementată urmarea imediată, dacă în cuprinsul faptei de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă, urmarea imediată constă în punerea în pericol a *siguranței circulației mijloacelor* de transport, manevră sau intervenție pe calea ferată, în cadrul art. 330 C. pen., cel care reglementează infracțiunea sub imperiul culpei, legiuitorul vorbește de punerea în pericol a *siguranței mijloacelor* de transport, intervenție sau manevră pe calea ferată. În mod similar, și în cazul infracțiunii de părăsire a postului [art. 331 alin. (1) C. pen.] se vorbește de punerea în pericol a *siguranței circulației acestor mijloace*, în timp ce, la infracțiunea de distrugere [art. 332 alin. (1) C. pen.] legiuitorul face vorbire de punerea în pericol a *siguranței mijloacelor* de transport, manevră sau intervenție pe calea ferată.

Având în vedere că obiectul juridic generic al infracțiunilor feroviare vizează protejarea *siguranței circulației mijloacelor* de transport, manevră sau intervenție, în mod implicit, urmarea imediată nu poate fi alta decât cea care constă în punerea în pericol a *siguranței circulației* unor astfel de vehicule pe calea ferată, fapt pentru care *de lege ferenda* se impune a fi realizat un regim uniform în privința tuturor infracțiunilor feroviare, prin prevederea exclusiv a punerii în pericol a *siguranței circulației materialului rulant pe calea ferată*.

g. În ceea ce privește consumarea, așa cum s-a reținut și în doctrina noastră mai veche, dacă în cazul infracțiunilor de pericol potențial pericolul este unul „indirect, viitor, susceptibil să genereze vătămarea, în

² A se vedea și G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*”, în Dreptul nr. 1/2025, pp. 131-133.

condițiile acțiunii oricărui factor (mecanic, meteorologic etc.) care se poate declanșa în mod natural sau în condițiile săvârșirii, în cadrul activității normale, a unei fapte complimentare licite, fie de către aceeași persoană, fie de către alta” (*periculum in futurum*³), în ipoteza celor de pericol concret pericolul se impune a fi unul direct și actual, deci, născut efectiv (*periculum ortum*⁴), în sensul în care există unii „factori obiectivi de natură să producă o vătămare în mod nemijlocit - fără a mai fi nevoie, pentru aceasta, de vreo altă acțiune-inacțiune suplimentară, încât numai intervenția unei conduite umane sau o întâmplare ar mai putea să evite acea urmare”⁵.

O astfel de abordare am regăsit-o și în doctrina germană cu ocazia studierii *teoriei normative a rezultatului pericolului*, cea care este aproape unanim acceptată în această țară (dar pe care am regăsit-o și la nivelul altor state) și care stabilește existența unui pericol concret atunci când urmarea materială nu se produce datorită *hazardului*, privit nu ca pe un eveniment inexplicabil prin raportare la științele naturii (așa cum o face, de exemplu, *teoria natural-științifică a rezultatului pericolului*), ci ca pe un/o eveniment/împrejurare pe a cărei/cărui apariție nu se poate conta în mod normal⁶. În aceste condiții, abilitățile celor amenințați sau apariția fericită a unor împrejurări, în măsura în care acestea împiedică producerea rezultatului, constituie situații care nu vor putea exclude atragerea răspunderii penale pentru infracțiunea de pericol concret⁷.

În contextul îmbrățișării și de către noi a acestei teorii⁸, din perspectiva consumării infracțiunilor contra siguranței circulației feroviare este necesară îndeplinirea a două condiții cumulative: inexistența unor remedii/mecanisme alternative care să prevină, în mod efectiv, nașterea unei stări de pericol concret pentru siguranța circulației feroviare/de producere a unui accident de cale ferată, respectiv existența unei pătrunderi a materialului rulant în raza de acțiune a pericolului. Privind în această cheie, am atras atenția în cuprinsul lucrării asupra necesității revenirii *de lege ferenda* în cazul infracțiunilor feroviare de serviciu pe forma de bază [cele prevăzute la art. 329-331 alin. (1) C. pen.], respectiv în ipoteza celei de distrugere feroviară (cu excepția infracțiunilor de așezare de obstacole și de semnalizare falsă), la forma urmăririi imediate existente atât în reglementarea din 1968, cât și din 1936, cea care prevedea, în mod corect, cerința esențială ca fapta să fi putut/să fie una de natură a pune în pericol siguranța circulației feroviare (infracțiune de pericol potențial).

În aceste condiții, în cazul majorității infracțiunilor feroviare de serviciu și a celei de distrugere feroviară se impune ca răspunderea penală să poată opera chiar odată cu realizarea elementului material, respectiv de la momentul îndeplinirii defectuoase ori al neîndeplinirii îndatoririi de serviciu ori, după caz, de la momentul distrugerii, degradării sau aducerii în stare de neîntrebuințare a unor instalații de cale ferată, linii de cale ferată, vehicule feroviare etc., adică de la un moment anterior celui în care se naște, în mod efectiv, pericolul producerii unui accident de cale ferată, când este vorba de așa numitul *aproape accident* (accident care s-ar fi produs în lipsa intervenției unei *întâmplări*).

³ Denumire folosită încă din perioada interbelică, a se vedea V. Dongoroz, în *Codul penal Carol al II-lea adnotat*, p. 413.

⁴ Ibidem.

⁵ V. Papadopol, în *Codul penal comentat și adnotat al R.S.R.*, p. 161; În mod similar, V. Dongoroz, în *Codul penal Carol al II-lea adnotat*, p. 413, ambele *apud* în G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, op. cit., p. 129.

⁶ G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, op. cit., p. 128.

⁷ Ibidem.

⁸ Și alți autori români rețin nașterea unei stări de pericol concret, atunci când urmarea materială nu se produce datorită intervenției unei *întâmplări*, înțelegând ca eveniment pe a cărui apariție nu se poate conta, a se vedea F. Streteanu, *Tratat de drept penal. Partea generală*, vol. I. Ed. C.H. Beck, București, 2008, p. 296.

Din multitudinea de situații care pot fi imaginate în practică în privința conduitei personalului feroviar, putem arăta, cu titlu de exemplu, doar că în situația unui păzitor de barieră nu se va putea reține răspunderea penală *de lege lata* dacă, fiind înștiințat de apropierea trenului, acesta dovedește că, deși nu a luat măsurile necesare pentru coborârea barierei, la trecerea la nivel nu se afla, totuși, niciun vehicul rutier, astfel că în niciun moment nu s-a creat riscul real al producerii unui accident de cale ferată. Cu toate acestea, în mod evident fapta personalului feroviar este *per se* una extrem de gravă din perspectiva consecințelor materiale care s-ar putea produce dacă un vehicul se apropie de acea trecere la nivel și nu observă trenul, astfel că reținerea răspunderii penale nu mai poate fi condiționată *de lege ferenda*, într-o măsură determinantă, de apariția unui eveniment exterior conduitei personalului feroviar.

În egală măsură, reținerea răspunderii penale trebuie să intervină tot de la momentul săvârșirii elementului material și în acele situații în care intervenția promptă și, de regulă, automată a instalațiilor de dirijare și siguranță a circulației feroviare a făcut ca starea de pericol să nu se producă, astfel încât fapta comisă să rămână doar una care a avut aptitudinea să nască o stare de pericol pentru siguranța circulației feroviare. Spunem, de regulă, pentru că, așa cum am văzut, pot exista situații în care astfel de sisteme nu intervin sau, după caz, intervin, dar cu întârziere fie din cauza dezactivării de către personalul locomotivei a instalațiilor de control a vitezei și frânare imediată, când locomotiva nu mai preia din semnalele transmise de instalațiile de cale, fie din alte cauze tehnice (e.g., gradul de uzură al unor instalații de cale, afișajul pe luminoschemă indică, în mod greșit, producerea evenimentului feroviar în altă zonă). La fel de bine, pot fi segmente de cale ferată pe traseul cărora astfel de instalații de siguranță nu există, ceea ce face ca impiegatul de mișcare să nu poată observa locul unde s-au produs distrugerii/degradări ale căii ferate.

Nu în ultimul rând, chiar și în varianta în care astfel de instalații funcționează în mod corect, intervenția impiegatului de mișcare sau comunicarea acestuia cu mecanicul de locomotivă se poate dovedi a fi una deficitară (e.g., zonă fără semnal pentru folosirea radiotelefoniei), astfel încât să se nască, în final, riscul producerii unui eveniment feroviar. În toate aceste situații, până la o tehnologizare absolută și o eliminare a oricărui risc real de afectare a siguranței circulației feroviare pe infrastructura din România, vigilența mecanicului de locomotivă, a personalului de linie/din stație sau, după caz, a altei persoane, eveniment pe a cărui apariție nu se poate baza în toate cazurile din diverse motive, va rămâne, de multe ori, singura opțiune în vederea împiedicării trecerii de la o stare de pericol la o urmare materială.

În lumina celor expuse, am concluzionat că nu ar trebui să fie necesară așteptarea producerii unui pericol de cauzare a unui accident de cale ferată pentru ca răspunderea penală să opereze, fiind evident că într-un astfel de stadiu producerea unor urmări materiale poate deveni o chestiune aleatorie care, cu greu, mai poate fi împiedicată ulterior. De aceea, rolul statului, mai ales în astfel de domenii care privesc siguranța publică și, în special, deplasarea cu viteze mari a unor vehicule transportând pasageri, trebuie să fie acela de a preveni dintr-un stadiu cât mai incipient comiterea oricărei forme de ilicit feroviar, întrucât astfel de fapte pot conduce, în final, la producerea unor catastrofe și la afectarea unor valori sociale extrem de importante, cum este dreptul la viață, sănătate, integritate corporală ori, după caz, dreptul de proprietate. De altfel, tratarea ca infracțiune de pericol concret este avută în vedere de legiuitor în prezent și în cazul infracțiunilor privind siguranța circulației navale (Legea nr. 191/2003) sau a celei aeriene (Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian).

h. În contextul analizei accidentului de cale ferată și în lumina aspectelor tehnice expuse anterior cu privire la materialul rulant, cum o astfel din urmă noțiune înglobează atât mijloacele de transport (locomotive, vagoane etc.), cât și cele de manevră, întreținere sau intervenție pe calea ferată (așadar, totalitatea vehiculelor

feroviare), menționarea mijloacelor de transport, pe lângă sintagma *materialului rulant*, devine una superfluă, fapt pentru se impune folosirea în cuprinsul art. 333 C. pen. doar a sintagmei *materialul rulant sau instalațiile de cale ferată*⁹. Așa cum am văzut, acest lucru este susținut și de faptul că, potrivit alin. (1) al art. 277 C. pen. 1968, accidentul de cale ferată viza distrugerea sau degradarea importantă adusă *materialului rulant de cale* ori instalațiilor feroviare, fără a fi adăugate acestora, în mod justificat, și mijloacele de transport ale căilor ferate. De asemenea, pentru a evita repetiția mijloacelor de transport, intervenție, manevră sau întreținere pe calea ferată în cursul fiecărei infracțiuni feroviare, propunem definirea „*materialului rulant*” în cuprinsul art. 333 C. pen.

În contextul definirii instalațiilor de cale ferată, atât prin raportare la vechea reglementare, cât și la actualul Cod penal, și plecând de la aspectele tehnice reținute în domeniul sectorului feroviar, legiuitorul penal operează, în prezent, o limitare a sferei obiectului material în cazul producerii unui accident de cale ferată, în condițiile în care se produce, cu titlu mai grav și din culpă, o distrugere sau degradare a rețelelor de cabluri ce compun instalațiile de telecomunicații sau, după caz, a unor elemente ale infrastructurii feroviare, cum sunt lucrările de artă (*e.g.*, poduri, tunele, viaducte etc.). Chiar și în aceste condiții, în cazul lucrărilor de artă, spre deosebire de situația instalațiilor de telecomunicații, devine mai greu de imaginat, din punct de vedere practic, o distrugere sau deterioare a acestora, fără intervenția și a unei distrugerii/deteriorări a materialului rulant, aspect ce face ca tratarea diferențiată, din punct de vedere formal, a instalațiilor de cale ferată de lucrările de artă (chiar și în unele situații, de instalațiile de telecomunicații), să fie estompată, uneori, din perspectivă practică.

Nu în ultimul rând, privind tot din perspectiva unei mai bune sistematizări, pentru a evita repetiția în cadrul fiecărei infracțiuni a formei agravate constând în producerea unui accident de cale ferată, se poate avea în vedere *de lege ferenda* și varianta modificării art. 333 C. pen., care să înglobeze prin norme de trimitere o astfel de circumstanță.

i. Cu ocazia analizării aspectelor de natură procesual penală, mai exact a celor care privesc acțiunea civilă și constituirea ca parte civilă în cursul procesului penal, am putut constata că, în ipoteza infracțiunilor feroviare pe forma de bază, așa cum este cazul celor prevăzute la art. 329 alin. (1), art. 330 alin. (1), art. 331 alin (1)-(3) și ale art. 332 alin. (2) și (4) C. pen. (infracțiuni de pericol concret sau abstract), acestea nu pot fi susceptibile prin ele însele să genereze un prejudiciu (moral sau material), fapt ce conduce la o imposibilitate de constituire ca parte civilă în cursul procesului penal.

De asemenea, nu vom putea vorbi de o acțiune civilă alăturată celei penale nici în situația în care, prin conduita personalului feroviar se produc, totuși, prejudicii unor persoane (altele decât angajatorul), fără a se putea reține forma agravată constând în producerea unui accident de cale ferată sau, după caz, (și) o altă infracțiune (de rezultat), așa cum este ipoteza infracțiunii generale de abuz sau neglijență în serviciu¹⁰ sau a celei contra vieții, sănătății ori integrității corporale. În astfel de situații, cei interesați vor urma calea unei acțiuni formulate în fața instanței civile în vederea recuperării prejudiciul creat.

⁹ Pentru o opinie similară, a se vedea și I. Rusu, G. Antoniu, T. Toader (coord.), *op. cit.*, p. 640; I. Rusu, *Conținutul constitutiv al infracțiunii de distrugere sau semnalizare falsă*, în Acta Universitatis George Bacovia nr. 2/2013, vol. II (www.ugb.ro/Juridica/Issue22013/8_Continutul_infracțiunii_de_distrugere_sau_semnalizare_falsa_in_NCP.Ion_Rusu.RO.pdf, adresă accesată la data de 8 mai 2026).

¹⁰ Este vorba, de exemplu, de acele situații în care în urma conducerii greșite a locomotivei are loc o distrugere/deterioare a unui autovehicul, fără a se produce și o distrugere/degradare a materialului rulant ori a instalațiilor de cale ferată, în situația în care anumiți călători suferă unele prejudicii ca urmare a imposibilității de a mai ajunge la examen, concurs de angajare, serviciu etc.

j. În urma analizei doctrinei și jurisprudenței europene în privința urmăririi imediate, deși majoritatea legislațiilor impun, de regulă, (și) condiția producerii unei stări de pericol pentru siguranța circulației feroviare, doctrina și practica judiciară a acestor state stabilesc repere distincte în ceea ce privește consumarea infracțiunilor feroviare. Acest lucru face ca unele state [Germania, Olanda, Portugalia (forma agravată)] să trateze aceste infracțiuni pe tărâmul celor de pericol concret, atât formal, cât și la nivel doctrinar/jurisprudențial, prin necesitatea creării unui pericol actual/imediat pentru valorile sociale protejate.

Pe de altă parte, sunt state care, deși, la nivel legislativ, tratează infracțiunile feroviare ca fapte de pericol concret, doctrina și jurisprudența, în contextul achiesării la abordarea dihotomică clasică a infracțiunii de pericol (infracțiune de pericol abstract și infracțiune de pericol concret), le asimilează în fapt celor de pericol abstract (potențial) [Italia, Portugalia (pe forma de bază), Ungaria, Bulgaria, Letonia], fiind suficient ca fapta comisă să aibă aptitudinea de a pune în pericol siguranța circulației feroviare (pericol potențial/viitor). Sunt și state (Finlanda) care prevăd, în mod expres, că fapta comisă trebuie să fie de manieră a cauza un pericol pentru alte persoane.

Împărtășind opinia conform căreia infracțiunea de pericol potențial nu poate face parte din categoria infracțiunii de pericol abstract sau, după caz, a celei de pericol concret, fiind o infracțiune de pericol distinctă și intermediară celor două¹¹, aspect susținut și de faptul că legiuitorul nostru actual alege să folosească în cazul faptelor de pericol potențial/eventual sintagma „*dacă fapta este de natură să pună în pericol...*”¹², spre deosebire de situația când se referă la cele de pericol concret (e.g., „*dacă fapta a pus în pericol/a creat un pericol...*”)¹³, în mod evident *de lege lata* nu putem decât achiesa și noi la abordarea promovată atât de către doctrina noastră mai veche, cât și de cea germană (în principal) cu privire la consumarea infracțiunii feroviare de pericol concret, care impun existența unui pericol actual/imediat de producere a unor urmări materiale.

Însă, așa cum subliniam anterior, tratarea prin raportarea la una din cele două categorii este legată strict de politica penală pe care legiuitorul fiecărui stat european dorește să o imprime în această materie. În concret, dacă se dorește sancționarea cât mai în amonte a unor conduite, acestea vor fi abordate, în mod firesc, ca infracțiuni de pericol abstract/potențial, însă dacă se dorește tratarea în sfera penală doar a acelor fapte care se apropie foarte mult cronologic de momentul producerii unor urmări materiale, atunci legiuitorul le va trata ca fapte de pericol concret. Privind și din această perspectivă, apreciem că abordarea legiuitorului român trebuie să fie pe viitor, din punct de vedere formal, similară cu cea a statelor europene care aleg să nu aștepte producerea *iminentului accident*, optând pentru tratarea majorității infracțiunilor feroviare ca pe unele de pericol potențial (viitor, indirect), de altfel, cum atât legiuitorul Codului penal din 1936, cât și cel din 1968 o făceau în mod corect.

Privind tot din perspectiva urmăririi imediate, am putut observa că sunt state care prevăd necesitatea punerii în pericol a vieții, integrității fizice sau a bunurilor importante aparținând unor terțe persoane [Germania, Portugalia (pe forma agravată), Finlanda, Ungaria, Estonia, Bulgaria], după cum sunt state care prevăd condiția punerii în pericol a traficului/transportului feroviar (Italia, Letonia), similar reglementării din

¹¹ A se vedea în acest sens și F. Streteanu, D. Nițu, *op. cit.* vol. I, p. 296 *apud* G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, *op. cit.*, pp. 120-121.

¹² De altfel, și în vechea reglementare acesta trata infracțiunile de pericol potențial în mod distinct de celelalte două, fie prin folosirea sintagmei „*dacă aceasta este de natură să...*” (amenințarea), fie prin folosirea unor sintagme care imprimau tot caracterul unei infracțiuni de pericol potențial/eventual, cum erau „*dacă aceasta ar putea pune în pericol /dacă prin aceasta s-ar fi putut pune în pericol...*” (infracțiunile feroviare), „*Dacă faptele (...) ar fi putut cauza o pagubă...*” (falsificarea de monede sau de alte valori), „*dacă fapta ar fi putut avea urmări grave*” (călcarea de consemn) sau „*în situații ce ar fi putut periclita nava...*” (părăsirea comenzii).

¹³ Bineînțeles, în cazul celor de pericol abstract legiuitorul nu folosește nicio terminologie specifică, fiind rolul doctrinei și al practicii judiciare să le trateze din această perspectivă.

dreptul nostru intern. Regăsim și situația când legiuitorul croat impune, de exemplu, condiția punerii în pericol atât a circulației feroviare, cât și a vieții, integrității corporale sau a bunurilor unor persoane.

Am regăsit și o situație interesantă pe continentul australian în care nu este necesară producerea unor astfel de urmări pentru consumarea infracțiunii feroviare de serviciu, precum punerea în pericol a siguranței oricărei persoane care se află în tren sau pe calea ferată, vătămarea sau moartea acestora ori deraierea, distrugerea sau deteriorarea oricărei locomotive sau a altui material rulant aflat pe calea ferată. În acest caz, este suficientă simpla urmărire a unui astfel de scop odată cu comiterea elementului material, ceea ce face ca standardul de protecție oferit de legiuitorul statului australian să fie unul mai ridicat decât cel intern.

Din perspectiva caracterului complex al infracțiunii feroviare, în cele mai multe din situații vătămarea corporală sau moartea unor persoane sunt prevăzute ca forme agravate ale infracțiunilor feroviare, astfel că infracțiuni autonome, precum: vătămarea corporală din culpă sau uciderea din culpă vor fi absorbite în cuprinsul formelor complexe agravate (Olanda, Croația, Ungaria, Estonia, Bulgaria). După cum am precizat anterior, și legiuitorul român de la 1968 a avut o abordare similară în această privință, cel actual optând, în schimb, pentru aplicarea regulilor concursului de infracțiuni.

Capitolul II tratează *infracțiunea de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă* (art. 329 C. pen.), după cum urmează:

a. Cu titlu preliminar, plecând, pe de o parte, de la denumirea marginală lungă a infracțiunii și în contextul susținerii introducerii la nivel doctrinar a conceptului de *infracțiuni feroviare*, iar, pe de altă parte, de la faptul că infracțiunea reprezintă, în fond, o variantă de specie a infracțiunii generale de abuz în serviciu (art. 297 C. pen.) - în considerarea calității distincte a subiectului activ și a urmării imediate produse, pentru o întărire a rolului acestei infracțiuni în serviciul feroviar, am propus *de lege ferenda* modificarea denumirii infracțiunii astfel încât aceasta să se intituleze *Abuzul în serviciul feroviar*.

b. Din perspectiva subiectului activ, în prezent, calitatea de *angajat* în cadrul administratorului/gestionarului de infrastructură feroviară sau, după caz, al operatorilor de transport, manevră sau intervenție pe calea ferată, specifică la nivelul anului 1968 (când era în vigoare Legea nr. 3/1950 privind Codul muncii), nu mai poate fi una de actualitate. Astfel că, în contextul definiției oferite sintagmei *personal feroviar*, regăsite în cuprinsul Legii nr. 195/2020, a folosirii acestei sintagme și în cuprinsul O.U.G. nr. 12/1998, dar și în legislația altor state (Spania), se impune ca noțiunea de *angajat* să fie înlocuită *de lege ferenda* cu cea de *personal feroviar*.

Pentru motivele exprimate pe larg în cuprinsul analizei infracțiunii de la art. 331 C. pen., afectarea siguranței circulației feroviare va rezulta, în cele mai multe din cazuri, în urma comiterii unei fapte de către o persoană care îndeplinește o funcție sau meserie cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației feroviare sau, după caz, a celei cu metroul, prevăzută în cuprinsul Ordinului m.t. nr. 1561/2022. Cu toate acestea, trebuie să admitem faptul că, în condițiile formei actuale a normei de incriminare, orice persoană angajată în cadrul administratorului/gestionarului de cale ferată sau al operatorului de transport, intervenție sau manevră pe calea ferată, indiferent dacă deține sau nu atribuții/responsabilități în siguranța circulației feroviare, va putea, cel puțin la nivel teoretic, răspunde penal pentru această infracțiune.

De asemenea, prin impunerea *de lege lata* a condiției atașate subiectului activ, respectiv ca acesta să gestioneze infrastructura feroviară ori, după caz, să își desfășoare activitatea în cadrul operatorilor de

transport, manevră sau intervenție pe calea ferată, se ajunge la situația în care nu poate fi reținută infracțiunea feroviară generală de serviciu în ipoteza unui angajat care nu are stabilite, în mod necesar, raporturi de serviciu cu astfel de entități. Or, pot fi și situații în care starea de pericol pentru siguranța circulației feroviare/producerea unui accident de cale ferată reprezintă consecința neîndeplinirii sau îndeplinirii, în mod defectuos, a atribuțiilor de serviciu de către personalul feroviar încadrat în afara unor astfel de unități cu specific feroviar, cum este cazul Inspectoratelor de Siguranță Feroviară, Organismului Notificat Feroviar Român, Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară CENAFER, Agenției de Investigare Feroviară Română etc.

De aceea, fiind pe tărâmul unei infracțiuni speciale prin raportare la infracțiunea generală de abuz/neglijență în serviciu, dar generale prin raportare la celelalte infracțiuni feroviare de serviciu, și în cazul situațiilor expuse anterior nu poate exista o altă opțiune decât cea a antrenării răspunderii penale pentru infracțiunea feroviară generală de serviciu și nicidecum pentru o infracțiune de abuz sau, după caz, neglijență în serviciu (așa cum operează *de lege lata*). Astfel că, și din această perspectivă, propunerea de raportare a subiectului activ calificat la lista personalului cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației feroviare, din cuprinsul celor două anexe la Ordinul nr. 1561/2022, răspunde problemei semnalate anterior.

Nu în ultimul rând, în ceea ce privește răspunderea penală a persoanei juridice, aceasta nu poate întruni calitatea de subiect activ nemijlocit (autor/coautor) al infracțiunii de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă, ci doar pe cea de complice/instigator, aspect ce urmează a fi valabil pentru întreaga paletă a infracțiunilor feroviare de serviciu regăsită în cuprinsul art. 330-331 C. pen.

c. Din perspectiva subiectului pasiv, nu putem fi de acord cu opinia exprimată de o parte a doctrinei conform căreia pot fi subiecți pasivi secundari și persoanele juridice ale căror bunuri încredințate spre a fi transportate au fost distruse sau deteriorate sau cele care dețin bunuri în apropierea liniei de cale ferată (*e.g.*, clădiri, vehicule, terenuri agricole etc.), ca urmare a săvârșirii unei infracțiuni feroviare, acestea neputând întruni, în opinia noastră, o altă calitate, decât cea de persoană prejudiciată a infracțiunii feroviare sau, după caz, de subiect pasiv al unei infracțiuni distincte (abuz în serviciu, neglijență în serviciu, distrugere feroviară etc.).

d. Cu privire la elementul material, o problemă sensibilă care s-a ridicat a fost cea legată de caracterul *defectuos* al îndeplinirii atribuțiilor de serviciu de către personalul feroviar, în contextul pronunțării DCC nr. 405/2016. În acest sens, decizia instanței de contencios constituțional nu se poate aplica, din punct de vedere formal, și în cazul infracțiunii de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă, caracterul constituțional al celor două reglementări fiind unul prezumat și neputând fi răsturnat pe cale de interpretare judiciară. Prin urmare, în lipsa unei noi decizii a instanței de contencios constituțional care să declare neconstituționalitatea cuvântului *defectuoasă* din cuprinsul art. 329 sau al art. 330 C. pen., organele judiciare nu vor fi ținute *de lege lata* de condiționările vizând necesitatea unei reglementări explicite, neechivoce și precise a îndatoririlor de serviciu ale personalului feroviar la nivel primar, cerințe care privesc *de lege lata* exclusiv infracțiunile generale de abuz/neglijență în serviciu.

Cu toate acestea, raționamentul expus de Curtea Constituțională se aplică *mutatis mutandis* și în cazul infracțiunii feroviare de serviciu. În concret, elementul material al acesteia nu ar putea fi configurat prin raportare la atribuții de serviciu prevăzute în cuprinsul unor acte infralegale, întrucât s-ar ajunge la situația în care infracțiunea prevăzută la art. 329 C. pen. ar urma să fie configurată atât de Parlament sau Guvern, cât și de alte instituții (*e.g.*, Ministerul Transporturilor, în cazul ordinelor de ministru), inclusiv persoane juridice

cu capital de stat (e.g., C.F.R. Infrastructură, C.F.R. Marfă sau C.F.R. Călători) sau privat (e.g., operatorii privați de manevră sau transport feroviar, gestionarii de infrastructură feroviară), în cazul îndrumărilor date prin instrucțiuni interne sau chiar al fișei postului.

Subsidiar modificării legislative operate în cuprinsul Codului penal, am atras atenția că va fi necesară și modificarea/completarea Legii nr. 195/2020 sau, după caz, a altor acte normative primare (e.g., O.U.G. nr. 73/2019, O.U.G. nr. 12/1998) în vederea reglementării mai explicite a îndatoririlor de serviciu ale personalului feroviar la nivel primar. În acest context, art. 14 din lege operează în prezent, printre altele, cu o serie de îndatoriri extrem de generale/la nivel de principiu sau, după caz, cu o serie de trimiteri la acte cu caracter infralegal sau la acte cu caracter intern, fără ca, cel puțin, parte a elementului material să fie configurat la nivel primar.

O abordare care ar putea conduce la viitoarea constituționalitate a normei de incriminare și care ar permite înlăturarea caracterului echivoc ar putea fi cea în care legiuitorul prevede/adaugă obligații generale pe diferite domenii care ar interfera cu siguranța circulației feroviare: circulație și manevra vehiculelor feroviare, remorcare și frânare, semnalizare, revizie tehnică și întreținerea vagoanelor, frânare, activitatea personalului de locomotivă, mentenanță instalații feroviare etc., obligații care ar urma să fie detaliate la nivel infralegal, în limitele prevăzute la nivel primar. În acest mod, am apreciat că s-ar putea crea o legătură clară între norma prevăzută la nivel primar, în care elementul material este reglementat la acest palier, și cea la nivel infralegal, care vine să o detalieze/completeze în mod corespunzător.

Chiar și așa, până la o viitoare intervenție legislativă sau, după caz, decizie a Curții Constituționale, reglementarea actuală la nivel primar asigură din punct de vedere formal caracterul constituțional al normei de incriminare, făcând posibilă, în continuare, raportarea îndatoririlor de serviciu ale personalului feroviar cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației feroviare la dispoziții prevăzute în cuprinsul unor hotărâri de guvern, ordine de ministru, instrucțiuni, regulamente interne sau, după caz, fișe ale postului, aspect reliefat și de către practica judiciară.

e. În ceea ce privește raportul dintre infracțiunile feroviare de serviciu și cele de abuz sau neglijență în serviciu, așa cum aminteam și mai sus, faptele de neîndeplinire a îndatoririlor de serviciu sau îndeplinire a lor defectuoasă ori de părăsire a postului sau de prezență la serviciu sub influența alcoolului sau a unor substanțe constituie variante de specie ale unor infracțiuni, precum abuz în serviciu sau neglijență în serviciu. Cu toate acestea, atunci când, ca urmare a conduitei subiectului activ calificat, se produc, pe lângă starea de pericol pentru siguranța circulației feroviare, și urmări specifice infracțiunii generale de abuz/neglijență în serviciu, respectiv o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau juridice, se va reține un concurs formal/ideal între infracțiunea feroviară și cea generală de serviciu. În această situație, dacă făptuitorul este un angajat al unei societăți/companii cu capital integral sau majoritar de stat (C.F.R. Infrastructură, C.F.R. Marfă sau C.F.R. Călători) se va reține exclusiv norma prevăzută la art. 297 sau art. 298 C. pen., în timp ce dacă acesta este un angajat al unui/societăți operator privat/e din domeniul feroviar se vor reține, în plus, și dispozițiile art. 308 C. pen.

În toate cazurile și în contextul jurisprudenței recente a instanței de contencios constituțional, infracțiunea generală va putea fi reținută în concurs cu cea feroviară de serviciu doar cu aplicarea principiului *ultima ratio* în materie penală. O astfel de situație poate apărea atunci când are loc distrugerea sau degradarea (și) a altor bunuri feroviare decât materialul rulant sau instalațiile de cale ferată: linia de cale ferată, instalații de comunicații feroviare sau alte dotări aferente infrastructurii feroviare, bunurile încredințate spre transport,

cele aflate în imediata apropiere a liniei de cale ferată etc. În mod similar, tot cu aplicarea *ultima ratio* se va putea avea în vedere o astfel de faptă și în situația în care se produce o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane (e.g., situația unor funcționari publici care prin întârzierea produsă se află în imposibilitate de a mai ajunge la susținerea unor examene de promovare în funcție).

f. În urma analizei dreptului penal comparat, din perspectiva structurării infracțiunii, la nivel european s-a optat fie pentru o tratare globală, în sensul grupării în cuprinsul aceleiași norme de incriminare a tuturor conduitelor de serviciu care pot afecta transportul rutier, naval, feroviar și aerian (Italia, Croația, Ungaria, Letonia, Estonia, Bulgaria), fie pentru o tratare parțială, în care regăsim o separare a conduitelor la circulația rutieră de restul domeniilor de transport (Germania). Pe de altă parte, am regăsit și varianta când infracțiunea feroviară se bucură de o reglementare separată [Olanda, Spania, Argentina, Venezuela, Noul Wales de Sud (Australia)].

Din perspectiva formală a subiectului activ al infracțiunii, putem întâlni situația când codurile penale europene se raportează la întreaga categorie a personalului feroviar cu atribuții/responsabilități în siguranța circulației feroviare ca urmare a nominalizării exprese a acestuia (Finlanda) sau, după caz, ca urmare a menționării calității de participant la traficul feroviar, aerian sau naval (Croația, Ungaria). De asemenea, regăsim și ipoteza în care aceeași normă prevede ca subiect activ atât mecanicul de locomotivă, cât și restul personalului feroviar sau, după caz, cea în care norma de bază vizează comiterea infracțiunii de către un mecanic de locomotivă, iar o normă atenuată/asimilată tratează situațiile când neîndeplinirea/îndeplinirea defectuoasă este realizată de către restul personalului feroviar cu atribuții în materia siguranței circulației feroviare: impiegat, acar, păzitor de barieră, manevrant vagoane, șef stație etc. (Germania, Portugalia, Estonia, Bulgaria).

În privința elementului material, sunt state care impun condiția caracterului grav/semnificativ al încălcării îndatoririi de serviciu (Germania, Finlanda, Letonia), după cum sunt state care prevăd că izvorul acestor obligații este reprezentat de legi sau regulamente cu caracter normativ (Germania). Și în acest din urmă caz, va putea fi atrasă răspunderea penală dacă astfel de îndatoriri sunt prevăzute în cuprinsul unor acte cu caracter administrativ, ordine interne, ordine cu caracter individual etc. doar în măsura în care astfel de acte se fundamentează pe conținutul îndatoririlor regăsite în cuprinsul legii/regulamentului cu caracter normativ (Germania).

Și alte state (Ungaria, Spania) rețin răspunderea penală în cazul neîndeplinirii sau îndeplinirii defectuoase a unor îndatoriri de serviciu dezvoltate la nivel infralegal (e.g., instrucțiuni, reglementări profesionale etc.). De altfel, și în Letonia se are în vedere răspunderea penală în cazul unor obligații de serviciu prevăzute atât la nivel de lege (Legea feroviară), cât și la nivel de hotărâre de guvern (regulament al cabinetului de miniștri). Sunt și state care raportează îndatoririle de serviciu la existența unor regulamente, ordine sau instrucțiuni (Argentina, Venezuela). Privind și din această perspectivă, am putut constata o similitudine cu situația regăsită *de lege lata* în țara noastră.

Capitolul III pune în discuție *infracțiunea de neîndeplinire a îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă din culpă* (art. 330 C. pen.), analiza noastră concentrându-se, în special, pe tratarea aspectelor rezultate din jurisprudența bogată a instanțelor de judecată, dar și pe unele aspecte de ordin teoretic relevate de diferențele existente față de fapta comisă cu intenție (e.g., participație, forma de vinovăție, cauze de neimputabilitate etc.). În rest, chestiunile de fond discutate în cadrul analizei faptei

prevăzute la art. 329 C. pen. se aplică, în mod corespunzător, și în privința unei astfel de infracțiuni, nemaifiind necesară o reluare a acestora.

Cu toate acestea, o problemă pe care am observat-o în practica unor instanțe a fost cea legată de reținerea în concurs formal atât a faptei de neîndeplinirea îndatoririlor de serviciu sau îndeplinirea lor defectuoasă din culpă, cât și cea de distrugere feroviară din culpă [art. 332 alin. (1), (3) și (4) C. pen.], în cazul distrugerii unor bunuri feroviare ca urmare a conduitei personalului feroviar. Cu privire la această soluție, unii autori de drept penal au arătat că o astfel de pluralitate va fi formată din infracțiunea feroviară de serviciu din culpă și infracțiunea generală de distrugere din culpă (art. 255 C. pen.)¹⁴. În toate cazurile, fiind o infracțiune de serviciu, soluția reținerii în concurs formal a distrugerii feroviare din culpă/distrugere din culpă nu poate fi avută în vedere, întrucât distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuințare a unor bunuri feroviare nu reprezintă altceva decât urmarea imediată a faptei de neîndeplinire sau îndeplinire defectuoasă a obligației/ îndatoririi de serviciu, iar nu consecința unei acțiuni dintre cele ce alcătuiesc elementul material al infracțiunii de distrugere feroviară din culpă/distrugere din culpă.

De aceea, am subliniat importanța stabilirii corecte a legăturii de cauzalitate între elementul material și urmarea imediată, în situațiile amintite anterior, cu excepția situației când se reține varianta agravată a producerii unui accident de cale ferată, pluralitatea de infracțiuni urmând a fi formată din infracțiunea feroviară de serviciu (art. 330 C. pen.) și neglijența în serviciu (art. 298 C. pen.), cu distincțiile făcute cu ocazia analizei raportului dintre infracțiunile feroviare de serviciu și cele generale (abuz/neglijență în serviciu).

Capitolul IV tratează *infracțiunea de părăsirea postului și prezența la serviciu sub influența alcoolului ori a altor substanțe sau refuzul ori sustragerea de la prelevarea de mostre biologice* (art. 330 C. pen.), după cum urmează:

a. Încă de la bun început, o problemă majoră cu care ne-am confruntat cu ocazia studierii infracțiunilor contra siguranței circulației feroviare a fost cea a identificării cu claritate a subiectului activ al infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate. Analizând legislația în materie, am putut constata că nu există o unitate terminologică în cuprinsul normelor primare/secundare, regăsind fie categoria *personalului cu atribuții în siguranța circulației feroviare* (O.G. nr. 20/2025, O.U.G. nr. 8/2013, Ordinul m.t.i. nr. 1.151/1.752/2021), fie cea a *personalului cu responsabilități în siguranța circulației feroviare* [H.G. nr. 1663/2004 (Anexa I), Ordinul m.t.c.t. nr. 2262/2005, Ordinul m.t.i. nr. 815/2010, O.U.G. nr. 73/2019], fie, în cele din urmă, categoria *personalului cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației feroviare* (Legea nr. 195/2020, Ordinul m.t. nr. 1561/2022).

În acest context și observând viziunea legiuitorului Codului penal (privind și din perspectivă istorică), am ajuns la concluzia că acesta a urmărit de-a lungul timpului o abordare regresivă în privința subiectului activ, prin trecerea de la o incriminare generală în materia infracțiunilor feroviare de serviciu și cu o sferă de aplicabilitate, implicit, mai mare în privința personalului feroviar (prin raportare la art. 329 și art. 330 C. pen.) - în condițiile în care poate fi vorba de orice angajat al unei unități cu specific feroviar, la una specială cu o arie mai restrânsă și care vizează doar acea categorie de personal feroviar care execută atribuții în materia siguranței circulației feroviare (prin raportare la art. 331 C. pen.). Continuând în această manieră regresivă,

¹⁴ I. Rusu, în I. Rusu (coord.), Ioana Rusu, B. Bîrzu, *op. cit.*, pp. 265-266.

legiuitorul prevede, în privința infracțiunii de semnalizare falsă [art. 332 alin. (2) C. pen.], o incriminare și mai restrânsă a categoriei personalului feroviar decât cele amintite anterior, respectiv cea a personalului care asigură circulația materialului rulant pe calea ferată.

În aceste condiții și în urma analizei listelor cu personal feroviar regăsite în cuprinsul actelor normative enunțate anterior, așa cum anticipam și mai sus, am ajuns la concluzia că subiectul activ al infracțiunilor prevăzute la art. 329 și 330 C. pen. va îndeplini, de regulă, una din funcțiile sau meseriile cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației feroviare (Anexa I), respectiv în siguranța circulației cu metroul (Anexa II), prevăzute în cuprinsul Ordinului m.t.i. nr. 1561/2022. Așadar, este vorba, în concret, doar de acele persoane ale căror atribuții/îndatoriri de serviciu vizează circulația, întreținerea și repararea liniilor sau a instalațiilor de cale ferată ori, după caz, a materialului rulant.

În schimb, în cazul infracțiunii prevăzute la art. 331 C. pen., organele judiciare se vor raporta exclusiv la categoria personalului feroviar cu atribuții din cuprinsul Ordinului m.t.i. nr. 1.151/1.752/2021, în condițiile în care intenția legiuitorului, atât în privința Codului penal din 1968 (care vorbea de *angajații care asigură direct siguranța circulației*), cât și a celui actual, a vizat, în mod cert, o restrângere a categoriei subiectului activ al infracțiunii prevăzute la art. 331 C. pen., prin raportare la norma generală de incriminare (art. 329/art. 330 C. pen.). De altfel, și în urma analizei legislației europene, am putut observa că în cadrul categoriei de *personal feroviar*, regăsim personal feroviar care efectuează *sarcini legate de siguranță*, respectiv personal feroviar care execută *sarcini esențiale/critice* legate de siguranță. Acest lucru face ca nu tot personalul feroviar să contribuie, în egală măsură, la asigurarea siguranței circulației feroviare, de unde și procedurile de autorizare și verificare să difere pentru cel care execută sarcini esențiale/critice.

De aceea, în contextul necesității tratării distincte a personalului cu *atribuții esențiale/critice* de cel (doar) cu *atribuții* în siguranța circulației feroviare, *de lege ferenda* se impune o abordare regresivă mai clară în materia infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate, prin trecerea etapizată de la personalul *cu atribuții* în siguranța circulației feroviare (art. 329 și art. 330 C. pen.) la cel cu atribuții *esențiale/critice* în siguranța circulației feroviare (art. 330 C. pen.) și, în final, la personalul care asigură *circulația materialului rulant* (art. 332 C. pen.). Credem că o astfel de abordare va beneficia de un plus de previzibilitate, de coerență a incriminărilor și va fi, totodată, de natură să asigure o respectare deplină a principiului *ultima ratio* în materie penală, cu privire la conduitele personalului feroviar.

b. În contextul unor aspecte de ordin medico-legal și în condițiile în care legiuitorul optează pentru folosirea aceleiași sintagme „*se află sub influența unor substanțe psihoactive*”, cele reținute de către instanța supremă în cuprinsul Deciziei H.P. nr. 25/2025 se aplică și în privința infracțiunii contra siguranței circulației pe căile ferate. Astfel, devine necesar ca aceste substanțe să creeze aptitudinea de a determina afectarea capacității personalului feroviar de a-și îndeplini îndatoririle de serviciu. În aceste condiții, standardul de protecție penală impus de legiuitorul român, și confirmat odată cu pronunțarea deciziei instanței supreme, ajunge să fie unul similar cu cel regăsit în legislația celorlalte state membre, nemaifiind suficientă simpla constatare a existenței/prezenței unor substanțe psihoactive în organismul personalului feroviar pentru a se naște o prezumție absolută de pericol pentru siguranța circulației feroviare.

Cu toate acestea, fiind o chestiune de politică penală și până la intervenția instanței de contencios constituțional (în control *anteriori/a posteriori*), legiuitorul poate reveni la abordarea existentă anterior publicării în M. Of. a Deciziei Î.C.C.J. nr. 25/2025, prin impunerea în viitor a cerinței ca astfel de substanțe să fie doar prezente în organism. În aceste condiții, deja la nivelul Senatului (ca primă cameră sesizată) a fost

adoptată *Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr.286/2009 privind Codul penal (L30/2025)*, inițiativă care vizează, printre altele, incriminarea prezenței drogurilor sau a altor substanțe cu efecte psihoactive în sânge în rândul personalului feroviar (așadar o revenire la abordarea majoritară existentă la momentul pronunțării deciziei instanței supreme), dar și introducerea unei cauze de nepedepsire în rândul celor care consumă medicamente ce conțin substanțe psihoactive.

Printre observațiile cu caracter tehnic care au vizat, de exemplu, cauza de nepedepsire au fost cele legate de faptul că, prin instituirea obligației ca eliberarea medicamentelor care conțin substanțe psihoactive să se realizeze doar în baza unei prescripții medicale, se ajunge la situația în care cel interesat va trebui să meargă, de fiecare dată, la medic pentru obținerea unor medicamente pentru diverse dureri inflamatorii sau pentru tratarea unor simple răceli sau gripe (e.g., Nurofen răceală și gripă, Bioflu, Fasconal, Nurofen Plus, Advil, Codamin etc.). Acest lucru va conduce, pe de o parte, la un blocaj al cabinetelor medicale și la o aglomerare a secțiilor de urgență ale spitalelor, iar pe de altă parte, la situația în care astfel de medicamente să nu poată fi luate de îndată după apariția simptomatologiei (e.g., să ne imaginăm situația când o durere de cap sau de dinți apare vineri după programul de lucru al medicului). De aceea, o abordare mai echilibrată ar putea fi cea în care raportarea personalului feroviar se face la indicațiile și recomandările oferite în cuprinsul prospectului sau, după caz, la cele emise de către medic, fără a proceda, în schimb, la o limitare la cele din urmă.

De asemenea, din perspectiva previzibilității normei, este necesară stabilirea cât mai exactă a momentului în care fiecare substanță ajunge să fie eliminată din organism întrucât dezideratul protejării relațiilor sociale privind siguranța circulației pe calea ferată nu poate fi atins exclusiv prin respectarea indicațiilor oferite, în măsura în care la momentul îndeplinirii îndatoririlor de serviciu substanța este, în continuare, una de natură sau, chiar mai grav, afectează capacitatea personalului feroviar. De aceea, subsecvent introducerii unei astfel de clauze în cuprinsul C. pen., Ministerul Sănătății are obligația de a emite o serie de norme aplicabile atât medicilor, cât și companiilor farmaceutice, în cuprinsul cărora să fie trasate anumite repere, astfel încât destinatarul normei să nu poată constitui, în final, un pericol pentru siguranța circulației feroviare

c. O problemă care se pune din perspectivă probatorie în cazul acestei infracțiuni și pe care am reiterat-o și în cuprinsul prezentului demers științific a fost cea legată de lipsa unui act normativ care să detalieze procedura recoltării probelor biologice în vederea probării concentrației de alcool sau a substanțelor psihoactive în rândul personalului feroviar, astfel că organele judiciare ajung să aplice în practică dispozițiile H.G. nr. 877/2024 pentru aprobarea Normelor metodologice¹⁵, așadar dispozițiile unui act normativ care vizează circulația vehiculelor rutiere pe drumurile publice.

Este adevărat că privind din perspectivă procesual penală devine dificil de dovedit existența unei vătămări care să atragă sancțiunea nulității, cu consecințe eventuale în privința excluderii mijloacelor de probă astfel administrate (buletin de analiză toxicologică sau examen clinic), în ipoteza efectuării acestora în condițiile *Normelor metodologice* anterior amintite. Cu toate acestea, privind mai în profunzime problema, cum prelevarea de probe biologice reprezintă, în esență, o măsură intruzivă în drepturile sau libertățile fundamentale ale personalului feroviar, este necesar ca temeiul unei astfel de restrângeri, potrivit art. 53 alin. (1) din Constituția României, republicată, să fie prevăzut la nivel de lege. De aceea, simpla detaliere la nivel

¹⁵A se vedea și G. Rădășanu, *Determining the blood alcohol level or the presence of psychoactive substances among railway staff*, în *The International Conference - Challenges of the Knowledge Society*, 17th ed, Bucharest, 2024, p. 97, cu mențiunea că analiza a vizat dispozițiile similare din cuprinsul Ordinului ministrului sănătății nr. 1512/2013, publicat în M. Of. nr. 812 din 20 decembrie 2013.

de hotărâre de guvern sau, după caz, ordin de ministru a unor proceduri de recoltare, în lipsa unui fundament la nivel primar, nu ar putea trece testul de legalitate a viitorului act normativ cu caracter infralegal, proba neputând fi admisibilă în cursul procesului penal.

În continuare, fiind un domeniu distinct ce prezintă o serie de particularități relevate, printre altele, și de necesitatea stabilirii concentrației de alcool în sânge în vederea stabilirii răspunderii disciplinare, am învederat și cu această ocazie că este necesară crearea unui act normativ separat care să vizeze probațiunea în materia faptelor care privesc îndeplinirea îndatoririlor de serviciu sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe de către personalul feroviar, fie abrogarea de către Ministerul Transporturilor a Ordinului m.t.t. nr. 855/1986 și emiterea unui ordin comun cu Ministerul Sănătății care să privească stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor psihoactive care să opereze atât pe tărâmul răspunderii disciplinare, cât și pe cel al răspunderii penale¹⁶.

d. Mergând mai departe, amintim că reglementarea infracțiunii de refuz sau sustragere de la prelevare de mostre biologice în dreptul pozitiv, odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 314/2023, reprezintă un mare plus în ceea ce privește combaterea fenomenului consumului de alcool sau alte substanțe de către personalul feroviar, fenomen care a crescut considerabil în ultimii ani. Spunem acest lucru întrucât, pe de o parte, refuzul personalului feroviar de a se supune prelevării mostrelor biologice în urma producerii unor accidente de cale ferată conducea, în practică, doar la reținerea unei răspunderi disciplinare, manifestată sub forma desfacerii contractului de muncă, în condițiile în care același personal feroviar putea semna la scurt timp un contract individual de muncă cu un alt operator feroviar. Pe de altă parte, o astfel de formă de ilicit exista de ceva timp în materia infracțiunilor contra siguranței circulației rutiere, aeriene sau navale, astfel că, și din acest punct de vedere, lipsa acestei infracțiuni în domeniul circulației feroviare a constituit un minus în asigurarea de către stat a siguranței transportului de persoane și mărfuri pe calea ferată.

În continuare, spre deosebire de domeniul circulației rutiere, în privința circulației feroviare nu există reglementată la nivel de lege/ordonanță de urgență/ordonanță simplă o obligație cu caracter general a personalului feroviar de a se supune verificărilor necesare privind testarea aerului expirat și/sau recoltării probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de substanțe psihoactive, venite din partea organului de poliție (nu și a personalului feroviar ierarhic superior). Deși am putea considera că o astfel de obligație ar rezulta, oarecum, din interpretarea coroborată a îndatoririlor personalului feroviar, regăsite în cuprinsul art. 14 din Legea nr. 195/2020, cu cele stabilite la nivel infralegal prin diferite ordine, regulamente, instrucțiuni etc., pentru o mai mare claritate, ar trebui avută în vedere *de lege ferenda* introducerea unei norme exprese în cuprinsul Legii nr. 195/2020 sau al O.U.G. nr. 12/1998, cu un conținut similar celei prevăzute la art. 38 din O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice¹⁷.

e. Analizând unele exemple oferite în practică sau, după caz, în doctrină, din perspectiva urmăririi imediate în cazul infracțiunii de părăsire a postului, am putut observa că acestea reflectă, în fond, o serie de ipoteze în care fapta personalului feroviar, constând în lipsa sa temporară de la post, prezintă aptitudinea/potențialul de a pune în pericol siguranța circulației feroviare și nu necesitatea creării unui pericol concret, așa cum impune norma *de lege lata*. Pentru ca o astfel de faptă să creeze și un pericol real de afectare a siguranței circulației materialului rulant pe o anumită porțiune, dacă vorbim, de exemplu, de personalul din stație (impiegat, pazitor barieră, operator manevră în stații, acar, pazitor barieră etc.), părăsirea postului

¹⁶ Ibidem, pp. 89, 96-97.

¹⁷ Ibidem, p. 93.

trebuie să se realizeze în momentul în care materialul rulant se apropie ori, după caz, chiar pătrunde efectiv în stație. Spunem acest lucru întrucât, după cum bine știm, este necesară, de regulă, permisiunea impiegatului de mișcare ca materialul rulant să pătrundă în stație. Or, în lipsa oricărui mesaj din partea acestuia, mecanicul de locomotivă are obligația de a opri materialul rulant și de a aștepta noi comenzi, încercând eventual să ia legătura cu alt personal din stație, așa cum este cazul șefului de stație.

Aflându-ne în fața unei astfel de particularități, tratarea infracțiunii ca pe una de pericol concret ar conduce, în unele cazuri, la imposibilitatea tragerii la răspundere penală a personalului feroviar care părăsește postul, motivându-se că, de exemplu, fapta impiegatului de mișcare nu a ajuns să pună în pericol siguranța circulației feroviare, în condițiile în care mecanicul de locomotivă a oprit trenul ca urmare a obligației sale de a nu înainta în lipsa unui semnal primit în acest sens. Or, cum prezența impiegatului de mișcare la post este una esențială pentru derularea în condiții de siguranță a circulației feroviare, chiar și în condițiile opririi trenului înainte de intrarea în stație, menținerea trenului pe linie poate conduce la riscul producerii unor accidente de cale ferată în condițiile apropierei de acesta a altor vehicule feroviare care ar urma să pătrundă pe aceeași linie (deja) ocupată și care se impunea a fi eliberată.

De aceea, având în vedere necesitatea sancționării și a unor astfel de situații, fapta de părăsire a postului se impune a fi una de natură să pună în pericol siguranța circulației feroviare, așa cum era prevăzută, în mod corect, și în cuprinsul vechiului Cod penal. În aceste condiții, fapta impiegatului de mișcare, în exemplul ilustrat, va atrage *de lege ferenda* răspunderea penală încă de la momentul părăsirii postului în măsura în care la acest moment materialul rulant se află, cel puțin, în apropierea stației. Practic, pericolul potențial se analizează prin raportare, pe de o parte, la conduita personalului feroviar (acțiunea de părăsire/neîntoarcere în timp util), iar, pe de altă parte, la gradul de apropiere a materialului rulant de postul în care își desfășoară activitatea acesta. Acest lucru va face ca răspunderea disciplinară să poată interveni doar în acele situații în care următorul tren se află la mare distanță de stație, caz în care fapta de părăsire a postului de către impiegatul de mișcare (în exemplul anterior) nu ar putea prezenta nici măcar aptitudinea de a crea o stare de pericol pentru siguranța circulației feroviare.

f. Privind la practica judiciară pronunțată în materia infracțiunii de prezență la serviciu sub influența băuturilor alcoolice, o scuză frecvent invocată de către personalul feroviar, în vederea reținerii cauzei de neimputabilitate a erorii de fapt, este cea legată de faptul că acesta a apreciat, în mod greșit, că trecerea unui anumit număr de ore de la momentul consumării băuturilor alcoolice și până la cel al comiterii elementului material, de regulă, al intrării în post și începerii îndeplinirii îndatoririlor de serviciu, ar fi una de natură să conducă la eliminarea alcoolului din sânge. Or, așa cum rețin și instanțele de judecată în mod corect, având în vedere îndatoririle profesionale și starea sa, inculpatul este ținut să evite consumul de băuturi alcoolice la momentul ingerării acestora. Astfel că, prin acțiunea sa, acesta își asumă posibilitatea depășirii ulterioare a concentrației de alcool stabilită de legiuitor la momentul îndeplinirii/neîndeplinirii îndatoririlor de serviciu.

g. Nu în ultimul rând, din punct de vedere sistematic reglementarea în cadrul aceleiași infracțiuni sub forma a trei conținuturi constitutive alternative, sub o denumire marginală greoaie, nu poate fi decât una improprie prin raportare la exigențele de tehnică legislativă ce se impun a fi respectate în materia elaborării actelor normative. În aceste condiții, având în vedere modelul deja reținut în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice sau al celor privind regimul transportului vamal, atât fapta de *prezență la serviciu sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe*, cât și cea de *refuz sau de sustragere de la prelevarea de mostre biologice necesare în vederea stabilirii alcoolemiei ori a prezenței*

unor substanțe psihoactive vor urma să îndeplinească condițiile unor infracțiuni reglementate în mod distinct. În acest context, pentru a fi realizată o delimitare clară a noii infracțiuni față de infracțiunea rutieră prevăzută la art. 337 C. pen., am propus ca denumirea marginală a art. 331¹ să fie următoarea: „*Refuzul ori sustragerea personalului feroviar de la prelevarea de mostre biologice*”.

h. În urma analizei dreptului comparat, din perspectiva sistematizării infracțiunilor privind prin raportare la subiectul activ sunt state care optează pentru gruparea în cadrul aceluiași alineat/articol atât a faptelor comise de mecanicii de locomotivă, cât și a celor săvârșite de personalul feroviar (Spania, Finlanda, Cehia), după cum regăsim și ipoteza statelor care configurează infracțiunea plecând de la incriminarea faptei de conducere a locomotivei sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe, urmând ca îndeplinirea îndatoririlor de serviciu, sub influența aceluiași substanțe, de către restul personalului feroviar să intre sub incidența unor norme generale care privesc serviciul sau atentatul la siguranța transportului aerian (Germania, Portugalia, Ungaria). În acest context, sunt state care limitează reținerea răspunderii penale doar la ipoteza mecanicilor de locomotivă sau de alte vehicule feroviare și a personalului din tren (ajutor mecanic locomotive, șef de tren, conductor etc.), fără a fi avut în vedere, de exemplu, și personalul de pe linie sau cel din stație (Argentina).

Din perspectiva elementului material al infracțiunii de îndeplinire a îndatoririlor de serviciu sub influența alcoolului, sunt două mari categorii de situații: state care nu reglementează un minim al concentrației alcoolice (Germania, Portugalia, Cehia), dar cu privire la care doctrina și practica judiciară arată că un astfel de prag, de la care se poate susține că îndeplinirea îndatoririlor de serviciu se face în condiții de nesiguranță, nu poate fi unul inferior concentrației de 1,1 g/l alcool pur în sânge (Germania, Portugalia), respectiv state în care pragul este prevăzut în chiar cuprinsul normei de incriminare (Spania: 0,10 g/l alcool pur în sânge, Finlanda, Ungaria: 0,50 g/l alcool pur în sânge). Mai mult decât atât, unele din aceste state impun pentru consumarea infracțiunii și condiția suplimentară ca existența unor astfel de concentrații să fie dublată de existența *in concreto* a unei perturbări sau diminuări a facultăților psihofizice ale personalului feroviar (Germania, Portugalia, Spania, Cehia). Pe lângă aptitudinea/potențialitatea afectării capacității psihofizice a personalului feroviar, sunt state care impun pentru consumarea infracțiunii și producerea suplimentară a unei stări de pericol concret pentru viața, integritatea corporală sau patrimoniul unor persoane fizice sau juridice (Germania, Portugalia) sau, după caz, chiar o simplă posibilitate de punere în pericol a unor astfel de valori sociale (Cehia).

Cu privire la abordarea în care prezența unei alcoolemii peste o anumită valoare prezumă, în mod absolut, nașterea unei stări de pericol pentru siguranța circulației feroviare, trebuie menționat că regăsim și state, cum este cazul Finlandei, cu privire la care dacă nivelul alcoolemiei este unul inferior acestor valori (poate chiar și în ipotezele în care acesta este superior, dar nu poate fi dovedit în concret de organele judiciare) infracțiunea va putea fi reținută în măsura în care se dovedește existența unei capacități reduse a personalului feroviar de a îndeplini sarcinile de serviciu în mod corespunzător. Practic, într-o astfel de ipoteză această urmare imediată conduce la caracteristicile unei infracțiuni de pericol potențial (abstract-concret), în care organele judiciare sunt ținute să dovedească că, din cauza influenței alcoolului, conduita personalului feroviar este, realmente, una de natură să pună în pericol siguranța traficului feroviar.

În ceea ce privește îndeplinirea îndatoririlor de serviciu de către personalul feroviar aflat sub influența substanțelor psihoactive, regăsim o abordare unanimă în legislațiile altor state membre, în sensul în care prezența unor astfel de substanțe în organism trebuie să influențeze, în mod efectiv, capacitățile psiho-fizice

ale personalului feroviar de a-și îndeplini îndatoririle de serviciu în condiții de siguranță (Germania, Portugalia, Spania, Finlanda, Ungaria).

Nu în ultimul rând, pe fondul analizei legislațiilor altor state membre și în contextul creșterii consumului de băuturi alcoolice în rândul personalului feroviar se poate avea în vedere în viitor chiar instituirea unui regim sancționator gradual, plecându-se de la o anumită concentrație alcoolică (*e.g.*, 0,4 g/l alcool pur în sânge) și mergând până la limita actuală (0,8 g/l alcool pur în sânge), în care se instituie răspunderea penală numai în măsura în care îndeplinirea în astfel de condiții este una de natură să pună în pericol siguranța circulației feroviare (cu limite ale pedepsei închisorii pe forma de bază cuprinse între 1 și 5 ani).

Ulterior, pe formă agravată legiuitorul va prevedea infracțiunea existentă deja la art. 331 alin. (2) C. pen., în sensul în care starea de pericol pentru siguranța circulației feroviare se prezumă absolut în măsura în care concentrația alcoolică este mai mare de 0,8 g/l alcool pur în sânge, caz în care limitele pedepsei închisorii vor fi, la fel ca *de lege lata*, cuprinse între 2 și 7 ani. În aceste condiții, răspunderea disciplinară ar putea opera exclusiv în situația în care concentrația de alcool în sânge este de cel mult 0,4 g/l și nu cel mult de 0,8 g/l alcool pur în sânge așa cum este în prezent sau, după caz, în ipoteza în care, deși este mai mare de 0,4 g/l, fapta nu este de natură să pună în pericol siguranța circulației feroviare.

O variantă alternativă și care s-ar putea aplica unei sfere mai restrânse de personal feroviar cu atribuții în siguranța circulației feroviare este cea în care o astfel de concentrație (0,4 g/l – 0,8 g/l alcool pur în sânge) privește doar îndeplinirea îndatoririlor de serviciu de către personalul feroviar care asigură circulația materialului rulant, respectiv mecanicul de locomotivă, ajutorul acestuia sau șeful de tren. Această variantă are în vedere că un procent semnificativ din accidente de cale ferată produse din culpa personalului feroviar (deci nu a conducătorilor auto care nu respectă semnalele trecerilor la nivel cu calea ferată) au loc, în mod inevitabil, din culpa mecanicilor de locomotivă, printre cauze fiind și cea care vizează consumul de băuturi alcoolice.

Capitolul V cercetează *infracțiunea de distrugere sau semnalizarea falsă* (art. 332 C. pen.), dintre aspectele supuse analizei putând fi menționate pe scurt următoarele:

a. Cu titlu preliminar, plecând de la denumirea marginală a infracțiunii și în contextul susținerii introducerii la nivel doctrinar a conceptului de *infracțiuni feroviare*, am considerat că, ținând cont de faptul că distrugerea prevăzută la art. 332 alin. (1) C. pen. reprezintă o variantă de specie a infracțiunii generale de distrugere (art. 253 C. pen.), pentru o mai clară diferențiere și o întărire a rolului autonom al acestei infracțiuni feroviare nu mai poate fi menținută abordarea actuală în care două forme cu elemente constitutive distincte poartă aceeași denumire. De aceea, am arătat că se impune *de lege ferenda* modificarea denumirii infracțiunii astfel încât aceasta să se intituleze *distrugerea feroviară*.

b. Trecând la aspectele de fond ale incriminării, un aspect care a impus o tratare aprofundată l-a reprezentat obiectul material. Având în vedere necesitatea unei definiții mai clare a acestuia, a fost analizată semnificația liniei de cale ferată, a instalațiilor de cale ferată, a instalațiilor de comunicații feroviare, respectiv categoria celorlalte bunuri sau dotări aferente infrastructurii feroviare, în această ultimă categorie intrând toate celelalte elemente componente ale infrastructurii feroviare, care nu sunt amintite în cuprinsul normei de incriminare și care fac parte din cuprinsul Anexei I la Legea nr. 202/2016.

În ceea ce privește *obstacolele așezate pe linia ferată*, acestea sunt reprezentate de: vehicule rutiere care sunt surprinse, din culpa conducătorului acestora, pe trecerile la nivel cu calea ferată sau, după caz, pe alte porțiuni ale liniei de cale ferată, cum sunt: autoturisme, tractoare, autoutilitare, autocamioane etc.; de animale lăsate nesupravegheate (e.g., vaci, bivoli, cai etc.) care traversează linia ferată ori chiar de stâlpi ori pietre de mari dimensiuni așezate pe liniile de cale ferată.

c. Analizând bogata practică judiciară cu privire la această infracțiune, o astfel de faptă se reține în cele mai frecvente două situații: în cazul secționării cablurilor din cupru ce alcătuiesc instalațiile de siguranță și de conducere operativă a traficului feroviar în vederea valorificării lor ulterioare la persoanele juridice de profil, respectiv în situația trecerii nepermise a unui vehicul rutier pe linia de cale ferată și surprinderii sale în momentul apariției materialului rulant, cauza principală a producerii unor astfel de accidente de cale ferată fiind cea a nerespectării de către conducătorii vehiculelor rutiere a indicatoarelor de presemnalizare trecere la nivel cu calea ferată, precum și a semnalelor audio/luminoase sau, după caz, a indicatorului de oprire, aflate imediat înainte de astfel de treceri sau, după caz, cea a încălcării interdicției de a traversa linia prin alte locuri decât trecerile la nivel cu calea ferată.

Legat de această a doua situație faptică des întâlnită în practica judiciară, în multe soluții ale instanțelor nu se procedează la o menționare expresă a modalității *așezării de obstacole* în cazul în care o persoană, aflată la volanul unui autovehicul și care fără să se asigure la traversarea căii ferate, îl poziționează perpendicular pe șine (cu intenție sau din culpă), după care este lovită de materialul rulant, reținându-se, cu caracter general, doar că fapta inculpatului întrunește elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute la art. 332 alin. (1) C. pen. Or, lipsa unei astfel de mențiuni poate conduce la concluzia greșită că o astfel de faptă - surprinderea unui vehicul rutier pe calea ferată de către materialul rulant - poate îndeplini elementele constitutive ale infracțiunii în modalitatea distrugerii, degradării sau aducerii în stare de neîntrebuințare a materialului rulant [teza I a art. 332 alin. (1) C. pen.].

De aceea, în toate aceste situații în care se produce o degradare a materialului rulant ca urmare a surprinderii pe calea ferată a vehiculului rutier, elementul material nu va fi reprezentat decât de modalitatea *așezării unor obstacole*, în timp ce urmarea materială produsă (de regulă, degradarea materialului rulant) nu constituie altceva decât o consecință a elementului material, care va determina reținerea formei agravate a infracțiunii, respectiv producerea unui accident de cale ferată [art. 332 alin. (3) C. pen.]¹⁸. Așadar, degradarea/distrugerea materialului rulant nu va putea reprezenta, în niciun caz, o modalitate alternativă a elementului material din cele cuprinse în cadrul tezei I a art. 332 alin. (1) C. pen., fiind important ca instanțele să menționeze expres reținerea exclusiv a tezei a II-a a art. 332 alin. (1) C. pen, o astfel de precizare având și rolul de a elimina din erorile de încadrare care se produc în practică în ipoteza producerii unor astfel de accidente de cale ferată, când se rețin uneori doar dispozițiile art. 332 alin. (1) și (4) C. pen., fără a a fi avute în vedere, în mod eronat, și prevederile alin. (3)¹⁹.

d. În ceea ce privește infracțiunea de *semnalizare falsă* [art. 332 alin. (2) C. pen.], după o analiză aprofundată a *Regulamentului de semnalizare nr. 004/2006* am putut concluziona că *actele de semnalizare falsă* reprezintă acele acte bazate pe folosirea de semnale care privesc transmiterea sau, după caz, primirea

¹⁸ A se vedea și G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, op. cit., pp. 142-143.

¹⁹ De aceea, în măsura în care, ca urmare a pătrunderii neregulamentare pe linia de cale ferată se produce un accident de cale ferată, în sensul art. 333 C. pen. (fiind necesară, așadar, producerea, cel puțin, a unei degradări a materialului rulant în cursul circulației sau manevrei acestuia), se vor reține în toate cazurile și dispozițiile alin. (3) ale art. 332 C. pen. alături de cele ale tezei a II-a a art. 332 alin. (1) C. pen. și, după caz, ale alin. (4), în funcție de forma de vinovăție incidentă.

de ordine și indicații adresate personalului cu atribuții în materia circulației feroviare, într-un mod care conduce la înfățișarea unei realități distincte decât cea care trebuie să rezulte, în mod legal, din cuprinsul regulamentului. În concret, semnalizarea poate veni fie din partea unei persoane (de regulă, personal feroviar) care emite un ordin sau o indicație greșită, fie aceasta poate rezulta din prezența unor indicatoare, instalații sau a altor tipuri de semnale care cuprind o serie de indicații cu caracter obligatoriu pentru personalul feroviar și care, din varii motive, nu exprimă realitatea impusă de situația de fapt.

Cu privire la *săvârșirea altor acte care pot induce în eroare personalul feroviar*, arătăm că modalitatea actuală de configurare a infracțiunii nu ridică probleme din perspectiva principiului legalității incriminării, întrucât se permite identificarea *genului* elementului material, respectiv categoria acțiunilor de natură să inducă în eroare personalul feroviar și să împiedice îndeplinirea corectă a îndatoririlor de serviciu. Cu toate acestea, utilizarea unui singur exemplu de inducere în eroare pentru stabilirea criteriului anterior menționat este una deficitară din perspectiva modului de configurare ales de legiuitor, în condițiile în care, privind prin raportare la alte norme de drept penal, folosirea clauzei de analogie a fost utilizată în cuprinsul normei după indicarea a cel puțin două modalități alternative ale *verbum regens*/obiecte materiale.

În aceste condiții, este oportun ca *de lege ferenda* să fie operată o extindere a modalităților elementului material, astfel încât acesta să privească pe lângă săvârșirea de acte de semnalizare falsă și transmiterea unor comenzi, date sau informații false personalului care asigură circulația materialului rulant, situații pe care le regăsim, de altfel, în practică. De asemenea, în condițiile în care *genul* este reprezentat de categoria actelor apte să inducă în eroare personalul feroviar, în timp ce *specia* este reprezentată de actele de semnalizare falsă sau de transmitere a unor comenzi, date sau informații false, considerăm că *de lege ferenda* denumirea marginală a articolului trebuie să vizeze, în mod firesc, *genul/categoria* (și nu *specia* cum operează *de lege lata*), cum de altfel, se procedează și în cadrul denumirii grupelor/capitolelor sau al altor infracțiuni din cuprinsul C. pen. Prin urmare propunem ca infracțiunea să poarte în viitoarea reglementare denumirea de *Inducerea în eroare a personalului feroviar*.

e. Din perspectiva urmăririi imediate și în contextul celor reținute de către Revizoratele Regionale pentru Siguranța Circulației (în special) în cuprinsul adreselor înaintate organelor judiciare, regăsim în practică numeroase hotărâri care menționează că, urmare a evenimentului produs, s-a produs punerea în pericol a siguranței circulației pe căile ferate ori, după caz, a siguranței materialului rulant pe calea ferată, după cum am putut observa că sunt și instanțe care rețin o variantă de mijloc, respectiv aceea că urmarea imediată a implicat punerea în pericol atât a siguranței mijloacelor de transport, de manevră sau de intervenție pe calea ferată, cât și a siguranței circulației pe căile ferate. În contextul obiectului juridic generic și pentru motivele exprimate deja mai sus, urmarea imediată trebuie să vizeze *de lege ferenda* și în privința acestei infracțiuni punerea în pericol a siguranței circulației materialului rulant pe calea ferată.

Pe de altă parte, în ipoteza infracțiunii de *semnalizare falsă* legiuitorul vorbește de crearea unui *pericol de accident de cale ferată*, nemaiaapelând la formularea folosită în cadrul primului alineat și care caracterizează majoritatea infracțiunilor feroviare de pericol concret. În acest context, starea de pericol pentru siguranța circulației feroviare poate privi și riscul producerii unor atingeri aduse integrității corporale a unor persoane, fără a fi, în mod necesar, și în prezența unui pericol de producere a unui accident de cale ferată, așa cum este cazul, de exemplu, al opririi bruște a trenului aflat singur pe linie în urma conștientizării caracterului fals al semnalizării sau al altor acte similare, aspect ce poate conduce la provocarea unor leziuni aduse călătorilor aflați în tren. În aceste condiții, propunerea noastră *de lege ferenda* este ca urmarea

infracțiunii de semnalizare falsă să vizeze *punerea în pericol a siguranței circulației materialului pe calea ferată*.

f. În ceea ce privește consumarea infracțiunii de distrugere feroviară prin raportare la una din cele mai frecvente ipoteze întâlnite în practică, respectiv distrugerea sau degradarea unor instalații de cale ferată în urma comiterii unor fapte de furt, în jurisprudență se reține, aproape în mod unanim, consumarea infracțiunii prin simpla tăiere a unor cabluri de siguranță și dirijare a traficului feroviar (ce conțin cupru), distrugere care se realizează în vederea valorificării ulterioare a acestora. Această concluzie a organelor judiciare este întărită de cele menționate de către revizoratele regionale de siguranța circulației feroviare în cuprinsul adreselor emise la solicitarea organelor de urmărire penale sau a instanțelor care rețin, în aceste cazuri, producerea automată a unei stări de pericol concret pentru siguranța circulației feroviare.

Cu toate acestea, simpla distrugere a unor astfel de cabluri nu poate da naștere *per se* unei stări de pericol concret pentru siguranța circulației feroviare, ea fiind, în esență, o faptă de natură a conduce la o astfel de urmare (faptă de pericol eventual), pentru reținerea unei stări de pericol concret impunându-se dovedirea suplimentară a faptului că, în situația distrugerii unor componente ale instalațiilor de siguranță și dirijare a traficului feroviar, producerea unui accident de cale ferată sau, după caz, vătămarea integrității corporale, decesul unei persoane sau, după caz, producerea altor urmări materiale care privesc patrimoniul/mediul nu puteau fi evitate/împiedicate, în lipsa intervenției unui eveniment fericit pe a căruia apariție nu se poate conta în mod normal.

De aceea, nu vom putea fi în prezența unei infracțiuni feroviare consumate de pericol dacă se dovedește că în situația dată, chiar și în ipoteza distrugerii sau degradării unor bunuri feroviare, instalațiile de siguranță și dirijare a traficului împreună cu măsurile luate imediat după semnalarea problemei de către personalul feroviar au permis, totuși, derularea circulației în condiții de siguranță, producându-se doar o serie de întârzieri în deplasarea materialului rulant sau, după caz, comunicarea personalului feroviar din stație cu cel din tren prin stație emisie-recepție sau ordin de circulație, și nu prin intermediul circuitului de cale, așa cum se prevede în mod normal²⁰. Or, astfel de consecințe, care implică cel mult o potențialitate/eventualitate de punere în pericol a siguranței circulației feroviare, sunt tratate în prezent de către organele judiciare, într-o manieră greșită, prin preluarea abordării din vechiul Cod penal care le reglementa, în mod corect, ca infracțiuni de pericol potențial, pe tărâmul unor fapte de pericol concret.

În lumina celor expuse anterior, până la o viitoare intervenție legislativă care să confere un fundament juridic acestor situații extrem de întâlnite în practica judiciară, se impune *de lege lata* fie pronunțarea unor soluții de clasare/achitare pe lipsa tipicității obiective, fie, după caz, în ipoteza infracțiunii de distrugere feroviară chiar dispunerea schimbării de încadrare juridică, prin reținerea tentativei la o astfel de infracțiune.

g. În ceea ce privește modalitatea *așezării unor obstacole*, se impune a fi precizat că infracțiunea se consumă la momentul în care materialul rulant pătrunde pe linia de cale ferată ori, după caz, se află în apropierea trecerii la nivel sau a unei alte porțiuni a liniei de cale ferată, dacă obstacolul este așezat anterior acestei pătrunderi/apropieri, respectiv atunci când obstacolele pătrund pe linia de cale ferată, dacă materialul rulant se află deja pătruns pe linie/în apropiere²¹. Acest lucru rezultă din faptul că, în lipsa unui posibil contact

²⁰ G. Rădășanu, *Starea de pericol în cazul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate*, op. cit., p. 139.

²¹ Ibidem, p. 141.

material imediat și nemijlocit între cele două entități materiale, nu se poate vorbi, în esență, de un pericol actual/prezent de afectare a siguranței circulației materialului rulant pe calea ferată²².

În aceste condiții, am concluzionat că, spre deosebire de teza I a art. 332 alin. (1) C. pen. care înglobează modalitățile distrugerii, degradării sau aducerii în stare de neîntrebuințare, în cazul *așezării de obstacole* care reprezintă, în fond, o activitate premergătoare producerii unor urmări materiale, nu va fi necesară revenirea la forma anterioară din vechea reglementare, în care infracțiunea era una de natură să pună în pericol siguranța circulației materialului rulant pe calea ferată (infracțiune de pericol potențial). *Primo*, această modalitate prezintă un specific aparte rezultat ca urmare a acțiunii, de regulă, continue de traversare a liniei de către diverse vehicule rutiere (e.g., autoturisme, tractoare, camioane etc.) sau animale domestice (e.g., cai, vaci, bivoli etc.), aspect ce conduce la necesitatea existenței unei apropieri concomitente a bunurilor/animalelor care ar putea face obiectul unei ciocniri, spre deosebire de situația când are loc o distrugere a unor bunuri feroviare, când nu ar trebui să fie necesară o apropiere a materialului rulant de locul distrugerii. *Secundo*, tratarea ca o infracțiune de pericol concret este contrabalansată de sancționarea tentativei, care, practic, are rolul de a pedepsi în amonte unele conduite intenționate care pot pune ulterior în pericol siguranța circulației feroviare.

În aceste condiții, modalitatea *așezării de obstacole* se impune a fi reglementată separat (autonom) *de lege ferenda*, în cuprinsul unui alineat distinct, având în vedere că această variantă de comitere a faptei nu reprezintă în sine o faptă de distrugere, ci o activitate premergătoare acesteia, dar pe care legiuitorul, din diverse motive, a ales să o asimileze faptei consumate. În mod implicit, aceasta se va regăsi prevăzută separat și în cadrul denumirii marginale a art. 332 C. pen.

h. În cazul infracțiunii de *semnalizare falsă*, este important ca la momentul comiterii elementului material pe aceeași linie să se afle concomitent două vehicule feroviare sau, după caz, chiar și un singur vehicul feroviar însă doar în măsura în care se naște riscul producerii unor deraieri de material rulant sau al unor lezări aduse persoanelor sau bunurilor transportate²³. Astfel, vom fi în prezența unei infracțiuni consumate abia la momentul în care probabilitatea producerii unui accident de cale ferată devine una extrem de ridicată, astfel că *întâmplarea*, concretizată în practică, de regulă, prin intervenția mecanicului de locomotivă, a revizorului de cale, a impiegatului de mișcare, a altor persoane aflate în acea zonă etc. și care observă semnele false, ajungând, astfel, să atragă din timp atenția mecanicului de locomotivă, este cea care conduce la evitarea producerii unui accident de cale ferată.

i. Din perspectivă probatorie, dovada producerii stării de pericol concret se face, în majoritatea cazurilor, prin raportare la cele reținute de către revizoratele regionale de siguranța circulației sau, după caz, de către Sucursalele Regionale de Telecomunicații C.F.R. (în cazul distrugerii unor instalații de telecomunicații), în care se menționează că prin distrugerea unor bunuri feroviare/ocuparea gabaritului de liberă trecere (așezarea unor obstacole pe linie) s-a produs punerea în pericol a siguranței circulației feroviare. Însă, având în vedere că revizoratele fac parte din cadrul Sucursalelor Regionalelor C.F.R. Infrastructură, sucursale care se constituie, de regulă, parte civilă în cadrul procesului penal pentru recuperarea prejudiciului creat, fundamentarea reținerii infracțiunii prin raportare, exclusiv, la cele stabilite de către acestea, creează o prezumție de imparțialitate și, implicit, un dezechilibru de arme în privința apărării persoanei trimise în judecată.

²² Ibidem.

²³ Ibidem, p. 144.

În acest context, am întâlnit și cazuri în practică când se procedează la respingerea solicitării inculpaților de administrare/readministrare a unor mijloace de probă în vederea dovedirii stării de pericol produse, cu motivarea că o astfel de urmare a fost probată deja prin intermediul adreselor emise de aceste revizorate regionale. De aceea, în vederea respectării dreptului la un proces echitabil este necesară o schimbare de optică în această materie, în sensul în care organele judiciare să apeleze, în principal, la ajutorul unor experți tehnici judiciari (prin administrarea unor rapoarte de expertiză tehnică judiciară), al unor organisme/instituții independente și care ar putea asigura unele garanții de imparțialitate/obiectivitate în cadrul procesului penal (prin emiterea unor adrese), cum este cazul Inspectoratelor teritoriale de siguranță feroviară [din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română (ASFR)], al Agenției de Investigare Feroviară Română (AGIFER) etc.], al martorilor etc.

j. În ceea ce privește raportul cu infracțiunea generală de distrugere (art. 253 C. pen.), am învederat că, în lipsa întrunirii elementelor constitutive ale infracțiunii speciale, așadar a prezenței cumulative a celor două aspecte care atrag aplicarea principiului specialității legii penale (obiect material și urmare imediată de pericol), se va aplica tratamentul sancționator al infracțiunii generale, cu mențiunea că înainte de a da prevalență normei generale, organele judiciare vor fi ținute să verifice, mai întâi, condițiile pentru reținerea unei eventuale tentative la infracțiunea specială de distrugere feroviară.

k. Din perspectiva dreptului comparat, așa cum s-a putut observa în cazul anumitor legislații europene, deși la nivel formal se vorbește de crearea unei stări de pericol pentru siguranța circulației feroviare, pentru sănătatea sau viața unor persoane etc., fapt ce ne conduce la ideea unei infracțiuni de pericol concret, prin modul de interpretare oferit de către doctrina anumitor state se ajunge la situația în care răspunderea penală operează și în ipoteza în care pericolul pentru valoarea socială este unul viitor, indirect (Italia, Ungaria), nu doar actual și direct, așa cum reține doctrina germană și portugheză.

Cu toate acestea, împărtășind viziunea reliefată în doctrina italiană sau maghiară potrivit căreia infracțiunea de distrugere feroviară trebuie să vizeze și acele situații când pericolul creat este unul indirect, viitor, eventual, deci nu doar situația când acesta este actual, direct și concret, am reiterat și cu această ocazie necesitatea modificării urmăririi imediate în cazul infracțiunii de distrugere feroviară din dreptul intern (mai puțin în situația așezării de obstacole), prin revenirea la reglementarea anterioară care trata, în mod corect, această faptă ca una de pericol potențial. De altfel, din punct de vedere formal Canada reglementează o infracțiune de pericol potențial, prin necesitatea existenței unor acte de natură să provoace moartea sau vătămarea corporală a persoanelor. Și doctrina vizează abordează din aceeași perspectivă infracțiunea feroviară.

În mod similar celorlalte infracțiuni feroviare analizate anterior, cele mai multe state condiționează consumarea infracțiunii de distrugere feroviară de necesitatea punerii în pericol a vieții, integrității fizice sau a bunurilor importante aparținând unor terțe persoane (Germania, Portugalia - forma agravată, Spania, Finlanda, Ungaria, Estonia, Bulgaria, Canada). Cu toate acestea, sunt și situații similare reglementării din dreptul nostru intern care prevăd necesitatea punerii în pericol doar a siguranței transportului feroviar (Spania, Danemarca), după cum sunt și state care impun condiția ca distrugerea să fie comisă în scopul punerii în pericol a bunurilor făptuitorului ori ale altuia (Danemarca). Regăsim, deopotrivă, și state care prezumă o stare de pericol pentru siguranța circulației feroviare prin comiterea unor fapte de distrugere expres menționate în cuprinsul normei de incriminare (Portugalia - forma de bază, Letonia).

Prezenta lucrare finalizează demersul științific cu expunerea unor evaluări a rezultatelor cercetării efectuate, precum și cu o serie de propuneri necesare de modificare legislativă, **concluzii și propuneri de lege ferenda** cu privire la care am făcut referire mai sus în cadrul analizei succinte a celor cinci capitole.

...

În ansamblu, teza de doctorat a urmărit o abordare de natură să îmbine aspectele teoretice și legislative din domeniile dreptului penal și a sectorului feroviar cu analiza detaliată a jurisprudenței naționale și a celei pronunțate în alte state membre, precum și a chestiunilor de drept comparat, în vederea formulării unor concluzii și propuneri pertinente *de lege ferenda*. În aceste condiții, ne exprimăm speranța că prezenta lucrare va prezenta interes, pe de o parte, în plan academic, în condițiile în care reprezintă o cercetare științifică care abordează într-o manieră cuprinzătoare și echilibrată domeniul infracțiunilor contra siguranței circulației pe căile ferate, cât și din motive de ordin practic, întrucât aceasta urmărește aplicarea unitară și coerentă de către organele judiciare a dispozițiilor legale incidente în această materie.