

ROMÂNIA



CONSILIUL SUPERIOR AL
MAGISTRATURII
PLENUL

**HOTĂRÂREA nr. 508
din 26 aprilie 2016**

Analizând proiectul de Lege privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, transmis spre avizare de Ministerul Transporturilor,

În temeiul dispozițiilor art. 38 alin. (3) din Legea nr. 317/2004 privind Consiliul Superior al Magistraturii, republicată, cu modificările ulterioare;

PLENUL CONSILIULUI SUPERIOR AL MAGISTRATURII

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1 - Avizează favorabil proiectul de Lege privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu observațiile din Anexa care

[REDACTED] face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 - Hotărârea se comunică Ministerului Transporturilor.

Data în București, la 26 aprilie 2016.

1
**Presedinte,
Judecător Mircea Aron**





*"Consiliul Superior al Magistraturii
este garantul independenței justiției"
(art. 133 alin. 1 din Constituție,
republicată)*

Anexă la Hotărârea Plenului Consiliului Superior al Magistraturii nr. 508 din data de
26 aprilie 2016

A V I Z

referitor la proiectul de Lege privind integrarea sistemului feroviar din România în
spațiul feroviar unic european

În urma examinării proiectului de Lege privind integrarea sistemului feroviar din
România în spațiul feroviar unic european,

CONSILIUL SUPERIOR AL MAGISTRATURII

În temeiul art. 38 alin. (3) din Legea nr. 317/2004 privind Consiliul Superior al
Magistraturii, republicată, cu modificările ulterioare,

În baza Hotărârii nr. 508 din 26 aprilie 2016 a Plenului Consiliului Superior al
Magistraturii:

Avizează favorabil proiectul de Lege privind integrarea sistemului feroviar din
România în spațiul feroviar unic european, **cu observația că este necesară
reformularea art. 19 lit. a) și c) din proiect**, având în vedere următoarele considerente:

Art. 19 din proiectul legislativ - „Cerințe privind onorabilitatea” are ca obiectiv
transpunerea cerințelor cuprinse în art. 19 din Directiva nr. 2012/34/UE a Parlamentului
European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic
european - „Cerințe privind buna reputație”.

S-a remarcat deosebirea de reglementare privind lit. a) a celor două texte, astfel:

- Directiva europeană prevede ca primă cerință privind buna reputație la *art. 19
lit. (a)* pe aceea că „*nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru infracțiuni
comise în domeniul comercial*”;

- Proiectul legislativ național transpune această cerință în cuprinsul *art. 19 lit. a)*
în sensul că „*nu au suferit o condamnare penală, respectiv, nu a fost condamnată/
condamnate prin hotărârea definitivă a unei instanțe judecătorești pentru participare la
activități ale unei organizații criminale, pentru corupție, pentru fraudă și/sau spălare de
bani, inclusiv pentru infracțiuni comise în domeniul comercial*”;

Plenul a reținut că reglementarea preconizată la nivel național circumstanțiază
prevederea edictată în actul normativ european din perspectiva sintagmei „condamnare
penală gravă”, pe care o limitează la condamnarea pentru faptele expres enumerate.

Este binecunoscut faptul că procedura transunerii legislative nu impune
preluarea întocmai a normelor europene sau internaționale vizate întrucât, potrivit art.
288 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, „directiva este obligatorie
pentru fiecare stat membru destinat cu privire la rezultatul care trebuie atins, lăsând
autorităților naționale competența în ceea ce privește forma și mijloacele”.

Adresa: București, Calea Plevnei, Nr.1 41, Sector 6, cod 061110

Tel: 311 69 00; Fax: 311 69 01

Web: www.csm1909.ro

Anexă la Hotărârea Plenului Consiliului Superior al Magistraturii nr. 508 din data de
26 aprilie 2016

Or, forma de redactare a textului art. 19 lit. a) din proiectul de lege este de natură să creeze îndoieli asupra capacității de a transpune, în mod corespunzător și complet, aceste cerințe.

Astfel, se poate pune problema dacă, din perspectiva cerinței de bună reputație pentru acordarea licenței feroviare, interdicția avută în vedere la nivelul directivei prin prevederea „nu au suferit o condamnare penală gravă” este în egală măsură realizată prin interdicția de a nu fi suferit o condamnare penală pentru faptele limitativ enumerate în textul din proiectul de lege în discuție (participarea la activități ale unei organizații criminale, pentru corupție, pentru fraudă și/sau pentru spălare de bani), respectiv dacă sfera acestora din urmă este suficient de cuprinzătoare astfel încât să includă tot ceea ce ar putea fi caracterizat ca fiind „condamnare penală gravă”.

Plenul a reținut că este adevărat că la nivel național nu este definită într-o normă generală această sintagmă, dar pentru a fi reflectată corespunzător, în analiza sa nu ar putea fi excluse, de exemplu condamnarea pentru tortură, omor, genocid, infracțiuni contra umanității (astfel cum sunt reținute în unele legi speciale la care vom face referire în continuare), gravitatea infracțiunii fiind un criteriu relevant.

Aceasta rezultă de altfel din prevederea unei alte cerințe - lit. c) a aceluiași art. 19, conform căreia „nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor”.

Plenul a apreciat că este necesară lămurirea de către inițiatorul legislativ a unei asemenea prevederi în proiect întrucât, la nivel național, sintagma apare ca fiind echivocă și poate genera dificultăți în interpretare și aplicare.

S-a observat că, la nivel național, sintagma infracțiuni grave nu este definită printr-o normă general aplicabilă (în codul penal), ci doar în anumite legi speciale prin prevederi a căror acuratețe juridică este evidentă, și care eventual, pot fi avute în vedere ca reper și pentru prezentul proiect de act normativ; s-au amintit, cu titlu de exemplu, în acest sens: Legea nr. 39/2003 privind prevenirea și combaterea criminalității organizate, cu modificările ulterioare [art. 2 lit. b)] și Legea nr. 682/2002 privind protecția martorilor, republicată, cu modificările ulterioare (art. 2).

În accepțiunea specifică fiecăreia dintre aceste legi, infracțiunea gravă are în vedere, cu caracter general, gravitatea pedepsei, iar în mod particular, natura unor infracțiuni exprese, așadar atât o categorie generică de infracțiuni pentru care criteriul indicat este acela al maximumului special al pedepsei închisorii prevăzută de lege -cel puțin 4 ani în Legea nr. 39/2003, respectiv cel puțin 10 ani în Legea nr. 682/2002, cât și unele infracțiuni exprese, enumerate distinct în aceste două acte normative.

Or, sintagma „infracțiune gravă”, cuprinsă în legi speciale (și care nu este identică nici în exemplele legislative expuse), ca orice normă care are acest caracter, este de strictă aplicare și interpretare, astfel că nu se poate aplica prin analogie altor legi speciale

Anexă la Hotărârea Plenului Consiliului Superior al Magistraturii nr. 508 din data de
26 aprilie 2016

[REDACTED] (cum ar fi aceea preconizată prin proiectul în discuție) fără o prevedere expresă în acest sens.

Pe aceste premise, Plenul a apreciat că proiectul de lege trebuie să cuprindă mențiuni clare în ceea ce privește infracțiunile pentru care, în cazul condamnării prin hotărâre judecătorească definitivă, ar fi incidentă interdicția acordării licenței feroviare.

Aceasta se impune și din perspectiva criteriilor de calitate a legii, respectiv necesitatea ca un text normativ să fie previzibil și accesibil, adică ușor de înțeles de cei cărora li se adresează și pe care *a priori* legea îi presupune necunoscători ai dreptului și nesupus unor interpretări diferite, care ar putea schimba caracterul normei pe cale jurisprudențială.

S-a amintit în acest sens că, în mod constant, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a statuat faptul că unul dintre criteriile pe care trebuie să le îndeplinească o lege internă pentru a constitui baza unei măsuri luate de autorități, este previzibilitatea. Aceasta presupune ca norma în discuție să fie suficient de precisă spre a permite destinatarului normei să-și regleze conduita în funcție de prescripțiile ei.

S-a apreciat că „o normă este previzibilă numai atunci când este redactată cu suficientă precizie, în așa fel încât să permită oricărei persoane care, la nevoie, poate apela la consultanță de specialitate să își corecteze conduita”, „[...] cetățeanul trebuie să dispună de informații suficiente asupra normelor juridice aplicabile într-un caz dat și să fie capabil să prevadă, într-o măsură rezonabilă, consecințele care pot apărea dintr-un act determinat. Pe scurt, legea trebuie să fie, în același timp, accesibilă și previzibilă”.


Președinte,
Judecător Mircea Aron

