

Dosarul nr. 3ra-421/23  
2-21053935-01-3ra-12042023

prima instanță: Judecătoria Chișinău, sediul Rîșcani – V. Chisilița  
instanța de apel: Curtea de Apel Chișinău – G. Mîra, G. Dașchevici, A. Bostan

## ÎNCHEIERE

05 iunie 2024

mun. Chișinău

### CURTEA SUPREMĂ DE JUSTIȚIE

în componență:

Președintele completului, judecătorul  
judecătorii

Stela Procopciuc  
Diana Stănilă  
Ion Malanciuc

examinând admisibilitatea recursului depus de Agenția Națională Transport Auto,

în cauza de contencios administrativ intentată la cererea de chemare în judecată depusă de Societatea cu Răspundere Limitată „Profact-Construct” împotriva Agenției Naționale Transport Auto cu privire la anularea actului administrativ individual defavorabil,

împotriva deciziei din 22 noiembrie 2023 a Curții de Apel Chișinău,

#### c o n s t a t ă:

La 09 aprilie 2021, SRL „Profact-Construct” a depus cerere de chemare în judecată împotriva Agenției Naționale Transport Auto (ANTA), prin care a solicitat anularea procesului-verbal nr.110035-M privind controlul sarcinii pe osie și gabarite a mijlocului de transport de model SCANIA R164G -480 cu nr AAD593 cu semiremorca HRD NTG/PR cu n/î U 013TQ, ce aparține SRL „Profact Construct” cu calcularea taxei duble stabilite în anexa nr.3 la Titlu IX Cod fiscal în mărime de 294,85 lei, încasarea cheltuielilor pentru asistența juridică.

În motivarea acțiunii, reclamantul a menționat că, la 26 august 2020, de către membrii echipei de control a sarcinii pe osie în componența Botnari Andrei și Flocos Dumitru din cadrul Agenției Naționale Transport Auto, a fost întocmit procesul-verbal nr.110035-M privind controlul sarcinii pe osie și gabarite a mijlocului de transport de model SCANIA R164G - 480 cu n/î AAD593 cu semiremorca HRD NTG/PR cu n/î U 013TQ, ce aparține SRL „Profact Construct”, care se deplasa fără încărcătură din mun. Chișinău spre satul Pojăreni, raionul Ialoveni, conform foii de parcurs DAA 2521236 din 01 august 2020.

Reclamantul a indicat că, potrivit procesului-verbal privind controlul sarcinii pe osie și gabarite a mijlocului de transport menționat, s-a stabilit că la efectuarea

transportului au fost încălcate prevederile Regulamentului, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.1073 din 01 octombrie 2007, manifestate prin depășire de gabarit lungime cu 1,80 m, motiv pentru care transportatorului s-a aplicat taxa dublă stabilită în anexa nr.3 la Titlu IX Cod fiscal în mărime de 294,85 lei. Acest proces-verbal a fost întocmit în lipsa conducătorului auto (în privința căruia a fost întocmit doar proces verbal contravențional în baza art.224 alin.(11) Cod contravențional), iar despre întocmirea procesului verbal, a fost informat prin scrisoarea directorului adjunct ANTA nr.11/1-1 -8105 din 25 septembrie 2020.

A menționat că, la 25 octombrie 2020 a expediat în adresa ANTA o cerere prealabilă, prin care a solicitat anularea procesului-verbal nr.110035, privind controlul sarcinii pe osie și gabarite a mijlocului de transport de model Scania R164G-480 cu n/î AAD593 cu semiremorca HRD NTG/PR cu n/î U 013TQ, pentru care transportatorului i-a fost aplicată taxa dublă stabilită în anexa nr.3 la Titlu IX Cod fiscal în mărime de 294,85 lei. Despre rezultatul examinării cererii prealabile prin comunicatul nr.11/1-1-2435 din 05 martie 2021, recepționat la data de 09 martie 2021, a fost informat că inspectorii Agenției au întocmit procesul menționat în conformitate cu Legea Drumurilor nr.509, anexa 2, anexa 3, capitolul 4, cu remiterea conform competenței Serviciului Fiscal de Stat.

Consideră că procesul-verbal nr.110035-M privind controlul sarcinii pe osie și gabarite a mijlocului de transport este ilegal, precum și calcularea taxei duble pentru depășirea gabaritelor în sumă de 294,85 lei, pentru care motive a solicită anularea acestuia. Or, a fost sancționată prin calcularea taxei duble pentru încălcarea prevederilor Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise prin depășirea de gabarit cu 1,80 metri. Membrii echipei de control ar fi constatat și fixat existența pretensei depășiri a lungimii vehiculului cu 1,80 metri, fără a se indica cum a fost stabilită această depășire, ce mijloace tehnice au fost utilizate, cine, când și cum a efectuat măsurarea.

De asemenea a indicat că, procesul-verbal contravențional în privința conducătorului auto, a fost încheiat la 26 august 2020, ora 10 și 50 min., pe blanchetă tipizată, fiind completat de mână de către agentul constatator Botnari Andrei, pe traseul M2, pe când procesul verbal contestat nr.110035-M ar fi fost întocmit la ora 11 și 00 min., adică peste 10 min., după plecarea de la locul dislocării punctului de control, a mijlocului de transport și conducătorului auto, fiind perfectat la calculator, evident în condiții de oficiu dotat cu tehnică de calcul și imprimantă, fapt care trezește suspiciuni cu privire la veridicitatea informației ce se cuprinde în el. Cu atât mai mult, un exemplar al acestui proces verbal i-a fost expediat, doar la 25 septembrie 2020.

A relatat că la 26 august 2020, nu efectua un transport de mărfuri cu mijlocul de transport indicat, acest fapt fiind constatat și de către membrii echipei de control ANTA, care nu au depistat nici o încărcătură în semiremorcă, respectiv, acest fapt nu poate constitui o încălcare a Regulamentului aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.1073, iar decizia de aplicare a taxei duble este neîntemeiată, prin urmare ilegală, procesul verbal nr.110035-M din 26.08.2020 urmând a fi anulat.

Totodată, mijlocul de transport respectiv a fost importat în Republica Moldova, supus procedurilor vamale și înmatriculat la organele competente ale

statului, fiind admis circulației pe drumurile publice, prin eliberarea certificatului și numerelor de înmatriculare, trecerea periodică a inspecției tehnice, nefiind înaintate careva restricții sau interdicții în acest sens. Transporturile de mărfuri de către SRL „Profact Construct”, se realizează în strictă conformitate cu cadrul legal existent, în baza autorizației eliberate tot de către ANTA.

Prin hotărârea din 20 decembrie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani, s-a admis acțiunea înaintată de SRL „Profact Construct” împotriva Agenției Naționale Transport Auto cu privire la anularea actului administrativ individual defavorabil.

S-a anulat procesul-verbal nr. 110035-M din 26 august 2020 privind controlul sarcinii pe osie și gabarite emis de Agenția Națională Transport Auto în privința SRL „Profact-Construct”.

La 21 decembrie 2021, Agenția Națională Transport Auto a declarat apel împotriva hotărârii din 20 decembrie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani, solicitând casarea hotărârii, cu emiterea unei noi decizii prin care acțiunea să fie respinsă ca neîntemeiată.

Prin decizia din 22 noiembrie 2023 a Curții de Apel Chișinău, s-a respins apelul declarat de Agenția Națională Transport Auto și s-a menținut hotărârea din 21 decembrie 2021 a Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani.

În motivarea deciziei emise, instanța de apel a conchis că instanța de fond întemeiat a anulat procesul-verbal nr. 110035 -M din 26 august 2020 privind controlul sarcinii pe osie, emis de Agenția Națională Transport Auto în privința SRL „Profact-Construct”.

În context, a menționat că instanța de fond just a statuat că concluziile expuse în procesul-verbal privind controlul sarcinii pe osie și gabarite nr. 110035 -M din 26 august 2020, sunt eronate și contravin cadrului legal invocat de Agenția Națională Transport Auto. Or, în procesul verbal contestat, autoritatea publică pârâtă nu a indicat categoria de autovehicul supus controlului, nefiind clar criteriul după care a fost calculată lungimea maxim admisibilă în cazul dat. Or, după cum rezultă din pct. 8 al Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutăți și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului nr.1073 din 1 octombrie 2007 (în vigoare la data întocmirii procesului verbal contestat): dimensiunile maximum admisibile (inclusiv a încărcăturii) ale mijloacelor de transport, pentru efectuarea transporturilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, sânt următoarele: lungimea maximă: autovehicul-12,00 m; remorcă-12,00 m; vehicul articulat-16,50 m; autotren - 20 m; autobuz articulat-18,00 m.

Mai mult, procesul-verbal nr. 110035-M din 26 august 2020, contrar afirmației autorității publice apelante, nu conține semnătura șoferului sau reprezentantului SRL „Profact-Construct” și nici mențiuni despre refuzul de a semna.

La 15 martie 2023, prin intermediul oficiului poștal (f.d.131), Agenția Națională Transport Auto a depus recurs împotriva deciziei din 22 noiembrie 2023 a Curții de Apel Chișinău, solicitând casarea integrală a deciziei instanței de apel, cu emiterea unei noi decizii prin care acțiunea să fie respinsă ca nefondată.

În motivarea recursului, a exprimat dezacordul cu soluția instanțelor de judecată ierarhic inferioare, invocând că instanțele nu au apreciat pe deplin circumstanțele importante ale cauzei.

În context, a menționat că instanțele de judecată nu au reținut argumentul referitor la faptul că, dispozitivele de efectuare a măsurărilor utilizate de echipele de control ale Agenției, sunt verificate metrologic de către Institutul National de Metrologie și dețin buletine de verificare metrologică, iar în cazul dat dispozitivul de măsurat utilizat — miră de nivelment, de tip BOSCU GR 500, deține buletinul de verificare metrologică nr. M 534, iar rezultatele măsurării se conțin în Anexa nr. 2 la procesul-verbal contestat.

Cu referire la mențiunea instanței de fond și de apel, privind faptul că, ar fi neclar criteriul după care a fost calculată lungimea maximă admisă a vehiculului rutier supus controlului, deoarece lipsește categoria acestuia, a menționat că ansamblul de vehicule rutiere, compus din cap-tractor „SCANIA R164G-480” cu numărul de înmatriculare AAD 593, cuplat cu o semiremorcă de model „URD NTG/PR” cu numărul de înmatriculare U013TQ, reprezintă un vehicul articulat, iar conform pct. 8 din Hotărârea Guvernului nr. 1073/2007, lungimea maxim admisibilă pentru acest tip de ansamblu de vehicule rutiere, este de 16,50 m.

A susținut că nu sunt de acord cu argumentul instanței de fond și de apel, privind lipsa semnăturilor conducătorului auto, sau a reprezentantului societății reclamante, deoarece conform art. 10 Cod administrativ, procesul-verbal privind controlul sarcinii pe osie și gabarite, reprezintă un act administrativ prin care se calculează taxa de drum în conformitate cu prevederile Codului fiscal și anume conform art. 349-352 Cod fiscal, în urma constatării depășirii limitelor admise al greutății, sarcinii pe osii, sau dimensiunilor, de către vehiculele rutiere.

Mai mult ca atât, instanțele au omis faptul că, în urma constatării depășirii dimensiunilor maxim admise, conducătorul auto cet. Costiș Ion a fost de acord cu cele constatate, fapt confirmat de actul constatator seria DCA nr. 1002509 din 26 august 2020, contrasemnata de acesta la toate rubricile, fără a invoca careva obiecții asupra procedurii și rezultatelor de verificare.

Completul de judecată al Curții Supreme de Justiție reține că, prin Legea nr. 246 din 31 iulie 2023 (în vigoare din 01 septembrie 2023), a fost modificat cadrul normativ conex reformei Curții Supreme de Justiție, inclusiv Cartea a treia „Procedura contenciosului administrativ” din Codul administrativ, în special prevederile cu privire la temeiurile recursului.

Totuși, art. XI alin. (3) din Legea menționată, prevede că recursurile depuse la Curtea Supremă de Justiție până la data intrării în vigoare a prezentei legi vor fi examinate în baza temeiurilor în vigoare la data depunerii recursului.

Aceleași considerente de deduc și din interpretarea art. 195 din Codul administrativ în coroborare cu prevederile art. 3 alin. (3) din Codul de procedură civilă, către stipulează că, procedura acțiunii în contenciosul administrativ se desfășoară conform prevederilor prezentului cod.

Examinând admisibilitatea recursului, în raport cu actele cauzei, Completul de judecată al Curții Supreme de Justiție constată inadmisibilitatea acestuia, din următoarele motive.

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.

În conformitate cu art. 245 alin. (1) din Codul administrativ (în redacția în vigoare la data declarării recursului), 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.

Referitor la termenul de declarare a recursului, Completul de judecată al Curții Supreme de Justiție atestă că decizia motivată a fost notificată Agenției Naționale Transport Auto la data de 21 februarie 2023 (f.d.116). Iar cererea de recurs a fost depusă la 15 martie 2023, în termen.

Examinând temeiurile invocate în recursul declarat, 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 cu valoare de principiu jurisprudential, 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 al Curții Supreme de Justiție reține 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 al Curții Supreme de Justiție 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. (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 09 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 Agenția Națională Transport Auto.

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 Agenția Națională Transport Auto, se declară inadmisibil.  
Încheierea este irevocabilă.

Președintele completului,  
judecătorul

Stela Procopciuc

judecătorii

Diana Stănilă

Ion Malanciuc