Dosarul nr. 3-1040/2022
2-22059274-12-3-28042022

H O T Ă R Î R E
În numele Legii

Dispozitivul hotărârii pronunţat public la 07.11.2023 în mun.Chişinău
Hotărârea integrală întocmită la 25.01.2024

07.11.2023 mun. Chişinău

Judecătoria Chișinău (sediul Rîşcani)
Instanța compusă din :
Preşedintele şedinţei, judecător specializat pentru examinarea acțiunilor în contencios administrativ Igor Barbacaru
Grefier Versavia Șumilin

examinând în ședință publică, acţiunea de contencios administrativ, înaintată de către SRL „Odograf" împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Națională Transport Auto, persoană terță SRL „Mono-S-Surugiu", cu privire la anularea actului administrativ,

a c o n s t a t a t :

La 28.04.2022, SRL „Odograf" s-a adresat cu cerere de chemare în judecată în contencios administrativ împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Națională Transport Auto, persoană terță SRL „Mono-S-Surugiu", solicitând :

- Anularea Ordinul nr. 94 din data de 14.02.2022 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto, anularea deciziei ANTA nr. 02/1-1-2857 din 22.03.2022 prin care a fost respinsă în tot cererea prealabilă şi anularea răspunsului al Ministerului Infrastructurii şi Dezvoltării Regionale a RM.

În motivarea acțiunii înaintate s-a invocat că : la data de 14.03.2022 SRL „Odograf" s-a adresat cu cerere prealabilă privind iniţierea procedurii administrative şi Ordinul nr. 94 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto privind modificarea programului de transport rutier interraional prin prelungirea serviciului regulat Chişinău 06.45- Cahul 13.05, atribuit spre deservire operatorului de transport SRL „Mono-S-Surugiu", pînă la localitatea Țărăncuţa (12.15), fără modificarea orelor de plecare din staţiile existente.

În cadrul procedurii prelabile a fost organizată şedinţa Online prin intermediul aplicaţiei ZOOM la care a participat reclamantul, ANTA şi persoanele interesate, or în cadrul examinării s-a constatat netemeinicia ordinului contestat.

La data de 31.03.2022 de către ANTA a fost emisă decizia cu nr. 02/1-1-2857 prin care a fost respinsă în tot cererea prealabilă depusă de către SRL „Odograf" privind suspendarea şi anularea Ordinul nr. 94 din data de 14.02.2022.

Temeiul de respingere a fost invocat art. art. 17, 44, 162, 166, 165, 167 CA RM.

Nu este de-acord cu actul administrativ individual defavorabil, Ordinul nr. 94 din data de

14.02.2022 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto, a deciziei nr. 02/1-1-2857 din 31.03.2022 de respingere a cererii prealabile adoptate în procedura prealabilă deoarece contravin normelor legale şi sunt vădit neîntemeiate.

Unul din obiectivele examinării prezentei cereri de chemare în judecată îl constituie verificarea legalităţii actului administrativ individual defavorabil, or la data de 14.02.2022 a fost emis Ordinul nr. 94 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto privind modificarea programului de transport rutier interraional prin prelungirea serviciului regulat Chişinău 06.45 - Cahul 13.05, atribuit spre deservire operatorului de transport SRL „Mono-S-Surugiu", pînă la localitatea Ţărăncuța (12.15), fără modificarea orelor de plecare din staţiile existente.

Ordinul nr. 94 din data de 14.02.2022 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto afectează SRL „Odograf" care are traseu existent pe porţiunea Ţărăncuţa - Cahul, nu se respectă intervalul contrar art. 37 CTR, la fel cum Ordinul prin care a fost prelungit cu 42 km ruta diminuează din fluxul călătorilor destinaţi „ODOGRAF" SRL.

Conform Hotărârii Nr. 854 din 28-07-2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători şi bagaje, pct. 17 prevede că rutele regulate sînt organizate pe baza analizei legăturilor economice şi sociale dintre localităţi, luîndu-se în considerare frecvenţa deplasărilor populaţiei, corelarea cu alte tipuri de transport şi rutele de transport auto de pasageri în funcţiune. Temei pentru organizarea transporturilor regulate de pasageri îl constituie analiza cerinţelor populaţiei, agenţilor economici, autorităţilor administraţiei publice, situaţiei existente şi a altor factori. La caz, de către ANTA la emiterea Ordinului nr. 94 din 14.02.2022 şi a deciziei de respingere adoptate în procedura prealabilă nu a fost ţinut cont că nu a fost efectuată analiza legăturilor economice, corelarea cu rutele de transport auto de pasageri în funcţiune si frecventa deplasărilor populaţiei nu s-a efectuat un studiu de fezabilitate a situaţiei economice referitor la rezonabilitatea modificărilor efectuate şi cel mai important nu s-a luat în calcul riscul afectării altor agenţi economici care asigură transportul de călători şi bagaje pe traseul dat.

Tot aici invocă pct. 18 din Hotărârea Nr. 854 din 28-07-2006 care prevede că transporturile regulate de pasageri sînt organizate pe drumurile care, în decursul întregului an, corespund cerinţelor în vigoare. Deschiderea rutelor noi se permite după controlul, efectuat în comun cu reprezentanţii organizaţiilor rutiere, poliţiei rutiere şi ai *agenţilor transportatori interesaţi,.* or prin prelungirea serviciului regulat Chişinău 06.45 - Cahul 13.05, atribuit spre deservire operatorului de transport SRL „Mono-S-Surugiu", pînă la localitatea Ţărăncuţa (12.15), fără modificarea orelor de plecare din staţiile existente, serveşte o cursă nouă Chişinău - Ţărăncuţa (dispare Chişinău-Cahul) şi urma a fi efectuată (examinată cererea) cu participarea agenţilor transportatori interesaţi cum ar fi *reclamantul,* efectuat concurs, cu respectarea tuturor aspectelor legale de atribuire unei rute, ceea ce nu a fost efectuat şi a dus la cererile prealabile propriu zise şi a cererii de chemare în judecată.

Specifică că CtEDO a recunoscut clientela ca bun *incorporai,* respectiv în cauza Iatridis vs Grecia s-a expus în felul următor : pierderea unei părţi a clientelei constituie o ingerinţă în drepturile asupra bunurilor unei persoane. În mai multe cazuri CtEDO a reţinut că clientela reprezintă elementele patrimoniale care ţin de noţiunea dreptului de proprietate ca drept cu caracter civil, în sensul CEDO, cauze similare privind constatarea încălcării art. 1 din Protocolul adiţional al CEDO se regăsesc şi în hotărârile pe cauza H. vs Belgique, cauza Buzescu vs România şi altele. Astfel, indică că, conform jurisprudenţei CEDO, clientela reprezintă un bun, respectiv diminuarea sau pierderea clientelei reprezintă o imixtiune în drepturile bunurilor unei persoane.

Un alt obiectiv al examinării prezentei cereri serveşte decizia formală şi aberativă ANTA cu nr. 02/1-1-2857 din 31.03.2022 care nu a dat răspuns la cele invocate în cereri prealabile însă a făcut

trimitere doar la faptul că nu sunt indicate motivele concrete prevăzute de art. 17 CA RM, la fel cum însăşi respingerea în sine prin nr. 02/1-1-2857 este una formală, fiind indicat total greşit în tot conţinutul că Odograf a cerut modificarea, Odograf a prezentat actele şi i-a fost admisă cerere de prelungire până în loc. Ţărăncuţa, or este total invers şi se vede aici banda rulantă a soluţionării cererilor prealabile de către ANTA. Aici intervine netemeinicia adoptării deciziei de respingere a cererilor prealabile, or ANTA a evitat să comenteze celelalte puncte în cereri prealabile (*ex. care este rostul prelungirii cu 42 km a unei rute dacă nu are alte opriri şi punctul final este deservit de mai mulţi operatori cu o populaţie de 900 locuitori*) şi mai adaugă că s-a decis după bunul plac al interpretării, or Hotărârea Nr. 854 din 28-07-2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători şi bagaje, pct. 21 prevede că la solicitarea agentului transportator pot fi efectuate modificări în reţeaua de rute regulate în următoarele cazuri : b) schimbarea orei de pornire din punctele iniţiale ori tranzit ale rutei (cursei) existente, dacă nu este afectată activitatea transportatorului care activează în direcţia dată.

Specifică că, conform art. 29 din Codul Administrativ, orice măsură întreprinsă de autoritatea publică prin care se afectează drepturile sau libertăţile prevăzute de lege trebuie să corespundă principiului proporţionalităţii.

Până la examinarea cererii de chemare în judecată se impune suspendarea Ordinul nr. 94 din data de 14.02.2022 emis de către Agenţia Naţională Transport Auto.

În conformitate cu art. 17 Cod administrativ, drept vătămat este orice drept sau libertate siabilit/stabilită de lege căruia/căreia i se aduce atingere prin activitate administrativă.

Conform art. 21 din Codul administrativ, autorităţile publice şi instanţele de judecată competente trebuie să acţioneze în conformitate cu legea şi alte acte normative. Exercitarea atribuţiilor legale nu poate fi contrară scopului pentru care acestea au fost reglementate. Autorităţile publice şi instanţele de judecată competente nu pot dispune limitarea exercitării drepturilorilor şi a libertăţilor persoanelor decât în cazurile şi în condiţiile expres stabilite de lege.

În consonanţă cu art. 22 din Codul administrativ, autorităţile publice şi instanţele de judecată competente cercetează starea de fapt din oficiu. Acestea stabilesc felul şi volumul cercetărilor şi nu sunt legate nici de expunerile participanţilor, nici de cererile lor de reclamare a probelor. Faptele deja cunoscute autorităţilor publice sau instanţelor de judecată competente, faptele general notorii şi faptele prezumate în virtutea prevederilor legale nu necesită a fi probate, până la proba contrarie.

Conform art. 30 din Codul administrativ, autorităţile publice nu pot întreprinde măsuri cu efect retroactiv, cu excepţia cazurilor prevăzute de lege. Autorităţile publice nu pot întreprinde măsuri care să afecteze situaţiile juridice definitive sau dreptuileile dobândite, decât în situaţii în care, în condiţiile stabilite de lege, acest lucru este absolut necesar pentru interesul public.

Conform art. 206 din Codul administrativ, o acţiune în contencios administrativ poate fi depusă pentru :

a) anularea în tot sau în parte a unui act administrativ individual (acţiune în contestare);

b) obligarea autorităţii publice să emită un act administrativ individual (acţiune în obligare);

c) impunerea la acţiune, la tolerare a acţiunii sau la inacţiune (acţiune în realizare);

d) constatarea existenţei sau inexistenţei unui raport juridic ori nulităţii unui act administrativ individual sau a unui contract administrativ (acţiune în constatare); sau

e) anularea în tot sau în parte a unui act administrativ normativ (acţiune de control normativ).

Invocînd prevederile art. art. 17, 21, 22, 29, 189, 203, 204, 206, 209, 211, 212, 224 Cod Administrativ, solicită admiterea acțiunii.

Pârâtul – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, a depus la 31.05.2022 în adresa Judecătoriei Chișinău (sediul Rîșcani) referință, în temeiul căreia a solicitat : respingerea integrală a cererii de chemare în judecată ca fiind neîntemeiată, reieșind din circumstanțele expuse în prezenta referință. (f.d.19-24).

Persoana terță SRL „Mono-S-Surugiu", a depus la 22.07.2022 în adresa Judecătoriei Chișinău (sediul Rîșcani) referință, în temeiul căreia a solicitat : respingerea integrală a cererii de chemare în judecată ca fiind neîntemeiată (f.d.39-45).

În ședința de judecată de examinare şi soluţionare în fond a acţiunii, reprezentantul reclamantului nu s-a prezentat, instanța constatând posibilă examinarea cauzei în lipsă, pe motivul citării legale.

Reprezentantul pârâtului Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale - Andrei Ciornîi, în ședința de judecată a solicitat respingerea acțiunii deduse judecății, pentru motivele invocate expres referința anexata la dosar.

Reprezentantul terțului - Sergiu Sloninov, în ședința de judecată a solicitat respingerea acțiunii deduse judecății, pentru motivele invocate expres referința anexata la dosar.

Audiind explicațiile participanților la proces, analizând piesele dosarului prin prisma art. 130 din Codul de procedură civilă în coraport cu normele legale incidente speței, instanța de judecată concluzionează că acțiunea dedusă judecății este neîntemeiată și urmează a fi respinsă din următoarele considerente.

În privința admisibilității acțiunii în contenciosul administrativ instanța de judecată reține următoarele.

În condițiile speței, Ordinul ANTA nr.94 din 14.02.2022, precum și Decizia Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.05/2-2048 din 19.04.2022 adoptată în procedura prealabilă, constituie în sine act administrativ individual defavorabil pentru SRL „Odograf", pasibil controlului judecătoresc în ordinea contenciosului administrativ.

Or, conform art. 10 alin. (1) Cod Administrativ, actul administrativ individual este orice dispoziţie, decizie sau altă măsură oficială întreprinsă de autoritatea publică pentru reglementarea unui caz individual în domeniul dreptului public, cu scopul de a produce nemijlocit efecte juridice, prin naşterea, modificarea sau stingerea raporturilor juridice de drept public.

Art. 11 alin. (1) lit. a) Cod Administrativ prevede că, actul administrativ individual defavorabil este actul care impune destinatarilor lor obligaţii, sancţiuni, sarcini sau afectează drepturile/interesele legitime ale persoanelor ori care resping, în tot sau în parte, acordarea avantajului solicitat.

Conform art. 17 Cod Administrativ, drept vătămat este orice drept sau libertate stabilit/stabilită de lege căruia/căreia i se aduce atingere prin activitate administrativă.

Cu referire la procedura prealabilă, instanța remarcă că, asemenea gen de litigii nu sunt exceptate de la obligativitatea tranșării prejudiciare.

În privința termenului de contestare a actului evidențiat supra, instanța corelînd momentul notificării răspunsului ANTA precum și a Deciziei Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.05/2-2048 din 19.04.2022 adoptată în procedura prealabilă, cu momentul înaintării acțiunii în judecată – 28.04.2022, atestă întrunirea termenilor legali de valorificare a acțiunii.

Din conținutul acțiunii, prin prisma cadrului legal citat, rezultă că, SRL „Odograf” revendică un drept subiectiv vătămat şi repercusiunile negative generate de actul administrativ individual defavorabil contestat.

În urma analizei actului administrativ contestat, precum și a contextului solicitărilor formulate de reclamant, instanța constată că acțiunea dedusă judecații este o acțiune în anulare, conform prevederilor art. 206 Cod Administrativ.

Totodată, ținând cont de localizarea sediului autorității publice care a desfășurat activitatea administrativă contestată, în virtutea art. 191 alin. (1) și art. 196 Cod Administrativ se constată competența materială și teritorială a Judecătoriei Chișinău (sediul Râșcani) în examinarea acțiunii de contencios administrativ dedusă judecății.

Prin urmare, instanța consideră că motive de inadmisibilitate în conformitate cu prevederile art. 207 alin. (2) Cod Administrativ, nu se regăsesc.

În privința temeiniciei acțiunii în contenciosul administrativ instanța de judecată reține următoarele.

Conform art. 2 alin. (2) Cod Administrativ, anumite aspecte ce ţin de activitatea administrativă privind domenii specifice de activitate pot fi reglementate prin norme legislative speciale derogatorii de la prevederile prezentului cod numai dacă această reglementare este absolut necesară şi nu contravine principiilor prezentului cod.

Conform art. 93 Cod Administrativ, fiecare participant probează faptele pe care îşi întemeiază pretenţia. Prin derogare de la prevederile alin. (1), fiecare participant probează faptele atribuite exclusiv sferei sale. Reglementări suplimentare sau derogatorii sunt admisibile doar în baza prevederilor legale.

Conform art. 194 Cod Administrativ, în procedura în prima instanţă, în procedura de apel şi în procedura de examinare a recursurilor împotriva încheierilor judecătoreşti se soluţionează din oficiu probleme de fapt şi de drept.

Conform art. 195 Cod Administrativ, procedura acţiunii în contenciosul administrativ se desfăşoară conform prevederilor prezentului cod. Suplimentar se aplică corespunzător prevederile Codului de procedura civilă, cu excepţia art. 169– 171.

Conform art. 208 Cod Administrativ, (1) În cazurile prevăzute de lege, pînă la înaintarea acţiunii în contencios administrativ, se va respecta procedura prealabilă.

Conform art. 209 Cod Administrativ, (1) Acţiunea în contestare şi acţiunea în obligare se înaintează în decurs de 30 de zile, dacă legea nu prevede altfel. Acest termen începe să curgă de la: a) data comunicării sau notificării deciziei cu privire la cererea prealabilă sau data expirării termenului prevăzut de prezentul cod pentru soluţionarea acesteia; b) data comunicării sau notificării actului administrativ individual, dacă legea nu prevede procedura prealabilă. Prevederile art.165 alin.(1) referitoare la nesoluţionarea în termen se aplică corespunzător.

Conform art. 219 Cod Administrativ, instanţa de judecată este obligată să cerceteze starea de fapt din oficiu în baza tuturor probelor legal admisibile, nefiind legată nici de declaraţiile făcute, nici de cererile de solicitare a probelor înaintate de participanţi.

Materialele cauzei denotă că, la 14.01.2022 persoana terță SRL „Mono-S-Surugiu”, a solicitat Agenției Naționale Transport Auto, de a studia posibilitatea prelungirii rutei Chișinău 06.45 – Cahul 13.05 pînă în s.Țărăncuța 12.15 (f.d.7, Dos.Administrativ).

Prin ordinul Agenției Naționale Transport Auto nr. 94 din 14.02.2022, s-a modificat programul de transport rutier interraional prin prelungirea serviciului regulat Chişinău 06.45 - Cahul 13.05, atribuit spre

deservire operatorului de transport SRL „Mono-S-Surugiu”, pînă la localitatea Ţărăncuţa (12,15), fără modificarea orelor de plecare din. staţiile existente (f.d. 6, Dos.Administrativ).

Prin cererea prealabilă din 09.03.2022, SRL „Odograf” menționînd despre faptul că are traseu existent pe porţiunea Ţărăncuţa - Cahul, nu se respectă intervalul contrar art. 37 CTR, la fel cum Ordinul prin care a fost prelungit cu 42 km ruta diminuează din fluxul călătorilor destinaţi SRL „Odograf”, a solicitat Agenției Naționale Transport Auto anularea Ordinului nr. 94 din 14.02.2022 (f.d. 1-2, Dos.Administrativ).

Prin răspunsul din 16.03.2022, ANTA a adus la cunoștință SRL „Odograf” despre inițierea procedurii administrative de examinare a cererii prealabile, care se va desfășura online prin intermediul aplicației ZOOM la data de 21.03.2022 (f.d. 4, Dos.Administrativ).

Prin decizia ANTA adoptată în procedura prealabilă exprimată prin scrisoarea din 31.03.2022, fiind menționat că în urma examinării materialelor înaintate, s-a constatat că lungimea rute propuse nu depășește 30% din lungimea sa inițială încadrîndu-se în normele prestabilite de art. 37 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere, cererea prealabilă a fost respinsă (f.d. 21-24, Dos.Administrativ).

Prin decizia Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.05/2-2048 din 19.04.2022 adoptată în procedura prealabilă cererea prealabilă a fost respinsă (f.d. 1, Dos.Administrativ II).

Conform Codului transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014, este definită noțiunea de *rută* – parcurs care asigură legătura între mai multe localităţi şi/sau obiective, cuprinse între două capete de rută, pe care se efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate sau servicii regulate speciale; *operator de transport rutier* – orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deţinute în proprietate, în leasing financiar sau locaţiune şi este înregistrată în modul corespunzător; *transport rutier în trafic interraional* – operaţiune de transport rutier care se efectuează între două localităţi situate pe teritoriul a două raioane diferite, inclusiv între raion şi municipiu, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor raioane/municipii terţe.

Astfel, instanța enunță, că conform art. 6 Codul transporturilor rutiere, (1) Administrarea transporturilor rutiere este exercitată prin administrare publică şi managementul operatorilor de transport rutier, al întreprinderilor ce prestează activităţi conexe transportului rutier, precum şi al asociaţiilor profesionale de profil, organizaţiilor patronale şi sindicale reprezentative din domeniu.

(2) Administrarea transportului rutier se organizează cu respectarea următoarelor principii:

a) promovarea concurenţei loiale între operatorii de transport rutier;

b) garantarea accesului egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier la piaţa serviciilor de transport rutier;

c) garantarea respectării drepturilor şi intereselor consumatorilor de servicii de transport rutier;

d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social şi de mediu ale localităţilor;

e) administrarea eficientă a bunurilor aparţinînd sistemelor de transport rutier proprietate a unităţilor administrativ-teritoriale;

f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a transportului rutier în trafic local;

g) deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor şi a persoanelor transportate;

h) autonomia sau independenţa financiară a operatorilor de transport rutier;

i) susţinerea dezvoltării economice a localităţilor prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;

j) satisfacerea necesităţilor de transport ale populaţiei şi ale agenţilor economici pe teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale prin servicii de calitate în conformitate cu documentele normative;

k) accesul egal şi liber al persoanelor la procurarea biletelor de călătorie pentru transportul rutier prin servicii regulate;

l) consultarea asociaţiilor profesionale de profil şi a organizaţiilor patronale reprezentative ale operatorilor de transport rutier, precum şi a consumatorilor de servicii de transport rutier în vederea stabilirii politicilor şi strategiilor de dezvoltare a transportului rutier şi a activităţilor conexe acestuia;

m) implementarea tehnologiilor informaţionale în organizarea şi controlul activităţilor de transport rutier şi/sau activităţilor conexe transportului rutier în vederea optimizării managementului în domeniu şi minimizării implicării factorului uman.

Conform art. 35 Codul transporturilor rutiere, (1) Programul de transport rutier interraional se elaborează, se aprobă şi se modifică de către organul central de specialitate.

Conform art. 36 Codul transporturilor rutiere, Programele de transport rutier se elaborează în baza următoarelor principii de legătură a curselor:

a) din localităţi rurale spre localităţi urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic şi social intră acestea;

b) din localităţi rurale spre localităţi urbane/centre raionale, în cadrul raionului;

c) din localităţi rurale spre localităţi urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci cînd localitatea urbană/centrul raional străin se află mai aproape decît localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;

d) din localităţi urbane/centre raionale spre municipii;

e) între localităţi urbane/centre raionale;

f) din localităţi rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);

g) din localităţi rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci cînd localităţile urbane/centrele raionale se află în direcţie opusă faţă de municipii, iar pînă în municipiu nu este alt centru raional;

h) din localităţi rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci cînd localităţile rurale cuprind/reprezintă obiective religioase (mănăstiri), turistice, economice (parcuri industriale sau zone economice libere) de interes naţional sau puncte de frontieră;

i) din localităţi rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci cînd numărul populaţiei localităţii rurale este mai mare de 3500 de locuitori.

Conform art. 37 Codul transporturilor rutiere, (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin:

a) introducerea de noi rute;

b) prelungirea unei rute existente;

b^1) excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizaţiei de transport şi al inoportunităţii expunerii rutei respective la concurs;

c) modificarea numărului de curse;

d) modificarea graficelor de circulaţie;

e) includerea, excluderea sau modificarea gărilor auto şi/sau a staţiilor publice;

f) modificarea numărului de zile în care se efectuează cursa;

g) modificarea cerinţelor minime privind capacitatea de îmbarcare şi categoria de confort a vehiculului rutier.

(3) Pe perioada de valabilitate a autorizaţiei de transport rutier de persoane prin servicii regulate, o rută poate fi modificată cu maximum 30% din lungimea sa iniţială. Modalitatea de calcul al procentului de suprapunere se aprobă de organul central de specialitate.

(4) În cazul programului de transport rutier interraional, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de staţii sau la modificarea orelor, cînd graficul de circulaţie propus are staţii care se află în graficele unor rute deservite de către alţi operatori de transport rutier, între plecările din localităţile intermediare şi localităţile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport interraional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute, iar între plecările din localităţile intermediare şi localităţile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional – un interval de 15 minute.

(7) În situaţiile prevăzute la alin.(1) lit.a), b), c) şi d), modificarea programului de transport rutier interraional poate fi efectuată anual numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie, cu informarea, în termen de 30 de zile calendaristice, a tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.

(7^1) Operatorii de transport rutier pot depune la sediul organului central de specialitate cererile privind modificarea programului de transport rutier interraional numai în perioada 1 decembrie – 15 ianuarie. La cerere urmează a fi anexate, obligatoriu, proiectul graficului de circulaţie şi schema serviciului regulat care se solicită a fi deschis/modificat.

Se atestă, că normele legale citate mai sus, nu stabilesc procedura de examinare a cererilor depuse de operatorii de transport, dar, stabilesc condițiile ce urmează a fi întrunite pentru înaintarea cererii de modificare a programului de transport.

În condițiile litigiului deferit judecății în prezenta speță, instanța constată că, modificările efectuate la ruta Chişinău 06.45 - Cahul 13.05 prin emiterea Ordinului nr.94 din 14.02.2022, a întrunit condițiile stabilite de Codul transporturilor rutiere.

Concluzionând cele relatate, instanța de judecată reține că nu a constatat încălcarea normelor imperative ale legii de către autoritatea publică pârâtă la emiterea actului contestat – obiect al contenciosului administrativ în prezenta speță, nici a limitelor exercitării dreptului său discreționar, respectiv, legalitatea actului administrativ individual defavorabil, contestat de reclamantul SRL „Odograf”, nu poate fi pusă la îndoială de către instanța de judecată, or, contrariul nu a fost demonstrat în cadrul procesului de judecată organizat cu respectarea principiilor contradictorialității și al egalității de tratament, iar argumentele invocate de reclamant în textul cererii de chemare în judecată vizează aspecte de oportunitate, care, potrivit art.225 alin.(1) Cod administrativ nu sunt de competența instanței de judecată. Și având în vedere că actul contestat se bucură de prezumția de legalitate, iar argumentele invocate de către reclamantul SRL „Odograf” întru anularea acestuia nu ating nivelul minim pentru a fi posibilă înlăturarea prezumției de legalitate de care se bucură actul administrativ contestat, instanța conchide că temei de anulare a actului contestat, nu există.

Instanța nu se expune asupra fiecărui argument invocat de participanții la proces, ținând cont de Avizul nr.11 din 2008 al Consiliului Consultativ al Judecătorilor Europeni, în atenția Comitetului de Miniștri al Consiliului Europei, din care rezultă că, motivarea hotărârii nu trebuie înțeleasă ca necesitând un răspuns la fiecare argument invocat.

Or, potrivit jurisprudenței Curții Europene, pentru a răspunde cerințelor procesului echitabil, motivarea trebuie să evidențieze că, judecătorul a examinat chestiunile esențiale prezentate și nu trebuie interpretată ca impunând un răspuns detaliat la fiecare argument (Van de Hurk vs Țările de Jos, 19 aprilie 1994 , pct.61, seria A, nr.288).

Din considerentele menţionate supra, instanța ajunge la concluzia de a respinge acțiunea înaintată de către SRL „Odograf” împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Națională Transport Auto, persoană terță SRL „Mono-S-Surugiu”, cu privire la anularea actului administrativ, ca fiind neîntemeiată, or pîrîtul prin argumentele şi probele anexate la materialele cauzei a demonstrat legalitatea actului contestat.

În conformitate cu prevederile art. 224 alin.(1) lit. f) Cod Administrativ, instanţa de judecată,

h o t ă r ă ş t e :

Acţiunea de contencios administrativ, înaintată de către SRL „Odograf” împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Națională Transport Auto, persoană terță SRL „Mono-S-Surugiu”, cu privire la anularea actului administrativ – Ordinul ANTA nr.94 din 14.02.2022, precum și Decizia Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.05/2-2048 din 19.04.2022 adoptată în procedura prealabilă, ***se respinge ca fiind neîntemeiată.***

Hotărîrea poate fi atacată cu apel la Curtea de Apel Chișinău în termen de 30 zile de la data pronunțării dispozitivului hotărîrii, prin intermediul Judecătoriei Chișinău (sediul Rîșcani).

Preşedintele şedinţei,
judecătorul Igor Barbacaru