



## **CURTEA SUPREMĂ DE JUSTIȚIE**

### **ÎN C H E I E R E**

cu privire la inadmisibilitatea recursului depus de Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto,

în cauza de contencios administrativ, la cererea de chemare în judecată depusă de Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu privire la anularea Ordinului nr. 89 din 30 mai 2022 cu privire la instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier interraional/internațional și listelor operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în programele menționate,

împotriva hotărârii din 10 aprilie 2023 a Curții de Apel Chișinău

*(Dosarul nr. 3ra-506/23  
NR. PIGD 2-22120515-01-3ra-26052023)*

**Redarea circumstanțelor de fapt și de drept în recurs nu poate constitui temei de admisibilitate.**

Curtea de Apel Chișinău jud.: A. Minciuna, E. Palanciuc, V. Negru

02 octombrie 2024

*Textul corespunde originalului*

## **Examinând în lipsa părților recursul declarat de Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto**

Curtea Supremă de Justiție, în completul compus din:

Stela Procopciuc, *Președinte*,

Ion Malanciuc,

Diana Stănilă, *judcători*,

constată următoarele:

### **ÎN FAPT**

1. La 15 august 2022, Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a depus o acțiune în instanță cu privire la anularea Ordinului nr. 89 din 30 mai 2022 cu privire la instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier interraional/internațional și listelor operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în programele menționate.

2. În motivarea acțiunii reclamanta a indicat că, la 30 mai 2022, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a adoptat Ordinul nr.OMIDR89 cu privire la instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier interraional/internațional și listelor operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în programele menționate. Ordinul a fost publicat în Monitorul Oficial din 10 iunie 2022 nr. 170-176.

3. Prin acest ordin au fost introduse restricții privind modificarea programelor de transport rutier interraional și internațional cu excepția modificărilor efectuate în temeiul prevederilor art.37 alin (1) lit. b<sup>1</sup>) din Codul transporturilor rutiere și a modificărilor efectuate la solicitarea organelor de resort ale statelor străine.

4. Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto acționând în conformitate cu prevederile statutare, Legii patronatelor, în scopul protejării drepturilor și intereselor legitime ale membrilor săi consideră ilegal Ordinul nr.OMIDR89 din 30 mai 2022 emis de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și solicită anularea lui din următoarele considerente.

5. Conform art.3 alin.(2) al Legii privind actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017, la elaborarea unui act normativ care reglementează activitatea de întreprinzător se respectă principiile stabilite de Legea nr.

235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

6. În așa fel, potrivit art. 15 al Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, activitatea autorității administrației publice și/sau altă instituție abilitată prin lege cu funcții de reglementare și de control în relațiile cu întreprinzătorii trebuie să fie proporțională asigurării intereselor societății și protecției drepturilor întreprinzătorilor. Autoritățile administrației publice nu vor întreprinde acțiuni în exces necesităților atingerii scopurilor societății.

7. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la adoptarea Ordinului nr.OMIDR89 a interpretat extensiv prevederea legală, care se conține la art.7 alin.(3), lit. b) din Codul transporturilor rutiere, considerând că poate introduce restricții la modificarea programelor de transport oricând dorește, fără a ține cont de spiritul și scopul legii. Interpretarea prevederilor legale făcută de minister s-a redus doar la constatarea că ministerul, la general, are dreptul de a introduce restricții temporare la modificarea programelor de transport.

8. Lit. b) din alin. (3) al art. 7 din Codul transporturilor rutiere a fost introdusă prin Legea nr.190 din 27 iulie 2018 (publicată în MO din 24.08.2018). În Nota informativă la proiectul de Lege prin care a fost introdusă prevederea menționată, se indică ”Totodată, ținem să menționăm că rețeaua de rute in traficul național este deja supraîncărcată, multe rute/curse sunt solicitate de către operatorii de transport formal, pentru neadmitere pe piață a altor transportatori și calitatea serviciilor prestate lasă de dorit, în astfel de situații ministerul ar putea institui restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier, fapt ce ar permite optimizarea rețelelor de rute, stabilirea numărului de rute/curse necesare pentru deservirea populației republicii cu transport corespunzător”.

9. Din nota informativă menționată se subînțelege că scopul prevederii legale este de a asigura organului central de specialitate posibilitatea de a introduce restricții temporare la modificarea rețelei de rute pentru a efectua optimizarea rețelei, a nu admite supraîncărcarea ei și deschiderea abuzivă a rutelor doar în scopuri formale.

10. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la adoptarea ordinului nr.OMIDR89 din 30 mai 2022 nu a ținut cont de limitele aplicării

prevederii din lit. b) alin. (3) al art. 7 Codul transporturilor rutiere pornind de la scopul pe care l-a urmărit legiuitorul la adoptarea acestei norme.

11. Conform normei date restricțiile, ca măsură excepțională urmau a fi aplicate, doar pentru a asigura executarea de către Minister a atribuțiilor și funcțiilor sale, dar nu pot fi aplicate arbitrar.

12. Adoptarea ordinului menționat nu are drept scop executarea unei legi, în special a prevederilor art. 7 și altor prevederi ale Codului transporturilor rutiere, care stabilesc funcțiile și atribuțiile ministerului, dar reprezintă utilizarea de către minister a unui drept al său care este utilizat contrar scopurilor care trebuie atinse în activitatea ministerului.

13. Adoptarea Ordinului nr. OMIDR89 reprezintă o activitate administrativă abuzivă. Anterior, prin Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 237 din 30 noiembrie 2020 “Cu privire la instituirea restricțiilor temporare la modificarea programului de transport rutier interraional”, deja a fost instituit un moratoriu la modificarea programelor de transport interraional. Scopul acestui moratoriu a fost asigurarea procesului de optimizare a rețelei de rute. Iar până la ordinul nr. 237 Ministerul Economiei și Infrastructurii a adoptat ordinul nr. 549/2018 prin care a aplicat restricții de modificare a programelor de transport prin deschiderea rutelor noi și majorarea numărului de curse cu termenul de 01 ianuarie 2019 și până la 15 februarie 2020. Prin acest ordin s-a dispus demararea procesului de inventariere și optimizare a rețelei de rute. Acest ordin de asemenea a stabilit restricții de modificare a programelor și se referea doar la două forme de modificare a acestora.

14. Ținând cont de faptul că dreptul ministerului de a institui restricții temporare la modificarea programelor de transport a fost introdus în legislație prin Legea nr 190 din 27 iulie 2018, reclamanta a constatat că după intrarea în vigoare a acestei legi ministerul a introdus un șir neîntrerupt de restricții temporare de modificare a programelor de transport, invocând drept scop optimizarea rețelei de rute. Însă, nici o acțiune de optimizare a rețelei de rute, deci acțiune îndreptată pentru atingerea scopurilor declarate nu au fost întreprinse de minister. Din aceasta deduce că Ministerul utilizează un drept al său contrar scopurilor și spiritului legii. Iar, termenul ”restricții temporare” este utilizat abuziv de minister, de facto având o perioadă de aproximativ 4 ani de restricții continue.

15. Adoptarea Ordinului nr.OMIDR89 reprezintă o activitate administrativă nemotivată, or studiind ordinul nr.OMIDR89 din 30 mai 2022 reclamanta a observat că acesta nu determină un scop bine motivat.

16. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a invocat, la emiterea ordinului nr.OMIDR89 din 30 mai 2022, că Programele de transport expiră la 01 ianuarie 2023, de aceea ar fi nevoie de instituit moratoriu la modificarea programelor de transport. Conform prevederilor art. 5, 7, 13, 14, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 153 ale Codului transporturilor rutiere, programele de transport raional, interraional și internațional nu au termen de valabilitate.

17. Din sensul acestor norme juridice programele de transport se înnoiesc prin modificările prevăzute de lege care pot fi efectuate fie trimestrial, fie anual (interraional) sau de două ori pe an (raional), fie permanent (internațional). Orice modificare adusă la programele de transport dau naștere unui nou program de transport, iar prevederile Codului transporturilor rutiere prevăd termen de valabilitate doar la autorizațiile de transport rutier. Deci, acest motiv invocat de către Minister nu corespunde realității.

18. Totodată, ministerul nu explică cum o eventuală expirare a programelor de transport la un anumit termen poate dicta necesitatea adoptării măsurilor de interzicere a modificării acestor programe în cadrul termenului său de valabilitate invocat, în cazul dat lipsește legătura dintre cauză și efect.

19. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a mai invocat că necesitatea instituirii moratorului ar fi dictată de lansarea Programului ”Transport modern”. Programul ”Transport modern” anunțat că este lansat din februarie 2022 nu se regăsește în nici un document oficial adoptat printr-un act administrativ al ministerului sau Guvernului.

20. Cele 7 măsuri sau scopuri declarate de Minister reprezintă doar niște teze generale și nu conțin nici acțiunile concrete ce urmează a fi întreprinse, nici termenele de realizare a acțiunilor, de asemenea nu se conțin costurile programului, sursele de finanțare și care sunt rezultatele așteptate. Acest program nu există. Cu atât mai mult nu este clar de ce eventuala modificare a programelor de transport va pune în pericol modernizarea transportului. Deci și acest motiv invocat de MIDR nu corespunde realității.

21. De către minister a fost omisă executarea obligațiilor și cerințelor stabilite prin art. 22 alin (3) lit. c) și f), alin (4), art. 25, art. 30 alin (1) lit. b), f), g), h), i), j), k), art. 34, art. 35, art. 37 ale Legii nr.100/2017.

22. Ministerul nu a definitivat problema existentă și calea de soluționare a acesteia, nu a făcut analiza impactului de reglementare sau analiza ex-ante, nu a evaluat căile alternative de soluționare a problemei invocate, nu a efectuat expertiza proiectului și studiul problemei, nu a efectuat expertiza juridică, expertiza anticorupție și nu a ținut cont de opiniile exprimate în cadrul consultărilor publice, de asemenea nu a analizat măsura data prin prisma practicilor și reglementărilor UE.

23. Reclamanta a menționat că, la adoptarea Ordinului nr. 89 Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și-a depășit atribuțiile. Conform prevederilor lit. b) alin (3) art. 7 al Codul transporturilor rutiere, organul central de specialitate este în drept să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier. Iar, conform prevederilor Ord. MTID Nr. 92 din 31 decembrie 2014 au fost aprobate două tipuri distincte de acte- programele de transport (anexele nr 1 și nr. 3) și listele operatorilor de transport (anexele nr. 2 și nr. 4). Prevederea legală admite ca ministerul să instituie restricții la modificarea programelor de transport însă nu permite instituirea modificărilor la lista operatorilor de transport. Aceasta este o depășire evidentă a competențelor și contravine direct legii.

24. Din sensul Ordinului nr.OMIDR89 reiese expres că orice întreprindere care a apărut în rezultatul reorganizării unei sau mai multor alte întreprinderi și este succesoare de drept a acestora nu poate obține dreptul de deservire a rutelor. Nu este motivat cum deservirea unei rute de către o întreprindere până la o anumită dată și deservirea aceleiași rute (aceleiași ore, același itinerar, aceeași capacitate a unității de transport) de către altă întreprindere după această dată (în urma reorganizării întreprinderilor sau deservirea în comun) ar afecta implementarea Programului ”Transport modern”. Prin acest ordin Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale exclude aplicabilitatea normelor legale.

25. De asemenea este o depășire a atribuțiilor instituirea restricțiilor la programul de transport internațional. Modificarea programului de transport internațional are loc în temeiul Acordurilor bilaterale la care R Moldova este parte. Aceste acorduri au statut superior legislației interne, de aceea restricționarea lor nu poate avea loc prin ordinul unui minister, însăși ordinul

conține o discriminare în adresa transportatorilor locali, deoarece din conținutul acestuia reiese că programul de transport internațional poate fi modificat doar la cererea organelor de resort al țărilor străine. Astfel, reiese că pot iniția modificarea programelor de transport internațional din Republica Moldova doar transportatorii străini, care se adresează organelor de resort din țările sale, iar transportatorii naționali nu pot iniția aceste proceduri.

#### POZIȚIA PRIMEI INSTANȚE

26. Prin hotărârea din 10 aprilie 2023 a Curții de Apel Chișinău, acțiunea a fost respinsă ca neîntemeiată.

27. Pentru a respinge acțiunea, prima instanță a reținut în hotărârea sa că, urmează să constate dacă, pârâtul la emiterea actului contestat și-a exercitat dreptul discreționar conform scopului acordat prin lege. Astfel, instanța a constatat că ordinul contestat a fost emis în limita competenței prevăzute de Lege și cu respectarea prevederilor Legii privind transparența în procesul decizional nr. 239-XVI din 13.11.2008.

28. Instanța a respins ca neîntemeiate alegațiile reclamantei precum că prevederea contestată din actul normativ este contrară legii, or, scopul actului respectiv constă în reglementarea unor servicii publice, efectele cărora se răsfrâng în mod direct atât asupra operatorilor de transport care își doresc acces la piața serviciilor de transport rutier, cât și asupra consumatorilor finali — călătorii, care nu pot fi individualizați și care reprezintă, în integritatea lor, un cerc nedeterminat de subiecți.

29. Instituirea acestor restricții temporare de modificare la program de transport rutier interrațional/internațional și listelor operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în Programul ”Transport Modern” este una rezonabilă, dat fiind faptul că ingerința produsă prin ea este proporțională în raport cu pericolul situației care a generat instituirea acesteia, cât și cu scopul urmărit de a asigura o maximă aplicare bazate pe principii clare cu privire la procesul de deschidere, atribuire, modificare și închidere a serviciilor rutiere regulate.

30. Instanța a concluzionat că, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și-a exercitat dreptul discreționar conform scopului acordat prin lege la emiterea Ordinului nr. 89 din 30 mai 2022 cu privire la instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier

interraional/internațional și listelor operatorilor de transport antrenați la deservirea rutelor/curselor incluse în programele menționate.

## EXERCITAREA CĂII DE ATAC ÎN ORDINE DE RECURS

31. La 20 aprilie 2023, Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto a depus recurs împreună cu motivarea împotriva hotărârii din 10 aprilie 2023 a Curții de Apel Chișinău, solicitând admiterea acestuia, casarea integrală a hotărârii primei instanțe cu emiterea unei noi hotărâri prin care acțiunea să fie admisă.

## SOLICITAREA RECURENTULUI

32. În motivarea recursului a reiterat circumstanțele de fapt și de drept invocate în acțiune. Suplimentar, a indicat că la emiterea hotărârii contestate instanța a luat în considerație doar argumentele pârâtului.

33. A mai menționat că, prima instanță a interpretat eronat legea, ajungând la concluzia că, programele de transport au termen de valabilitate, or potrivit prevederilor Codului transporturilor rutiere, programele de transport raional, interraional și internațional nu au termen de valabilitate. În viziunea recurentului, instanța de fond nu a ținut cont de faptul că restricțiile temporare, reglementate de art. 7 din Codul transporturilor rutiere, urmează a fi aplicate doar în cazuri de necesitate, care urmează a fi argumentate, iar sintagma ”temporar” nu poate fi calculat ca perioadă de 3-5 ani.

34. La 30 iunie 2023, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova a depus o referință la recursul declarat de către Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto, solicitând declararea acestuia ca inadmisibil.

## LEGISLAȚIA RELEVANTĂ

35. Art. 244 alin. (1) din Codul administrativ (în vigoare până la 01 septembrie 2023) prevede următoarele:

„Hotărârile curții de apel ca instanța de fond, precum și deciziile instanței de apel pot fi contestate cu recurs.”

36. Art. 245 din Codul administrativ (în vigoare până la 01 septembrie 2023) relevă că:

„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.”

37. Art. 246 alin. (1) și (2) Codul administrativ (în vigoare până la 01 septembrie 2023) prevede:

„(1) Curtea Supremă de Justiție examinează din oficiu admisibilitatea cererii de recurs. Dacă este inadmisibil, recursul se declară ca atare printr-o încheiere.

(2) Recursul se declară inadmisibil în special când:

a) decizia instanței de apel nu poate fi contestată cu recurs;

b) recursul este depus în mod repetat;

c) recursul este depus de o persoană neîmputernicită;

d) recursul a fost depus după expirarea termenului stabilit la art. 245 alin. (1);

e) motivarea recursului nu a fost depusă sau a fost depusă după expirarea termenului prevăzut la art. 245 alin. (2);

f) cererea de recurs nu corespunde cerințelor stabilite la art. 244 alin. (2), art. 233 alin. (1) și (2) și art. 234 alin. (2) și recurentul nu a înlăturat neajunsurile în termenul stabilit de Curtea Supremă de Justiție.”

38. 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. Suplimentar se aplică corespunzător prevederile Codului de procedură civilă, cu excepția art. 169-171. Legea procedurală civilă care impune obligații noi anulează sau reduce drepturile procedurale ale participanților la proces, limitează exercitarea unor drepturi ori stabilește sancțiuni procedurale noi sau suplimentare *nu are putere retroactivă*.

39. În consecință, Completul de judecată al Curții Supreme de Justiție, la examinarea admisibilității recursului, va aplica prevederile Codului administrativ în redacția în vigoare la data declarării recursului.

## MOTIVAREA INSTANȚEI

40. Curtea de Apel Chișinău a pronunțat hotărârea contestată la 10 aprilie 2023, în ședință publică. Materialele cauzei atestă că, la 11 aprilie 2023,

Curtea de Apel Chişinău a notificat dispozitivul hotărârii participanţilor la proces, fapt confirmat prin extrasul din poştă electronică, anexat la materialele cauzei (f.d. 73). Recursul nemotivat împotriva hotărârii din 10 aprilie 2023 a Curţii de Apel Chişinău a fost depus la 20 aprilie 2023. Totodată, materialele cauzei atestă că, hotărârea motivată a fost expediată, la 03 mai 2023, iar motivarea recursului Asociaţia Patronală a Operatorilor de Transport Auto, a depus la 31 mai 2023. În condiţiile enunţate, instanţa de recurs constată respectarea de către Asociaţia Patronală a Operatorilor de Transport Auto, a termenului prevăzut de art.245 alin.(1) şi (2) din Codul administrativ (în redacţia în vigoare la data declarării recursului) la declararea recursului.

41. În conformitate cu art. 246 alin. (1) din Codul administrativ (în redacţia în vigoare la data declarării recursului), Curtea Supremă de Justiţie 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).

42. Din analiza acestor prevederi, rezultă că admisibilitatea/inadmisibilitatea recursului, în special, nu se limitează doar la temeiurile menţionate ci urmează să însuşească în condiţiile Codului administrativ exercitarea efectivă a unui control de legalitate, veritabil bazat pe temeiuri concludente şi serioase.

43. Completul de judecată al Curţii Supreme de Justiţie reţine că sintagma „în special” denotă caracterul neexhaustiv al temeiurilor de inadmisibilitate şi în acelaşi timp oferă un drept exclusiv al instanţei de recurs de a filtra cererile de recurs care nu prezintă o motivare suficient de serioasă şi care pe cale de consecinţă nu pot însuşi un eventual succes rezultat din examinarea cererii în completul de 5 judecători.

44. În această ordine de idei, Completul de judecată al Curţii Supreme de Justiţie reţine că, Codul administrativ dezvoltă nu doar caracterul nedevolutiv al recursului dar şi cerinţa de seriozitate a cererii din perspectiva invocării unor veritabile şi esenţiale încălcări de drept procedural şi material capabile să răstoarne deciziile instanţei de apel contestate sau, după caz, hotărârile Curţii de apel ca primă instanţă într-o eventuală examinare în fond şi invocare ex officio a erorilor de drept.

45. 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 redacția în vigoare la data declarării recursului). 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.

46. 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.

47. 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.

48. 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).

49. 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).

50. În circumstanțele menționate, Completul de judecată al Curții Supreme de Justiție ajunge la concluzia de a declara inadmisibil recursul depus de Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto, or redarea circumstanțelor de fapt și de drept în recurs nu poate constitui temei de admisibilitate.

51. Din aceste motive, în conformitate cu art. 230 și art. 246 din Codul administrativ

**COMPLETUL, CU UNANIMITATE DE VOTURI,**

Declară inadmisibil recursul depus de Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto.

Încheierea este irevocabilă.

Președinte

Stela Procopciuc

Judecători

Ion Malanciuc

Diana Stănilă