

Dosarul nr. 3ra-1086/22
2-21077677-01-3ra-20102022

Prima instanță: Judecătoria Chișinău, sectorului Rîșcani (jud. V. Chisilița)
Instanța de apel: Curtea de Apel Chișinău (jud. A. Minciuna, V. Negru, E. Palanciuc)

Î N C H E I E R E

30 noiembrie 2022

mun. Chișinău

Colegiul civil, comercial și de contencios administrativ
al Curții Supreme de Justiție,

în componența:

Președintele completului, judecătorul
Judecătorii

Tamara Chișca-Doneva
Aliona Miron
Nicolae Craiu

examinând admisibilitatea recursului depus de Agenția Națională Transport Auto, în cauza de contencios administrativ, la cererea de chemare în judecată depusă de Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent” împotriva Agenției Naționale Transport Auto cu privire la anularea actului administrativ individual defavorabil, împotriva deciziei din 6 iulie 2022 a Curții de Apel Chișinău,

c o n s t a t ă:

La 25 mai 2021, Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent” a depus cerere de chemare în judecată împotriva Agenției Naționale Transport Auto cu privire la anularea actului administrativ individual defavorabil.

În motivarea acțiunii, a indicat că, la 12 aprilie 2021, în jurul orei 09:00, de către membrii echipei de control pe traseul Chișinău-Hîncești, a fost oprit mijlocul de transport Betoniera IVECO cu nr. de înmatriculare I CG 033, aparținând Societății cu Răspundere Limitată „Euroaccent”, fiindu-i întocmit procesul-verbal nr. 110252-M privind controlul sarcinii pe osie. Conform procesului-verbal, i s-a aplicat taxa dublă stabilită de Anexa nr. 3 la Titlu IX al Codului fiscal nr. 1163 din 24 aprilie 1997 și anume 3,66 EURO.

Reclamanta a menționat că, efectuează controlul fiecărui mijloc de transport la momentul pornirii acestuia spre punctul de descărcare asupra respectării limitelor masive prevăzute de Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1073 din 1 octombrie 2007.

Conform Buletinului de verificare metrologică nr. AS-BV-1-07/68501, cântarul cu care se efectuează măsurările în cadrul întreprinderii corespunde standardelor și normelor metrologice și se află în stare bună de funcționare.

Conform pct. 5 al Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, greutatea totală maximum admisibilă a vehiculului cu patru axe din care două axe de direcție, pe un drum național modernizat, este de 32 tone.

A afirmat reclamantul că, în mod greșit, valoarea maximă admisă a greutății totale indicate în Anexa nr. 2 la procesul-verbal nr. 110252-M din 12 aprilie 2021 este de 30 tone.

Or, Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise stabilește fără echivoc că greutatea totală admisibilă pentru vehiculul supus controlului este de 32 tone și nu 30 tone, după cum se menționează în procesul-verbal. Deci, indicarea vădit eronată a unei valori admisibile mai mici decât cea prevăzută de Regulament a determinat căderea rezultatelor cântăririi în cadrul controlului efectuat sub incidența prevederilor art. 351 alin. (4) al Titlului IX din Codul Fiscal privind aplicarea taxei duble.

Astfel, întrucât conform tichetului de cântar nr. 000684 din 12 aprilie 2021 masa totală a mijlocului de transport a constituit 31 760 kg, rezultă că greutatea mijlocului de transport cu nr. de înmatriculare I CG 033 s-a încadrat în limitele admise.

Reclamanta a relevat că, potrivit prevederilor art. 28 alin. (2) lit. h) al Legii nr. 131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, procesul-verbal de control conține în mod obligatoriu, printre altele, referința expresă la prevederile actelor legislative și normative pe care le-a încălcat persoana supusă controlului.

Însă, pct. 7 al procesului-verbal nr. 110252-M din 12 aprilie 2021 face referire generală la încălcarea prevederilor Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1073 din 1 octombrie 2007, fără a indica în mod expres prevederea încălcată din acest act.

A mai menționat că, potrivit pct. 6 al procesului-verbal nr. 110252-M din 12 aprilie 2021 privind controlul sarcinii pe osie, distanța parcursă pe drumurile publice este de 26 km, însă, nu este clar în temeiul cărui act s-a determinat distanța parcursă între punctul de pornire - or. Ialoveni și punctul de descărcare - s. Buțeni.

După cum stabilește Anexa nr. 3 la Titlul IX din Codul fiscal, cuantumul taxei duble este direct proporțional cu kilometrajul parcurs, de aceea exactitatea distanței parcurse este esențială, iar lipsa unui act confirmativ în acest sens este de natură să atragă nulitatea procesului-verbal privind controlul sarcinii pe osie. Or, autoritatea publică nu este în drept să stabilească o taxă, în lipsa unui mecanism clar, transparent de calcul a acesteia, fapt ce prejudiciază drepturile și interesele întreprinderii.

În acest sens, art. 6 alin. (8) lit. b) al Titlului I din Codul Fiscal stabilește ca principiu de bază al impozitelor și taxelor - certitudinea impunerii - existența de norme juridice clare, care exclud interpretările arbitrare, claritate și precizie a termenelor, modalităților și sumelor de plată pentru fiecare contribuabil.

Reclamanta a indicat că, la pct. 3 al procesului-verbal adresa juridică a Societății cu Răspundere Limitată „Euroaccent” este indicată greșit ca fiind mun. Chișinău, str.

Industrială, 8, pe când adresa juridică a societății este or. Ialoveni, str. P. Ștefanucă, 7. Totodată, la pct. 6 itinerarul deplasării este eronat, punctul de încărcare a fost „or. Ialoveni, str. Grigore Vieru 34”.

Astfel, nefiind de acord cu procesul-verbal, la 29 aprilie 2021, a înaintat o cerere prealabilă către Agenția Națională Transport Auto, prin care și-a exprimat dezacordul și a solicitat anularea procesului-verbal nr. 110252-M din 12 aprilie 2021, însă despre rezultatul examinării acesteia nu a fost informat până în prezent.

Reclamanta a solicitat anularea procesului-verbal nr. 110252-M din 12 aprilie 2021 privind controlul sarcinii pe osie în privința Societății cu Răspundere Limitată „Euroaccent”.

Prin hotărârea din 8 decembrie 2021 a Judecătorei Chișinău, sediul Râșcani, s-a admis cererea de chemare în judecată depusă de Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent”. S-a anulat procesul verbal nr. 110252-M din 1 aprilie 2021 privind controlul sarcinii pe osie emis de Agenția Națională Transport Auto în privința Societății cu Răspundere Limitată „Euroaccent” (f.d. 46,48-54).

Invocând ilegalitatea hotărârii instanței de fond, la 16 decembrie 2021, cu respectarea termenului prevăzut la art. 232 alin. (1) din Codul administrativ, Agenția Națională de Transport Auto a depus apel nemotivat, iar la 27 mai 2022, cu respectarea termenului prevăzut la art. 232 alin. (2) din Codul administrativ, a fost prezentată motivarea apelului împotriva hotărârii din 8 decembrie 2021 a Judecătorei Chișinău, sediul Râșcani, solicitând casarea hotărârii, cu emiterea unei noi decizii prin care acțiunea să fie respinsă, ca neîntemeiată (f.d. 47,60-61).

Prin decizia din 6 iulie 2022 a Curții de Apel Chișinău, s-a respins cererea de apel depusă de Agenția Națională de Transport Auto și s-a menținut hotărârea din 8 decembrie 2021 a Judecătorei Chișinău, sediul Râșcani (f.d. 79-83).

Pentru a pronunța această decizie, instanța de apel a notat că procesul-verbal nr. 110252-M din 13 aprilie 2021 privind controlul sarcinii pe osie a fost întocmit în lipsa reprezentantului societății și fără semnătura șoferului autovehiculului de model Iveco.

Curtea de Apel Chișinău a stabilit că prima instanță just a reținut că, conform mențiunilor din anexa nr. 2 la procesul verbal nr. 110252-M din 13 aprilie 2021, autoritatea publică pârâtă, contrar punctului 5 al Regulamentului citat, a indicat că greutatea total admisă este de 30 tone. Or, la momentul controlului sarcinii pe osie, s-a constatat că masa totală a autocamionului cu numărul de înmatriculare I CG 033 era de 31760 kg, conform tichetului de cântar nr. 000684 din 12 aprilie 2021 eliberat de Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent”.

Instanța de apel a conchis că prima instanță just și întemeiat a conchis cu privire la faptul că concluziile expuse în procesul-verbal privind controlul sarcinii pe osie și gabarite nr. 110252-M din 13 aprilie 2021 sunt eronate și contravin cadrului legal invocat, fapt ce atrage după sine nulitatea procesului - verbal nr. 110252-M din 13 aprilie 2021 privind controlul sarcinii pe osie, emis de Agenția Națională Transport Auto în privința Societății cu Răspundere Limitată „Euroaccent”.

Curtea de Apel Chișinău a respins ca fiind nefondate argumentele invocate de Agenția Națională Transport Auto, precum că, în privința greutății maxime admisibile sunt aplicabile anume prevederile Legii drumurilor nr. 509 din 22 iunie 1995, care la

pct. 2.3.3 stabilește masa totală admisibilă de 30 de tone, or, procesul-verbal privind controlul sarcinii pe osie și gabarite nr. 110252-M din 13 aprilie 2021 a fost întocmit cu trimitere la Regulamentul privind autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1073 din 1 octombrie 2007.

La 4 octombrie 2022, Agenția Națională de Transport Auto a depus recurs împotriva deciziei din 6 iulie 2022 a Curții de Apel Chișinău, solicitând admiterea cererii de recurs, casarea actului judecătoresc emis de instanța de apel, cu respingerea cererii de chemare în judecată, ca neîntemeiată (f.d. 85-86).

În opinia recurente, la examinarea cauzei nu au fost constatate, elucidate și dovedite circumstanțele care au importanță la soluționarea cauzei, iar normele de drept material au fost aplicate eronat.

A menționat că lipsa explicațiilor și a semnăturii șoferului în procesul – verbal privind controlul sarcinii pe osie nu constituie temei de anulare al acestuia, deoarece actul a fost întocmit nu la 13 aprilie 2021, după cum indică instanța, dar la 12 aprilie 2021, ora 09 :00. Recurenta a susținut că șoferul Sergiu Bogos a refuzat să semneze procesul – verbal, împiedicând inspectorii să-și exercite activitatea legitimă de control în trafic. Pentru aceste fapte șoferul a fost sancționat conform art. 197 alin. (9) din Codul contravențional.

Recurenta a invocat că instanța de apel a constatat incorect că, stabilirea mărimii depășirii masei totale urma efectuată conform limitelor dimensiunilor, greutății și sarcinii pe osie admise prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1073/2007. La acest capitol, a explicat că vehiculul model Iveco cu numărul de înmatriculare ICG033 este un mijloc de transport cu patru axe, dintre care două axe de direcție, precum că controlul a fost efectuat pe un drum de categoria „R” sunt aplicabile dispozițiile pct. 2.3.3. ale Anexei nr. 2 din Legea drumurilor nr. 509 din 22 iunie 1995, potrivit căreia masa totală admisibilă pentru acest tip de autovehicul este 30 de tone.

În conformitate cu art. 244 alin. (1) din Codul administrativ, hotărârile curții de apel ca instanță de fond, precum și deciziile instanței de apel pot fi contestate cu recurs.

În conformitate cu art. 245 alin. (1) și (2) din Codul administrativ, recursul se depune la instanța de apel în termen de 30 de zile de la notificarea deciziei instanței de apel, dacă legea nu stabilește un termen mai mic. Motivarea recursului se prezintă Curții Supreme de Justiție în termen de 30 de zile de la notificarea deciziei instanței de apel. Dacă se depune împreună cu cererea de recurs, motivarea recursului se depune la instanța de apel.

Curtea de Apel Chișinău a pronunțat decizia contestată la 6 iulie 2022, însă date privind notificarea acesteia lipsesc. Decizia integrală din 6 iulie 2022 a Curții de Apel Chișinău a fost notificată Autorității Naționale de Integritate, la 28 septembrie 2022, fapt ce se confirmă prin avizul de recepție (f.d.206).

Prin urmare, completul specializat pentru examinarea acțiunilor în contencios administrativ menționează că recurentul s-a conformat prevederilor legale și a depus recursul în termenul prevăzut de art. 245 din Codul administrativ.

La 2 noiembrie 2022, prin intermediul poștei electronice, în adresa intimă Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent” a fost expediată copia recursului

depus de Agenția Națională Transport Auto, cu înștiințarea despre posibilitatea depunerii referinței.

Până la examinarea admisibilității recursului, Societatea cu Răspundere Limitată „Euroaccent” nu și-a valorificat drepturile sale procedurale și nu a depus referință.

Examinând admisibilitatea recursului depus de Agenția Națională Transport Auto, completul specializat pentru examinarea acțiunilor în contencios administrativ al Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție constată inadmisibilitatea acestuia, din următoarele motive ce succed.

Prin prisma art. 246 alin. (1) din Codul administrativ, Curtea Supremă de Justiție examinează din oficiu admisibilitatea cererii de recurs. Dacă este inadmisibil, recursul se declară ca atare printr-o încheiere, în acord cu alin. (2) din art. 246 Codul administrativ, recursul se declară inadmisibil în special în cazurile enumerate la literele a)-f). Din analiza acestor prevederi, rezultă că admisibilitatea/inadmisibilitatea recursului, în special, nu se limitează doar la temeiurile menționate ci urmează să însușească în condițiile Codului administrativ exercitarea efectivă a unui control de legalitate, veritabil bazat pe temeiuri concludente și serioase.

Completul specializat în examinarea acțiunilor în contencios administrativ al Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție reține cu valoare de principiu jurisprudențial, că sintagma „în special” denotă caracterul neexhaustiv al temeiurilor de inadmisibilitate și în același timp oferă un drept exclusiv al instanței de recurs de a filtra cererile de recurs care nu prezintă o motivare suficient de serioasă și care pe cale de consecință nu pot însuși un eventual succes rezultat din examinarea cererii în completul de 5 judecători.

În această ordine de idei, instanța de recurs reține că din Codul administrativ dezvoltă nu doar caracterul nedevelopativ al recursului dar și cerința de seriozitate a cererii din perspectiva invocării unor veritabile și esențiale încălcări de drept procedural și material capabile să răstoarne deciziile instanței de apel contestate, într-o eventuală examinare în fond și invocare *ex officio* a erorilor de drept. Instanța de recurs reține că pentru a trece testul de admisibilitate, cererea de recurs trebuie să conțină o motivare convingătoare și întemeiată în condițiile nominalizate mai sus.

Acest argument rezultă și din particularitățile de formă ale reglementării recursului în Codul administrativ și anume din sintagma „motivarea recursului” de la art. 245 alin. (2) din Codul administrativ.

În context, motivarea cererii de recurs în circumstanțele expuse se referă la formalitățile pe care trebuie să le întrunească cererea în vederea rezistării testului și filtrului de admisibilitate.

De asemenea, Completul specializat în examinarea acțiunilor în contencios administrativ al Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție accentuează că admisibilitatea recursului trebuie privită și în contextul rolului și funcției legale a instanței judecătorești supreme care constă, în special în asigurarea și interpretarea uniformă a legilor la examinarea cauzelor de contencios administrativ.

Astfel, motivarea oricărei cereri de recurs trebuie să țină cont pentru a trece filtrul de admisibilitate și a avea succes, de aceste însușiri de ordin legal fundamental.

În acest sens, CtEDO în jurisprudența sa constantă statuează că dreptul de acces la instanțe nu este absolut. Există limitări implicit admise (Golder împotriva Regatului Unit, pct. 38; Stanev împotriva Bulgariei (MC), pct. 230). Acesta este în special cazul condițiilor de admisibilitate a unui recurs, întrucât prin însăși natura sa necesită o reglementare din partea statului, care se bucură în această privință de o anumită marjă de apreciere (Luordo împotriva Italiei, pct. 85). Condițiile de admisibilitate ale unui recurs pot fi mai stricte decât pentru un apel (Levages Prestations Services împotriva Franței, pct. 45). Curtea a mai reiterat că modul de aplicare a articolului 6 procedurilor în fața instanțelor ierarhic superioare depinde de caracteristicile speciale ale procedurilor respective; trebuie ținut cont de totalitatea procedurilor în sistemul de drept național și de rolul instanțelor ierarhic superioare în acest sistem (Botten v. Norway, hotărâre din 19 februarie 1996, Reports 1996-1, p. 141, § 39). La fel, conform jurisprudenței CtEDO, procedurile cu privire la admisibilitatea căii de atac și procedurile care implică doar chestiuni de drept, și nu chestiuni de fapt, pot fi conforme cu cerințele articolului 6 § 1 (a se vedea Helmers c. Suediei 9 octombrie 1991, § 31, Seria A, nr. 212-A).

În circumstanțele menționate, completul specializat în examinarea acțiunilor în contencios administrativ al Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție ajunge la concluzia de a declara inadmisibil recursul depus de Agenția Națională Transport Auto.

În conformitate cu prevederile art. art. 230, 246 din Codul administrativ, completul specializat pentru examinarea acțiunilor în contencios administrativ al Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție

d i s p u n e :

Recursul depus de Agenția Națională Transport Auto se declară inadmisibil.

Încheierea este irevocabilă.

Președintele completului,
Judecătorul

Tamara Chișca-Doneva

Judecătorii

Aliona Miron

Nicolae Craiu