

Dosarul nr.3ra-1292/22  
2-20039428-01-3ra-20122022

Prima instanță: Judecătoria Chișinău, sediul Râșcani (jud.: M. Gandrabur)  
Instanța de apel: Curtea de Apel Chișinău (jud.: A. Minciuna, E. Palanciuc, V. Negru)

## Î N C H E I E R E

31 mai 2023

mun. Chișinău

### Curtea Supremă de Justiție

Completul de judecată, în componența:  
Președinte, judecător  
judecători

Tamara Chișca-Doneva  
Mariana Pitic  
Aliona Miron

examinând admisibilitatea recursului depus de Serviciul Vamal al Republicii Moldova,

în cauza de contencios administrativ, intentată la cererea de chemare în judecată depusă de Societatea cu Răspundere Limitată „Autoplus Trans” împotriva Serviciului Vamal al Republicii Moldova și Biroului Vamal Centru cu privire la anularea actelor administrative, obligarea efectuării modificărilor în declarația vamală în detaliu și întoarcerea executării actelor administrative prin restituirea sumei achitate în plus cu titlu de acciz,

împotriva deciziei din 05 octombrie 2022 a Curții de Apel Chișinău, prin care a fost respins apelul depus de Biroul Vamal Centru, succesor în drepturi Serviciul Vamal, și menținută hotărârea din 29 iulie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani,

#### c o n s t a ț ă:

La 23 martie 2020, SRL „Autoplus Trans” a depus cerere de chemare în judecată, în procedura de contencios administrativ, împotriva Serviciului Vamal cu privire la anularea actului administrativ, obligarea efectuării modificărilor în declarația vamală în detaliu și întoarcerea executării actului administrativ prin restituirea sumei achitate în plus cu titlu de acciz.

În motivarea acțiunii reclamanta a indicat că, la 13 decembrie 2019, prin intermediul brokerului vamal SRL „Den Broker”, a depus la postul vamal Leușeni declarația vamală primară și declarația pentru valoarea în vamă, prin care a solicitat acordarea regimului vamal de import definitiv pentru mijlocul de transport de model „Audi XXXXX”, nr. caroseriei XXXXX, capacitatea cilindrică XXXXX cm<sup>3</sup>, cu motor diesel/hybrid, procurat de la „XXXXX”, orașul XXXXX, Germania, în baza facturii nr.XXXXX din 11 decembrie 2019, cu calcularea procedurilor vamale în sumă

de XXXXX lei (taxa pentru proceduri vamale) și accizului, cu aplicarea înlesnirilor prevăzute la art.124 alin.(18) din Codul fiscal în vigoare la acea dată, pentru autoturismele cu motor hybrid de la poziția tarifară 8703, în cuantum de 50%, în sumă de XXXXX de lei.

Potrivit Nomenclaturii combinate a mărfurilor aprobate prin Legea nr.172 din 25 iulie 2014, la poziția tarifară 8703, sunt trecute autoturismele și alte autovehicule proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip break și mașinile de curse.

Funcționarul vamal care a recepționat declarația vamală a solicitat suplimentar, la cele anexate, prezentarea informației de la dealerul oficial „Audi” în Republica Moldova, care să confirme că motorul autoturismului importat este de tip „hybrid”.

Prin scrisoarea dealer-ului oficial „Audi” în Republica Moldova – SRL „Rumeon” s-a confirmat faptul că, potrivit bazei de date a concernului „Volkswagen”, pentru autovehiculul „Audi XXXXX”, VIN code XXXXX, dispune de următoarele date: anul producerii XXXXX, dotat din uzina producătoare cu motor de tip DDVC, capacitatea cilindrică XXXXX cm<sup>3</sup>, hybrid propulsion system MHEV.

În baza actului de control fizic nr.110 din 13 decembrie 2019 întocmit de colaboratorul vamal s-a constatat că, pentru declarația vamală nr. XXXXX a fost identificat autoturismul de model „Audi XXXXX”, anul fabricației XXXXX, capacitatea cilindrică XXXXX cm<sup>3</sup>, cu sistem de propulsie MHEV.

Prin decizia de clasificare a mărfurilor nr.8 din 13 decembrie 2019 întocmită de către același colaborator vamal, autoturismul prezentat spre vămuire a fost clasificat la subpoziția tarifară 870333900 (folosite), ce face parte din poziția tarifară 8703 conform Nomenclaturii nominalizate.

Cu toate acestea, colaboratorul vamal în baza Actului de inspecție din 13 decembrie 2019 a stabilit că, la vămuirea autoturismului în litigiu nu pot fi aplicate înlesnirile prevăzute la art.124 alin.(18) din Codul fiscal, obligându-l să modifice declarația primară și să achite accizele în cuantum de 100%, ce a constituit suma de XXXXX de lei, pe care a fost nevoită să o achite, fiind încasată din avansul pe care îl deținea la contul Trezoreriei de Stat, efectuat prin ordinul de plată seria nr.489 din 12 decembrie 2019.

Astfel, autoturismul nu a fost vămuire, urmând a fi plasat la parcare cu plată a postului vamal Leușeni.

Nefiind de acord cu Actul de inspecție, la 23 decembrie 2019, SRL „Autoplus Trans” s-a adresat cu cerere prealabilă Serviciului Vamal, care prin răspunsul nr.28/11-2554 din 21 februarie 2020 a respins cererea sa din lipsă de temei legal, invocând că Actul de inspecție din 13 decembrie 2019 a fost întocmit legal și întemeiat.

Reclamanta consideră că, Actul de inspecție din 13 decembrie 2019 și decizia pe marginea cererii prelabile expusă în răspunsul din 21 februarie 2020, sunt neîntemeiate și ilegale, pasibile de a fi anulate, deoarece autoturismul în litigiu este dotat, din uzina producătoare, cu motor de tip DDVC, hybrid propulsion system MHEV, fapt constatat de către însăși funcționarul vamal prin actul de control fizic

nr.110 din 13 decembrie 2019, însă care nu a indicat în mod convenabil sintagma „hybrid” după cum menționează însăși dealer-ul oficial.

Mai mult, certificatul de înmatriculare din țara în care a fost înmatriculat inițial, precum și certificatul de conformitate eliberat de uzina producătoare atestă că, autoturismul este dotat cu un motor diesel/hybrid.

De altfel, Agenția Servicii Publice împuternicită cu înmatricularea mijloacelor de transport a trecut în certificatul de înmatriculare a autoturismului la tipul de combustibil – diesel/hybrid.

Reclamanta a remarcat că, legislația în vigoare nu clasifică în niciun fel autoturismele cu propulsie hybrid, deoarece din start la acordarea înlesnirilor prin micșorarea sumei de 50% a cotei accizului a constat în intenția de a facilita importul cu propulsie hybrid, respectiv a diminua emisiile de CO<sup>2</sup>, iar în situația creată Serviciul Vamal nu a făcut altceva decât să încalce legea.

Pe lângă acestea, la vizualizarea de către funcționarul vamal a portalului de date statistice *Asycuda World*, a constatat că dealer-ul oficial Audi în Moldova – SRL „Rumeon” a importat autoturisme identice de model „Audi XXXXX” și a beneficiat la vămuire de înlesnirile prevăzute la art.124 alin.(18) din Codul fiscal, cu micșorarea cotei accizului cu 50%, însă nu este clar din care motive SRL „Autoplus Trans” a fost privată de această facilitate legală.

În contextul enunțat, SRL „Autoplus Trans” a solicitat admiterea acțiunii și anularea Actului de inspecție din 13 decembrie 2019 întocmit de Biroul Vamal Centru la declarația vamală în detaliu nr.XXXXXX din 13 decembrie 2019 în baza căruia a fost obligată să achite neîntemeiat suma de XXXXX de lei cu titlu de acciz, cu obligarea pârâtului să opereze modificările corespunzătoare în declarația vamală menționată și dispunerea întoarcerii executării dispuse prin Actul de inspecție din 13 decembrie 2019, cu obligarea Serviciului Vamal să-i restituie suma de XXXXX de lei achitată în plus cu titlu de acciz.

La 17 iunie 2021, SRL „Autoplus Trans”, reprezentată de avocatul Barbă Petru, a depus cerere, prin care și-a concretizat pretențiile din acțiune, solicitând anularea integrală a Actului de inspecție din 13 decembrie 2019 și a deciziei de clasificare a mărfurilor nr.8 din 13 decembrie 2019 la declarația vamală în detaliu nr.XXXXXX din 13 decembrie 2019 în baza căruia a fost obligată să achite neîntemeiat suma de XXXXX de lei cu titlu de acciz, cu obligarea operării modificărilor corespunzătoare în declarația vamală menționată și dispunerea întoarcerii executării dispuse prin Actul de inspecție din 13 decembrie 2019, cu obligarea Serviciului Vamal să-i restituie suma de XXXXX de lei achitată în plus cu titlu de acciz (f.d.78-79).

Prin încheierea din 24 iunie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani a fost atras în proces în calitate de copârât Biroul Vamal Centru (f.d.83).

Prin hotărârea din 29 iulie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani a fost admisă acțiunea depusă de SRL „Autoplus Trans”. S-a anulat decizia de clasificare a mărfurilor nr.8 din 13 decembrie 2019 și Actul de inspecție din 13 decembrie 2019 la declarația vamală nr.XXXXXX din 13 decembrie 2019 emise de Biroul Vamal Centru în

privința SRL „Autoplus Trans” și decizia nr.28/11-2554 din 21 februarie 2020 a Serviciului Vamal emisă pe marginea cererii prelabile depuse de SRL „Autoplus Trans”. Cu titlu de întoarcere a executării, s-a obligat în mod solidar Serviciul Vamal și Biroul Vamal Centru să restituie SRL „Autoplus Trans” suma de XXXXX de lei achitată în plus cu titlu de acciz.

La 05 august 2021, cu respectarea art.232 din Codul administrativ, Biroul Vamal Centru a depus apel împotriva hotărârii primei instanțe, iar la 14 decembrie 2021 a prezentat motivarea apelului, solicitând admiterea acestuia, casarea hotărârii din 29 iulie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani, cu emiterea unei hotărâri noi de respingere a acțiunii depuse de SRL „Autoplus Trans” (f.d.120, 127).

La 24 august 2021, Serviciul Vamal a depus apel împotriva hotărârii primei instanțe (f.d.121).

Prin încheierea din 02 februarie 2022 a Curții de Apel Chișinău a fost declarat inadmisibil apelul depus de Serviciul Vamal din motiv că apelantul nu a prezentat motivarea apelului în termenul legal prevăzut la art.232 alin.(2) din Codul administrativ (f.d.134).

Prin decizia din 05 octombrie 2022 a Curții de Apel Chișinău a fost respins apelul depus de Biroul Vamal Centru, succesor în drepturi Serviciul Vamal, și s-a menținut hotărârea din 29 iulie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani.

Prima instanță și instanța de apel au motivat soluțiile de admitere a acțiunii prin faptul că, conform Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobate prin Legea nr.172 din 25 iulie 2014, la poziția tarifară 8703, sunt reflectate autoturismele și alte autovehicule, proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip ”break” și mașinile de curse.

Totodată, potrivit art.124 alin.(18) din Codul fiscal (în redacția Legii nr.119 din 04 septembrie 2019, în vigoare din 06 septembrie 2019), cota accizului se micșorează cu 50% pentru autoturismele cu motor hibrid de la poziția tarifară 8703.

Instanțele de judecată au conchis că, la data importării de către SRL „Autoplus Trans” a autoturismului uzat de model „Audi XXXXX”, nr. caroseriei XXXXX, capacitatea cilindrică XXXXX cm<sup>3</sup>, care este dotat din uzina producătoare cu motor de tip DDVC, hybrid propulsion system MHEV, fapt confirmat însăși de către funcționarul vamal prin actul de control fizic nr.110 din 13 decembrie 2019, erau în vigoare prevederile art.124 alin.(18) din Codul fiscal, care acordau înlesniri la plata accizelor, și anume, cota accizului se micșora cu 50%.

Instanțele au stabilit că, potrivit certificatului de înmatriculare nr. XXXXX din 15 noiembrie 2018, din țara în care a fost înmatriculat inițial automobilul, precum și certificatului de conformitate eliberat de uzina producătoare din 13 aprilie 2018, autoturismul în litigiu a fost dotat cu un motor diesel/hibrid.

De asemenea, s-a constatat că, Agenția Servicii Publice a indicat în certificatul de înmatriculare a autoturismului de model ”Audi XXXXX”, la compartimentul ”tipul de combustibil” - hibrid/motorină.

La fel, din informația distribuitorului oficial în Republica Moldova al mărcilor de automobile "Volkswagen", "Audi" și "Seat" – SRL "Rumeon" rezidă că autovehiculul de model „Audi XXXXX”, VIN code XXXXX, anul producerii XXXXX, este dotat din uzina producătoare cu motor de tip DDVC, capacitatea cilindrică XXXXX m<sup>3</sup>, hybrid propulsion system MHEV.

Instanțele de judecată au notat că, potrivit art.124 alin.(18) din Codul fiscal (în redacția Legii nr. 119 din 04 septembrie 2019, în vigoare din 06 septembrie 2019), legislatorul nu a stabilit că motorul trebuie să fie total sau parțial hibrid, dar a statuat că motorul trebuie să fie hibrid pentru a se putea beneficia de facilitatea fiscală.

Faptul că prevederile art.124 alin.(18) din Codul fiscal nu erau în concordanță cu prevederile Legii nr.275/2018 pentru modificarea Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, nu este imputabilă intimatului, or, art.73 alin.(3) din Legea cu privire la actele normative nr.100 din 22.12.2017, expres reglementează că, actul normativ produce efecte doar cât este în vigoare și, de regulă, nu poate fi aplicat retroactiv sau ultraactiv.

La 06 octombrie 2022, Serviciul Vamal a depus recurs împotriva deciziei instanței de apel, iar la 06 ianuarie 2023, a prezentat motivarea recursului, solicitând admiterea acestuia, casarea deciziei din 05 octombrie 2022 a Curții de Apel Chișinău, cu emiterea unei decizii noi de respingere a acțiunii depuse de SRL „Autoplus Trans”.

În susținerea recursului Serviciul Vamal a invocat ilegalitatea și netemeinicia deciziei instanței de apel, menționând că Curtea de Apel Chișinău a examinat superficial prezenta speță, apreciind arbitrar probele administrate, nu au fost dovedite circumstanțele considerate de instanța de apel ca fiind stabilite, cu interpretarea și aplicarea eronată a normelor de drept material.

Recurentul a remarcat că, din actul de control fizic vamal nr.110 din 13.12.2019, Nota de recomandare nr. 143 din 13.12.2019, Decizia de clasificare nr.8 din 13.12.2019, precum și în scrisoarea dealerului oficial „Audi” în R. Moldova – SRL „Rumeon”, rezultă că motorul autoturismului în litigiu este de tip DDVC, Hybrid propulsion system MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle).

În rezultatul controlului documentar și fizic au fost stabilite divergențe între datele existente a caracteristicilor tehnice anume pentru asemenea categorie de motor atribuit mijlocului de transport în cauză cu actele de însoțire prezentate la momentul vămuirii (în caracteristicile tehnice este indicat ca gen de marfa: Audi XXXX XXXXX, Mild-Hybrid, pe când în pașaportul tehnic (brief) s-a indicat Hybr. Diesel/E.

Potrivit prevederilor în vigoare ale Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobată prin Legea nr.172 din 25.07.2014, autoturismele și autovehiculele proiectate în principal pentru transportul persoanelor echipate cu motor cu combustie internă, cât și motor electric, sunt clasificate la poziția tarifară 8703 și în conformitate cu Anexa nr.2, Titlul IV Cod fiscal, sunt impozitate cu acciz, fără a fi exceptate autovehiculele de tip electric parțial hibrid (MHEV).

Totodată, în temeiul art. 124 alin. (18) Cod fiscal, cota accizului se micșorează cu 50% pentru autoturismele cu motor hibrid de la poziția tarifară 8703.

Recurentul consideră ca fiind eronată concluzia instanței de apel precum că, faptul că prevederile art.124 alin.(18) din Codul fiscal nu erau în concordanță cu prevederile Legii nr.275/2018 pentru modificarea Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, nu este imputabilă SRL „Autoplus Trans”, având în vedere că art.73 alin. (3) din Legea cu privire la actele normative nr.100 din 22.12.2017, expres prevede că, actul normativ produce efecte doar cât este în vigoare și, de regulă, nu poate fi retroactiv sau ultraactiv.

La acest aspect, recurentul a făcut trimitere la prevederile art.6 alin.(2) din Codul vamal care stipulează că, activitatea vamală se desfășoară în conformitate cu legislația care este în vigoare la data la care organul vamal a primit declarația vamală și alte documente, cu excepția cazurilor prevăzute de legislație. În cazul trecerii ilegale de mărfuri și mijloace de transport peste frontiera vamală, se aplică legislația vamală în vigoare la momentul trecerii de facto a acestor bunuri peste frontiera vamală.

Referitor la particularitățile pe care trebuie să le întrunească motorul hibrid pentru a beneficia de facilitatea fiscală, recurentul a notat că *vehicul hybrid* presupune în sine că însăși mijlocul de transport ca unitate este unul hybrid ceea ce nu înseamnă că motorul acestuia este unul hybrid, or, noțiunea de mijloc de transport hybrid — reprezintă un vehicul care are mai multe sisteme de propulsie, spre deosebire de vehiculele convenționale (cu motor cu ardere internă), cele electrice sau cele cu pile de combustie, care au un singur sistem de propulsie. În special pentru autoturisme, termenul hybrid se folosește în sensul vehiculului electric hybrid, adică, pentru vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă și cu motoare electrice – ca motoare pentru propulsie.

Autovehiculele electrice parțial hybrid (Mild Hybrid Electric Vehicle MHEV), care este echipat cu un motor electric ce nu e dimensionat să propulseze mijlocul de transport, dețin unele elemente ca și ale unui autovehicul electric hybrid, de fapt, este un autovehicul convențional cu un alterator/demaror mai robust, format dintr-un motor electric cu stator liber care nu deține funcția nemijlocită de propulsie a mijlocului de transport, dar care joacă rolul de convertizor de cuplu, furnizând o putere suplimentară de accelerare.

A notat că, reieșind din informațiile cu acces liber se disting vehiculele hybrid – ce reprezintă vehicul care are mai multe sisteme de propulsie, spre deosebire de vehiculele convenționale (cu motor cu ardere internă), cele electrice sau cele cu pile de combustie, care au câte un singur sistem de propulsie.

În special pentru autoturisme, termenul se folosește în sensul de vehicul electric hybrid - adică pentru vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă și cu motoare electrice - ca motoare pentru propulsie, însă sunt posibile și alte combinații: hidraulic - hybrid (cu motor cu ardere internă și pompă/motor hidraulic), sau propulsat muscular și electric, de exemplu bicicletele electrice.

La fel, se disting diverse grade de hybridizare. Autovehiculul electric parțial hybrid se deosebește de autovehiculul electric hybrid prin faptul, că motorul electric al

acestui nu asigură funcția de propulsie a mijlocului de transport, însă doar suplimentează funcționarea - motorului cu ardere internă (care este de bază).

La caz, automobilul importat de model „Audi XXXXX” a fost dotat de uzina producătoare cu motor de tip hibrid MHEV. Acest autovehicul are un singur motor cu ardere internă pentru propulsie și nu are motor electric pentru propulsie, însă are un demaror generator ce permite automobilului să facă economie de motorină de până la 15% și permite automobilului o pornire ușoară a motorului. Chiar însăși cuvântul „mild”, din limba engleză înseamnă - blând, ușor.

Pe lângă acestea, autovehiculele de tip electric parțial hibrid (MHEV), se clasifică la pozițiile Nomenclurii Combinate a mărfurilor corespunzătoare motorului cu ardere internă.

În contextul racordării Nomenclurii Combinate a mărfurilor la sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor, versiunea anului 2017, aprobat de Organizația Mondială a vămirilor, la 01.01.2018 au intrat în vigoare modificările la Legea privind aprobarea Nomenclurii Combinate a mărfurilor.

Astfel, autoturismele și autovehiculele proiectate în principal pentru transportul persoanelor de la poziția tarifară 8703, echipate cu motor cu combustie internă, cât și motor electric – ca motoare pentru propulsie, se vor clasifica după cum urmează: 8703 40 - alte vehicule, având atât motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, altele decât cele care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică: 8703 40 100 - noi: 8703 40 900 - folosite: 8703 50 000 - alte vehicule, având atât motor cu pistoane cu combustie internă cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel), cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, altele decât cele care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică: 8703 60 – alte vehicule, având atât motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică: 8703 60 100 - noi: 8703 60 900 - folosite: 8703 70 000 - alte vehicule, având atât motor cu pistoane cu combustie internă cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel), cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică.

A precizat că, codul tarifar indicat de către intimată în actele de procedură aferente vămii mijlocului de transport ce servește drept obiect al prezentului raport material litigios, și anume 8703333900, nu cade sub incidența autovehiculelor proiectate în principal pentru transportul persoanelor echipate cu motor cu combustie internă cât și motor electric — ca motoare pentru propulsie, ceea ce nu-i permite SRL „Autoplus Trans” de a beneficia de o scutire de 50% de la plata accizului.

Consideră că, funcționarul vamal a constatat corect inaplicabilitatea în prezenta speță a prevederilor art.124 alin.(18) din Codul fiscal în redacția de până la 01.01.2020, deoarece automobilul importat nu corespunde temeiului legal prevăzut de norma precitată, pentru a beneficia de o scutire de 50% de la plata accizului.

Cu referire la restituirea sumei de XXXXX de lei, recurentul a reiterat că, conform legislației vamale suma respectivă reprezintă o obligație vamală, ceea ce conform art.1 pct.35) din Codul vamal presupune obligația de plată a drepturilor de import și de export (inclusiv a amenzilor, contravalorii corpurilor delictive și penalităților, apărute conform legislației, precum și a celor constatate ulterior operațiunilor vamale.

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

Conform 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 05 octombrie 2022, în ședință publică.

Actele cauzei atestă că copia dispozitivului deciziei instanței de apel a fost notificată Serviciului Vamal la 07 octombrie 2022 prin intermediul poștei electronice, fapt ce se confirmă prin scrisoarea anexată la dosar (f.d.160).

Totodată, din materialele dosarului rezultă că, copia deciziei integrale a instanței de apel a fost notificată Serviciului Vamal la 15 decembrie 2022, prin intermediul poștei electronice (f.d.173).

Astfel, recursul (inițial și cel motivat) a fost depus de Serviciul Vamal cu respectarea prevederilor art.245 din Codul administrativ.

La 10 ianuarie 2023, Curtea Supremă de Justiție, întru respectarea dreptului părților la un proces echitabil, a expediat în adresa SRL „Autoplus Trans” copia recursului (inițial și motivat) depus de Serviciul Vamal, cu înștiințarea despre necesitatea prezentării referinței, fapt ce se confirmă prin scrisoarea și avizul poștal de recepție anexate la actele cauzei (f.d.184-185).

La 28 martie 2023, SRL „Autoplus Trans” a depus referință, solicitând să fie declarat inadmisibil recursul depus de Serviciul Vamal sau, după caz, respingerea acestuia, cu menținerea deciziei instanței de apel și a hotărârii primei instanțe, pe care le consideră legale și întemeiate, emise cu respectarea legislației în vigoare.

Examinând temeiurile invocate în recurs în raport cu materialele cauzei, completul de judecată al Curții Supreme de Justiție îl consideră inadmisibil, din următoarele motive.

În conformitate cu 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, iar în acord cu alin.(2) din art.246 din 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 de judecată al Curții Supreme de Justiție reține 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, completul de judecată remarcă că, Codul administrativ dezvoltă nu doar caracterul nedevolutiv 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 sau, după caz, hotărârile Curții de apel ca primă instanță într-o eventuală examinare în fond și invocare ex officio a erorilor de drept.

Completul de judecată notează 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 consecutivitate, 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 de judecată 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, urmând de ținut cont de totalitatea procedurilor în sistemul de drept național și de rolul instanțelor ierarhic superioare în acest sistem (*cauza 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 (*cauza Helmers c. Suediei 9 octombrie 1991, §31, Seria A, nr.212-A*).

În circumstanțele menționate, completul de judecată al Curții Supreme de Justiție ajunge la concluzia de a declara inadmisibil recursul depus de Serviciul Vamal.

În conformitate cu art. 230 și art. 246 din Codul administrativ, completul de judecată al Curții Supreme de Justiție

d i s p u n e:

Recursul depus de Serviciul Vamal, se declară inadmisibil.

Încheierea este irevocabilă.

Președinte, judecător

Tamara Chișca-Doneva

judecători

Mariana Pitic

Aliona Miron