REPUBLICA MOLDOVA
JUDECĂTORIA
CHIȘINĂU

H O T Ă R Â R E
În numele Legii

în cauza de contencios administrativ
intentată la acțiunea depusă de S.R.L. „Riacomtrans” împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și a Agenției Naționale Transport Auto, terț S.R.L. „Lorcomtrans”, privind anularea actelor administrative individuale defavorabile

(Dosarul nr. 3-230/2026
Nr. PIGD: 2-26010079-12-3-29012026)
Perioada examinării cauzei: 29 ianuarie 2026 – 9 aprilie 2026

Modificarea itinerarelor serviciilor regulate constituie o atribuție legală a Agenției Naționale Transport Auto și poate fi realizată în condițiile prevăzute de Codul transporturilor rutiere. Autorizația de transport rutier nu conferă titularului un drept exclusiv asupra unui traseu și nici nu garantează menținerea neschimbată a Programului de transport rutier, acesta având un caracter dinamic și putând fi modificat în funcție de condițiile legale și de interesul public. În lipsa dovedirii ilegalității actelor administrative individuale și a unei vătămări concrete a drepturilor reclamantului, nu sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 224 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ pentru anularea acestora.

municipiul Chișinău
9 aprilie 2026

Judecătoria Chişinău, sediul Râșcani
În componența:
Preşedintelui şedinţei, judecătorul Bragoi Constantin
Grefier Stașcov Doina

Cu participarea:
Reprezentanților pârâților, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Cebotari Maria, și Agenția Națională Transport Auto, Stratan Vitalie

În lipsa:
Reprezentantului reclamantei S.R.L. „Riacomtrans”, avocatul Leșan Nicolae, precum și a reprezentantului terțului S.R.L. „Lorcomtrans”

examinând, în ședință de judecată publică, desfășurată la sediul instanței, în limba română, acțiunea în contencios administrativ depusă de avocatul Leșan Nicolae, în interesele S.R.L. „Riacomtrans”,

A C O N S T A T A T :

ÎN FAPT

Obiectul și temeiurile acțiunii deduse judecății:

1. La 28 ianuarie 2026, avocatul Leșan Nicolae, acționând în interesele S.R.L. „Riacomtrans”, a depus acțiune în contencios administrativ împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova și Agenției Naționale Transport Auto, terț S.R.L. „Lorcomtrans”, solicitând:

1) anularea deciziei Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025 și a deciziei Agenției Naționale Transport Auto nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, prin care a fost respinsă cererea prealabilă din 10 noiembrie 2025;

2) anularea ordinului Agenției Naționale Transport Auto nr. 337 din 21 octombrie 2025, întrucât acesta afectează grav drepturile societății reclamante S.R.L. „Riacomtrans”, cu restabilirea situației existente anterior emiterii actului administrativ.

2. În motivarea acțiunii, partea reclamantă a indicat că, la 21 octombrie 2025, de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare ANTA) a fost emis Ordinul nr. 337 cu privire la modificarea Programului de transport rutier interraional.

3. Partea reclamantă a notat că, potrivit Ordinului menționat, ANTA, în temeiul cererii operatorului de transport rutier S.R.L. „Lorcomtrans”, nr. 01/5893 din 15 septembrie 2025, cu

referire la modificarea itinerarului curselor interraionale Chișinău GA 17.55 – Hîrtopul Mic 15.45, Chișinău GA 08.00, 11.10, 12.30, 16.15, 14.30 – Hîrtopul Mare 06.20, 06.50, 09.30, 11.00, 06.00, în temeiul prevederilor art. 9 alin. (2) lit. b), art. 36 alin. (1) lit. g), art. 37 alin. (1) lit. e) din Codul transporturilor rutiere, pct. 14 subpct. 7) și 13) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 151/2022, a ordonat modificarea Programului de transport interraional prin modificarea itinerarului serviciilor regulate Chișinău GA 17.55 – Hîrtopul Mic 15.45, Chișinău GA 08.00, 11.10, 12.30, 16.15, 14.30 – Hîrtopul Mare 06.20, 06.50, 09.30, 11.00, 06.00, cu stabilirea circulației pe drumul G75-R6 (Peresecina).

4. Partea reclamantă a relevat că, nefiind de acord cu Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, S.R.L. „Riacomtrans" a formulat cererea prealabilă nr. 01/7082 din 10 noiembrie 2025, prin care a solicitat, în conformitate cu art. 36 și 37 din Codul transporturilor rutiere, abrogarea Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025.

5. Partea reclamantă a menționat că temeiul depunerii cererii prealabile l-a constituit distanța de 54 km a curselor Hîrtopul Mare – Chișinău și Hîrtopul Mic – Chișinău, deservite de S.R.L. „Lorcomtrans", pe traseul Hîrtopul Mare – Izbiște – Cruglic – Chișinău.

6. Partea reclamantă a notat că, prin Decizia ANTA nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, a fost respinsă în întregime cererea prealabilă a operatorului de transport rutier S.R.L. „Riacomtrans", ca nefondată și neîntemeiată, reținându-se că nu au fost demonstrate încălcări ale prevederilor legale și nici vătămarea unor drepturi sau interese legitime.

7. Partea reclamantă a precizat că, în cuprinsul deciziei, ANTA a menționat că graficul de circulație a rămas neschimbat, fiind modificat exclusiv itinerarul, cu stabilirea traseului pe drumul public G75-R6 (Peresecina), în limita razei suburbane de 48 km, și că nu au fost afectate drepturi sau interese legitime în sensul art. 17 din Codul administrativ.

8. Partea reclamantă a subliniat că, prin Decizia finală a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025, examinând atât cererea prealabilă, cât și Decizia ANTA nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, autoritatea ierarhic superioară a menținut în vigoare decizia ANTA și a respins cererea prealabilă ca neîntemeiată și inadmisibilă.

9. Partea reclamantă a explicat că S.R.L. „Riacomtrans", în calitate de operator de transport rutier, în baza unor extrase, a obținut în perioada 2023–2024 din partea ANTA trei autorizații de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional, valabile până în anul 2031, care îi conferă dreptul de a efectua transporturi rutiere de persoane pe traseele Chișinău – Hîrtopul Mic și Chișinău – Hîrtopul Mare.

10. Partea reclamantă a susținut că dreptul său vătămat constă în încălcarea dreptului de a continua activitatea de transport pe traseele stabilite, în temeiul autorizațiilor deținute. Operatorul de transport rutier S.R.L. „Lorcomtrans" a solicitat doar modificarea itinerarului în baza unei cereri, în timp ce S.R.L. „Riacomtrans" deține autorizații valabile, eliberate de ANTA.

11. Prin urmare, partea reclamantă a invocat că modificarea itinerarului prin Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 a generat o vătămare a drepturilor sale legitime, în calitate de operator de transport rutier.

12. Partea reclamantă a afirmat că autoritatea publică pârâtă – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, fără a motiva soluția din 11 decembrie 2025 asupra cererii prealabile, a

indicat în mod formalist sintagma „traseul se încadrează în limita de 50 km”, fără a prezenta dovezi justificative că itinerarul respectiv întrunește în mod real această distanță, mențiuni care, în opinia sa, au un caracter pur declarativ.

13. Partea reclamantă a menționat că autoritatea pârâtă nu și-a motivat soluția de respingere a cererii prealabile nici prin prisma faptului că S.R.L. „Riacomtrans” deține mai multe autorizații valabile, ceea ce, în opinia sa, demonstrează că drepturile societății reclamante au fost afectate. Autoritatea publică pârâtă, în calitate de entitate care acționează în regim de putere publică și în scopul realizării interesului public, avea obligația de a motiva actul administrativ individual, inclusiv sub aspectul modificării itinerarului serviciilor regulate Chișinău GA 17.55 – Hîrtopul Mic 15.45, Chișinău GA 08.00, 11.10, 12.30, 16.15, 14.30 – Hîrtopul Mare 06.20, 06.50, 09.30, 11.00, 06.00, cu stabilirea circulației pe drumul G75-R6 (Peresecina).

14. Partea reclamantă a punctat că autorizațiile deținute anterior de S.R.L. „Riacomtrans” sunt valabile și nu au fost anulate sau revocate. Prin urmare, reclamanta a susținut că Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, prin care s-a modificat itinerarul în baza cererii operatorului S.R.L. „Lorcomtrans”, este lipsit de motivare și urmează a fi anulat.

15. Partea reclamantă a evidențiat că, în cazul de față, măsura instituită de autoritatea publică nu este rezonabilă în raport cu scopul urmărit, întrucât nu a avut loc nicio ședință și niciun fel de discuții comune cu toți operatorii de transport în vederea modificării itinerarului respectiv. Dimpotrivă, întreaga procedură s-a limitat la simpla depunere a unei cereri de către S.R.L. „Lorcomtrans”.

16. În materie de drept, reclamanta S.R.L. „Riacomtrans” și-a întemeiat acțiunea în baza prevederilor art. 53 și 115 din Constituție, art. 6 și 15 din Legea nr. 514/1995 privind organizarea judecătorească, art. 5, 7, 166, 167 și 277 din Codul de procedură civilă, precum și ale art. 3, 5, 10, 11, 17, 20, 55 alin. (1) pct. 4), 189, 191 alin. (1), 203, 204, 206 alin. (1) lit. a) și b) și art. 209 alin. (1) din Codul administrativ (f.d. 6 – 10).

Poziția pârâților asupra acțiunii în contencios administrativ:

17. La 18 februarie 2026, Agenția Națională Transport Auto a depus referință, prin care a solicitat declararea acțiunii ca inadmisibilă, în temeiul art. 207 alin. (2) lit. e) din Codul administrativ. În cazul în care instanța va considera acțiunea admisibilă, a solicitat respingerea acțiunii depuse de S.R.L. „Riacomtrans” ca neîntemeiată (f.d. 39 – 42).

18. Pe 23 februarie 2026, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a depus referință, prin care a solicitat declararea acțiunii ca inadmisibilă, prin prisma prevederilor art. 17 din Codul administrativ. Totodată, în cazul în care instanța va considera acțiunea admisibilă, a solicitat respingerea acțiunii depuse de S.R.L. „Riacomtrans” ca neîntemeiată (f.d. 47 – 51).

Poziția participanților la proces în cadrul dezbaterilor judiciare:

19. În ședința de judecată, reprezentanții pârâților, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Cebotari Maria, și Agenția Națională Transport Auto, Stratan Vitalie, au susținut poziția procesuală exprimată în referințele depuse la dosar și au solicitat respingerea acțiunii ca neîntemeiată.

20. În cadrul ședinței de judecată, reprezentantul reclamantei S.R.L. „Riacomtrans”, avocatul Leșan Nicolae, deși a fost legal citat, cu indicarea locului, datei și orei desfășurării ședinței de judecată, nu s-a prezentat și nu a invocat motive temeinic justificate care să împiedice

participarea sa la examinarea cauzei. În aceste condiții, instanța a apreciat că sunt întrunite condițiile prevăzute de lege pentru examinarea cauzei în lipsa părții reclamante.

21. În acest context, instanța reține că, potrivit art. 218 lit. c) și d) din Codul administrativ, „*Examinarea şi soluţionarea în fond a acţiunii în contencios administrativ are loc conform prevederilor Codului de procedură civilă, cu următoarele excepţii: c) participanţii la proces care s-au prezentat cel puţin o dată în şedinţa de judecată pe parcursul examinării acţiunii în contencios administrativ sau au efectuat acte de procedură în contextul examinării acţiunii în contencios administrativ nu pot invoca lipsa citaţiei pentru efectuarea actelor de procedură la o dată ulterioară; d) neprezentarea la şedinţa de judecată, fără motive temeinic justificate, a participanţilor şi/sau a reprezentanţilor lor nu împiedică soluţionarea acţiunii în contenciosul administrativ.*”

22. Din materialele dosarului rezultă că inițial ședința de judecată a fost stabilită pentru data de 1 aprilie 2026, ora 10:00. La solicitarea reprezentantului reclamantei, avocatul Leșan Nicolae, examinarea cauzei a fost însă amânată, instanța acordându-i un termen suplimentar pentru a lua cunoștință de materialele prezentate de pârâți, în condițiile în care acesta a susținut că a recepționat doar citația instanței de judecată.

23. Instanța subliniază că noua ședință de judecată, stabilită pentru data de 6 aprilie 2026, ora 10:00, a fost fixată de comun acord cu reprezentantul reclamantei, avocatul Leșan Nicolae. Cu toate acestea, la 4 aprilie 2026, pe adresa electronică a instanței a parvenit o nouă cerere de amânare, prin care s-a invocat faptul că administratorul S.R.L. „Riacomtrans” dorește să participe personal la ședința de judecată, însă se află în concediu medical.

24. Instanța constată însă că această cerere nu a fost însoțită de niciun înscris care să confirme existența concediului medical sau imposibilitatea obiectivă a administratorului de a participa la ședința de judecată. Totodată, reclamanta este o persoană juridică reprezentată în prezenta cauză de un avocat ales, învestit cu împuterniciri depline pentru exercitarea drepturilor procesuale și susținerea poziției procesuale a acesteia. Or, necesitatea prezenței personale a administratorului nu a fost justificată în mod concret, iar imposibilitatea participării avocatului nu a fost invocată și nici demonstrată.

25. În acest context, instanța reține că exercitarea drepturilor procesuale trebuie să se realizeze cu bună-credință, iar orice cerere de amânare a examinării cauzei trebuie să fie întemeiată pe motive obiective și să fie susținută prin mijloace de probă corespunzătoare. Acest aspect este cu atât mai relevant în prezenta cauză, cu cât ședința din 6 aprilie 2026 a fost stabilită de comun acord cu reprezentantul reclamantei, iar cererea de amânare, formulată pentru a doua oară, nu este susținută de niciun element probator care să justifice imposibilitatea participării la proces.

26. În consecință, având în vedere că reprezentantul reclamantei nu s-a prezentat în ședința de judecată și nu a făcut dovada existenței unor impedimente obiective care să justifice lipsa sa ori necesitatea unei noi amânări, instanța apreciază că sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 218 lit. c) și d) din Codul administrativ pentru examinarea cauzei în lipsa părții reclamante. O asemenea soluție este pe deplin conformă exigențelor legale și nu poate fi calificată drept o încălcare a dreptului la apărare sau a dreptului la un proces echitabil, în condițiile în care părții i-a fost asigurată posibilitatea efectivă de a participa la judecarea cauzei și de a-și valorifica

drepturile procesuale, însă aceasta nu a înțeles să uzeze de aceste drepturi cu diligența impusă de lege.

27. În ședința de judecată, reprezentantul terțului S.R.L. „Lorcomtrans”, deși a fost legal citat cu privire la data, ora și locul examinării cauzei, nu s-a prezentat și nu a comunicat instanței motivele neprezentării sale. În aceste condiții, constatând că procedura de citare a fost legal îndeplinită și că nu au fost invocate ori probate motive temeinic justificate care să împiedice participarea la proces, instanța, în temeiul art. 218 lit. d) din Codul administrativ, a apreciat că neprezentarea terțului nu constituie un impediment pentru soluționarea cauzei și a dispus examinarea acesteia în lipsa reprezentantului S.R.L. „Lorcomtrans”.

MOTIVAREA INSTANȚEI

28. Analizând materialele dosarului, coroborând probele administrate cu dispozițiile legale incidente și apreciind argumentele invocate de participanții la proces, instanța de contencios administrativ constată că acțiunea depusă de S.R.L. „Riacomtrans” întrunește condițiile de admisibilitate, însă, în urma examinării fondului cauzei, apreciază că pretențiile formulate sunt neîntemeiate, pentru considerentele ce urmează a fi expuse în continuare.

Cu referire la admisibilitatea acțiunii:

29. În conformitate cu prevederile art. 207 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Instanța verifică din oficiu dacă sunt întrunite condițiile pentru admisibilitatea unei acțiuni în contenciosul administrativ. Dacă este inadmisibilă, acțiunea în contencios administrativ se declară ca atare prin încheiere judecătorească susceptibilă de recurs.*”

30. Potrivit art. 3 din Codul administrativ, „*legislaţia administrativă are drept scop reglementarea procedurii de înfăptuire a activităţii administrative şi a controlului judecătoresc asupra acesteia, în vederea asigurării respectării drepturilor şi a libertăţilor prevăzute de lege ale persoanelor fizice şi juridice, ţinându-se cont de interesul public şi de regulile statului de drept.*”

31. În conformitate cu art. 5 din Codul administrativ, „*activitatea administrativă reprezintă totalitatea actelor administrative individuale şi normative, a contractelor administrative, a actelor reale, precum şi a operațiunilor administrative realizate de autorităţile publice în regim de putere publică, prin care se organizează aplicarea legii şi se aplică nemijlocit legea.*”

32. Conform art. 10 alin. (1) din Codul 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.*”

33. Potrivit art. 11 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Codul administrativ, „*actele administrative individuale pot fi: acte defavorabile – actele care impun destinatarilor lor obligaţii, sancţiuni, sarcini sau afectează drepturile/interesele legitime ale persoanelor ori care resping, în tot sau în parte, acordarea avantajului solicitat. (2) Destinatarul unui act administrativ individual este doar persoana către care actul administrativ se îndreaptă. Terţii, ale căror drepturi sunt afectate de actul administrativ individual, nu sunt destinatarii acestuia.*”

34. Raportând prevederile art. 10 și art. 11 din Codul administrativ la circumstanțele concrete ale prezentei cauze, instanța reține că Ordinul Agenției Naționale Transport Auto nr. 337 din 21 octombrie 2025 constituie un act administrativ individual, întrucât reprezintă o măsură oficială adoptată de o autoritate publică pentru reglementarea unui caz individual de drept public și este apt să producă nemijlocit efecte juridice în materia organizării și prestării serviciilor regulate de transport rutier de persoane.

35. Totodată, deși Ordinul contestat a fost emis în temeiul cererii formulate de S.R.L. „Lorcomtrans" și vizează în mod direct modificarea itinerarului serviciilor regulate operate de această societate, instanța constată că actul este susceptibil să producă efecte juridice și asupra sferei juridice a reclamantei S.R.L. „Riacomtrans". Or, modificarea privește servicii regulate de transport rutier având aceleași capete de rută – Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mic și Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mare, pentru care și reclamanta deține autorizații valabile de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional.

36. În acest context, chiar dacă itinerarul aferent serviciilor prestate de S.R.L. „Riacomtrans" nu a fost modificat în mod direct prin Ordinul contestat, instanța reține că actul administrativ intervine asupra aceleiași relații juridice privind organizarea și prestarea serviciilor regulate de transport între aceleași localități și privește un segment de activitate pentru care reclamanta este titulara unor autorizații valabile. Din această perspectivă, actul este apt să afecteze drepturile și interesele legitime ale reclamantei.

37. De asemenea, instanța reține că Decizia nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025 și Decizia nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025 constituie, la rândul lor, acte administrative individuale defavorabile în sensul art. 11 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ. Or, prin aceste acte autoritățile publice au respins cererea prealabilă formulată de reclamantă și au refuzat revocarea Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, menținând astfel efectele juridice ale acestuia.

38. Conform art. 53 alin. (1) din Constituție, „*(1) Persoana vătămată într-un drept al său de o autoritate publică, printr- un act administrativ sau prin nesoluţionarea în termenul legal a unei cereri, este îndreptăţită să obţină recunoaşterea dreptului pretins, anularea actului şi repararea pagubei.*"

39. În conformitate cu art. 17 din Codul administrativ, „*drept vătămat este orice drept sau libertate stabilit/stabilită de lege căruia/căreia i se aduce atingere prin activitate administrative.*"

40. Potrivit art. 20 din Codul administrativ, „*dacă printr-o activitate administrativă se încalcă un drept legitim sau o libertate stabilită prin lege, acest drept poate fi revendicat printr-o acţiune în contencios administrativ, cu privire la care decid instanţele de judecată competente pentru examinarea procedurii de contencios administrativ, conform prezentului cod.*"

41. În accepţiunea art. 39 alin. (1) și (2) din Codul administrativ, „*(1) Controlul judecătoresc al activităţii administrative este garantat şi nu poate fi îngrădit. (2) Orice persoană care revendică un drept vătămat de către o autoritate publică în sensul art. 17 sau prin nesoluţionarea în termenul legal a unei cereri se poate adresa instanţei de judecată competente.*"

42. Potrivit art. 189 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Orice persoană care revendică încălcarea unui drept al său prin activitatea administrativă a unei autorităţi publice poate înainta o acţiune în contencios administrative.*”

43. Din corelarea normelor enunțate, se desprinde că unul dintre elementele definitorii ale acțiunii în contencios administrativ este revendicarea unui drept propriu, vătămat prin una dintre formele activității administrative. Procedura contenciosului administrativ are un caracter subiectiv, fiind inadmisibilă promovarea unei acțiuni în interes general (*actio popularis*), fără invocarea unui drept propriu pretins vătămat. În acest sens, reclamantul care înaintează acțiunea trebuie să urmărească și să justifice, din punct de vedere procesual, în cadrul testului de admisibilitate, revendicarea unui drept subiectiv propriu, căruia i se aduce atingere prin activitatea administrativă contestată.

44. Instanța de judecată subliniază că existența dreptului de a înainta o acțiune în contencios administrativ este o condiție esențială pentru judecarea pe fond a cauzei. Acest drept de a introduce o acțiune se bazează pe teoria juridică a posibilității, conform căreia o persoană poate avea calitatea de reclamant dacă există posibilitatea ca drepturile sale subiective să fi fost încălcate printr-un act administrativ individual. Astfel, este necesar ca persoana să demonstreze că actul administrativ contestat ar putea să fi afectat negativ drepturile sale subiective, pentru a justifica admisibilitatea cererii în contencios administrativ.

45. De asemenea, instanța relevă că, expresia „revendică încălcarea” potrivit art. 189 alin. (1) din Codul administrativ sugerează că, pentru a introduce o acțiune în contencios administrativ, nu este necesar ca reclamantul să demonstreze cu certitudine că drepturile sale au fost vătămate. Este suficient să existe o anumită posibilitate ca drepturile sale subiective să fi fost afectate negativ de un act administrativ. Această prevedere legală permite persoanelor să solicite protecție juridică și să conteste acte administrative care, chiar dacă nu au cauzat încă o vătămare concretă, au potențialul de a produce o astfel de vătămare. Prin urmare, cerința este mai degrabă de a arăta o probabilitate sau o posibilitate rezonabilă a încălcării drepturilor, decât de a dovedi efectiv această încălcare. Astfel, sistemul de contencios administrativ se deschide pentru o protecție preventivă a drepturilor subiective, permițând intervenția juridică înainte ca vătămarea să devină ireparabilă.

46. În speță, instanța constată că S.R.L. „Riacomtrans” nu urmărește, prin acțiunea formulată, apărarea unui interes general sau exercitarea unei acțiuni de tip *actio popularis*, ci invocă atingerea adusă unei poziții juridice individuale, rezultată din autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional deținute de aceasta și din dreptul de a desfășura activitatea autorizată în condițiile stabilite prin actele administrative emise în favoarea sa.

47. În acest context, instanța evidențiază că reclamanta a invocat vătămarea dreptului propriu în motivele de fapt și de drept ale cererii de chemare în judecată. Astfel, în esență, aceasta susține că modificarea itinerarului aprobată prin Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, deși privește serviciile operate de un alt operator de transport, produce consecințe asupra segmentului de transport pentru care deține autorizații valabile și este susceptibilă să influențeze modalitatea de exercitare a drepturilor conferite prin acestea.

48. Noțiunea „revendică încălcarea” nu echivalează cu noțiunea de „vătămare a dreptului”. „Revendicarea încălcării” justifică dreptul reclamantului, în sens procesual, de a înainta acțiunea

în contencios administrativ, iar „vătămarea dreptului” se dovedește prin probațiune, fiind o problemă de fond. Astfel, constatarea vătămării dreptului trebuie să constituie, de fiecare dată, un element de fond, în caz contrar, acțiunea urmează a fi examinată în fond de către instanța competentă, pentru a nu îngrădi accesul la justiție (art. 6 CEDO, art. 20 din Constituție, art. 39 din Codul administrativ).

49. Deci, reclamantul are dreptul de a înainta acțiune în contencios administrativ ori de câte ori, în urma unei examinări *prima facie* a circumstanțelor invocate în cererea de chemare în judecată, a actelor și a dosarului administrativ, rezultă probabilitatea (posibilitatea) lezării unui drept al său prin actul administrativ individual contestat. Probabilitatea vătămării unui drept subiectiv se prezumă de fiecare dată când o persoană este destinatar al unui act administrativ individual defavorabil sau are calitatea de terț, în sensul art. 11 alin. (2) teza întâi din Codul administrativ.

50. Astfel, instanța de judecată nu poate reține argumentul pârâților potrivit căruia reclamanta nu ar fi probat existența dreptului vătămat. Or, după cum s-a indicat și anterior, la etapa verificării admisibilității acțiunii, instanța examinează dacă, din susținerile reclamantei, raportate la actele anexate și la natura actului contestat, rezultă posibilitatea afectării unui drept în sensul art. 17 din Codul administrativ. Existența autorizațiilor valabile invocate de reclamantă, precum și modificarea itinerarului unor servicii regulate de transport care au aceleași puncte de plecare și de sosire – Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mic și Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mare, constituie elemente suficiente pentru a justifica accesul acesteia la controlul judecătoresc.

51. Mai mult, instanța reține că modificarea itinerarului serviciilor regulate operate de S.R.L. „Lorcomtrans” este, prin natura sa, aptă să producă consecințe asupra poziției juridice și economice a S.R.L. „Riacomtrans”, care prestează servicii regulate de transport pe aceleași relații de transport și în temeiul unor autorizații valabile. În mod obiectiv, o asemenea modificare ar putea fi susceptibilă să genereze inclusiv consecințe patrimoniale, prin influențarea fluxului de pasageri și a condițiilor de desfășurare a activității economice a reclamantei. Cu toate acestea, simpla aptitudine a actului administrativ de a produce asemenea efecte este suficientă pentru justificarea interesului procesual și a admisibilității acțiunii, fără a echivala cu dovada existenței unei vătămări efective în sensul art. 224 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ.

52. Astfel, chestiunea dacă drepturile unei persoane au fost efectiv încălcate reprezintă o chestiune de fond, care urmează a fi analizată în cadrul examinării pe fond a cauzei. În cazul acțiunii în contestare, reglementate de art. 224 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ, ***existența unei vătămări a drepturilor reclamantului constituie o condiție cumulativă pentru admiterea acțiunii***, alături de constatarea caracterului ilegal al actului administrativ individual defavorabil.

53. În această ordine de idei, instanța apreciază că alegațiile pârâților referitoare la inadmisibilitatea acțiunii, întemeiate pe pretinsa lipsă a dreptului reclamantei de a promova o acțiune în contencios administrativ, sunt neîntemeiate. O asemenea interpretare ar presupune o confundare a condițiilor de admisibilitate cu aspectele ce țin de fondul raportului juridic litigios și ar conduce la aplicarea nejustificată a sancțiunii procesuale prevăzute de art. 207 alin. (3) din Codul administrativ. Or, declararea inadmisibilității acțiunii conform art. 207 alin. (2) lit. e) din Codul administrativ produce efecte procesuale semnificative, inclusiv sub aspectul imposibilității introducerii unei noi acțiuni având același obiect și aceleași temeiuri, motiv pentru care această

sancțiune trebuie aplicată restrictiv și numai în situațiile în care lipsa condițiilor de admisibilitate rezultă în mod evident și neechivoc din circumstanțele cauzei.

54. Totodată, o interpretare extensivă a dispozițiilor privind inadmisibilitatea, prin transformarea verificării *prima facie* a revendicării unui drept într-o analiză anticipată a temeiniciei pretențiilor formulate, ar conduce la restrângerea nejustificată a dreptului de acces la o instanță, garantat de art. 20 din Constituția Republicii Moldova și art. 6 § 1 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale. În acest sens, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a subliniat în cauza *Dulimi și Montana Management Inc. c. Elveției* (Marea Cameră, Hotărârea din 21 iunie 2016, cererile nr. 5809/08 și 13055/10, § 131) că justițiabilii trebuie să beneficieze de posibilitatea efectivă de a supune controlului judecătoresc susținerile privind încălcarea drepturilor lor și că accesul la un tribunal nu poate fi golit de conținut prin interpretări excesiv de restrictive ale normelor procedurale.

55. Raportând aceste principii la circumstanțele prezentei cauze, instanța constată că S.R.L. „Riacomtrans" a identificat în mod concret actele administrative contestate, a indicat drepturile și interesele legitime pe care pretinde că acestea le afectează și a invocat existența unei poziții juridice proprii, rezultată din autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional deținute. În aceste condiții, reclamanta a revendicat, în sensul art. 17 și art. 39 din Codul administrativ, apărarea unui drept pretins vătămat prin activitatea administrativă contestată, fiind astfel întrunită condiția privind revendicarea unui drept propriu, iar eventuala existență ori inexistență a unei vătămări efective urmează a fi stabilită exclusiv în cadrul examinării fondului litigiului.

56. În consecință, instanța conchide că nu sunt întrunite temeiurile prevăzute de art. 207 alin. (2) lit. e) din Codul administrativ pentru declararea inadmisibilității acțiunii. Prin urmare, excepția inadmisibilității invocată de pârâți urmează a fi respinsă ca neîntemeiată, iar cauza urmează a fi examinată în continuare sub aspectul fondului pretențiilor deduse judecății.

57. Potrivit art. 191 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Cu excepţia cazurilor prevăzute la alin.(2) şi (3), judecătoriile soluţionează în fond toate acţiunile în contencios administrativ.*"

58. În acord cu prevederile art. 196 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Acţiunea în contencios administrativ se depune la instanţa de judecată în a cărei rază teritorială îşi are sediul autoritatea publică care a desfăşurat activitatea administrativă contestată, dacă legea nu prevede altfel.*"

59. Astfel, instanța reține că obiectul acțiunii nu se încadrează în ipotezele de excepție prevăzute la art. 191 alin. (2) și (3) din Codul administrativ, motiv pentru care competența materială de soluționare în fond aparține judecătoriei. Totodată, având în vedere sediul autorității publice emitente a actului administrativ contestat, competența teritorială de examinare a cauzei revine Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani.

60. Prin urmare, acțiunea în contencios administrativ a fost înaintată de reclamanta S.R.L. „Riacomtrans" cu respectarea competenței jurisdicționale materiale și teritoriale.

61. Sub aspectul respectării procedurii prealabile, instanța reține că, potrivit art. 19 din Codul administrativ, „*cererea prealabilă este instituţia care oferă o cale de soluţionare prejudiciară a litigiilor administrative.*"

62. Conform art. 162 alin. (1) și alin. (3) lit. a) din Codul administrativ, „*(1) Procedura prealabilă urmăreşte scopul de a verifica legalitatea actelor administrative individuale. (3) Cererea prealabilă poate fi îndreptată spre: a) anularea în tot sau în parte a unui act administrativ individual ilegal sau nul.*”

63. La rândul său prevederile art. 164 alin. (1) Cod administrativ, stipulează că „(1) *Cererea prealabilă se depune în scris la autoritatea publică emitentă.*”

64. Conform art. 165 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Cererea prealabilă se depune în termen de 30 de zile de la comunicarea sau notificarea actului administrativ individual ori a respingerii petiţiei. Dacă autoritatea publică nu soluţionează cererea în termenul prevăzut de prezentul cod, cererea prealabilă poate fi depusă în decursul unui an de la expirarea termenului.*”

65. Potrivit art. 167 alin. (1) – (3) din Codul administrativ, „*(1) Dacă consideră cererea prealabilă ca fiind admisibilă şi întemeiată, autoritatea publică emitentă anulează în tot sau în parte actul administrativ individual contestat sau emite actul administrativ individual solicitat. (2) Dacă respinge în tot sau în parte cererea prealabilă ca fiind inadmisibilă sau neîntemeiată, autoritatea publică emitentă transmite dosarul administrativ cu toate actele autorităţii publice ierarhic superioare. (3) Autoritatea publică emitentă soluţionează cererea prealabilă în termen de 15 zile calendaristice. Prevederile art.60 alin.(2)–(5) se aplică corespunzător.*”

66. În acord cu prevederile art. 168 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Dacă autoritatea publică emitentă a respins în tot cererea prealabilă, decizia definitivă cu privire la cererea prealabilă este luată de autoritatea publică ierarhic superioară. Dacă autoritatea publică emitentă a respins în parte cererea prealabilă, autoritatea publică ierarhic superioară soluţionează doar partea respinsă a cererii prealabile.*”

67. Articolul 208 alin. (1) din Codul administrativ, prescrie că „*(1) Până la înaintarea acţiunii în contencios administrativ se va respecta procedura prealabilă, cu excepţiile prevăzute de lege.*”

68. Astfel, din materialele dosarului rezultă că, la 10 noiembrie 2025, avocatul Leșan Nicolae, acționând în interesele S.R.L. „Riacomtrans”, a depus la Agenția Națională Transport Auto o cerere prealabilă prin care a solicitat abrogarea Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025.

69. Ulterior, prin Decizia ANTA nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, cererea prealabilă a fost respinsă ca nefondată și neîntemeiată, iar, în conformitate cu prevederile art. 168 alin. (1) din Codul administrativ, dosarul administrativ și decizia adoptată au fost transmise Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică ierarhic superioară, pentru soluționarea definitivă a procedurii prealabile.

70. Prin Decizia nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a respins cererea prealabilă formulată de reclamantă ca neîntemeiată și inadmisibilă.

71. Astfel, raportând dispozițiile legale menționate la circumstanțele prezentei cauze, instanța constată că, până la înaintarea acțiunii în contencios administrativ, reclamanta S.R.L. „Riacomtrans” a respectat în mod corespunzător procedura prealabilă obligatorie instituită de Codul administrativ.

72. Sub aspectul respectării termenului de înaintare a acțiunii în contencios administrativ, instanța reține că, potrivit art. 209 alin. (1) lit. a) din Codul 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.*”

73. În speță, instanța constată că Decizia Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025 a fost notificată reclamantei la data de 29 decembrie 2025, fapt confirmat prin înscrisurile anexate la dosar (f.d. 27, 28). Totodată, acțiunea în contencios administrativ a fost depusă prin intermediul serviciului poștal la data de 28 ianuarie 2026 (f.d. 30).

74. În aceste împrejurări, instanța reține că sesizarea instanței a avut loc în interiorul termenului legal de 30 de zile prevăzut de art. 209 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ.

75. Astfel, în urma verificării din oficiu a condițiilor de admisibilitate, astfel cum impune art. 207 alin. (1) din Codul administrativ, și prin raportare la circumstanțele de fapt stabilite în cauză, instanța constată că prezenta acțiune întrunește toate cerințele legale pentru a fi examinată în fond. În acest sens, reclamanta S.R.L. „Riacomtrans” revendică încălcarea unui drept în sensul art. 17 din Codul administrativ, a respectat procedura prealabilă obligatorie prevăzută de art. 208 din Codul administrativ și a sesizat instanța în interiorul termenului legal prevăzut de art. 209 din același cod. Totodată, cererea de chemare în judecată a fost formulată și semnată de un reprezentant împuternicit în condițiile legii.

76. De asemenea, din materialele dosarului nu rezultă existența vreunuia dintre cazurile de inadmisibilitate prevăzute de art. 207 alin. (2) lit. a)-c) și g)-h) din Codul administrativ. Astfel, nu s-a constatat existența unei hotărâri judecătorești definitive pronunțate între aceleași părți, având același obiect și aceleași temeiuri de drept, a unei încheieri de încetare a procesului în legătură cu renunțarea la acțiune, retragerea acesteia sau încheierea unei tranzacții de împăcare, a unui litigiu pendinte între aceleași părți, cu același obiect și aceleași temeiuri de drept, și nici faptul că acțiunea ar fi fost depusă de o persoană fără împuterniciri ori că aceasta nu ar corespunde cerințelor de formă prevăzute de lege.

77. În consecință, instanța conchide că nu există impedimente procesuale pentru examinarea prezentei acțiuni în fond, nefiind incidente motivele de inadmisibilitate prevăzute de art. 207 alin. (2) din Codul administrativ.

Cu referire la fondul acțiunii:

78. În conformitate cu prevederile art. 224 alin. (1) lit. a) și f) din Codul administrativ, „*(1) Examinând acţiunea în contencios administrativ în fond, instanţa de judecată adoptă una dintre următoarele hotărâri: a) în baza unei acţiuni în contestare, anulează în tot sau în parte actul administrativ individual, precum şi o eventuală decizie de soluţionare a cererii prealabile,* ***dacă acestea sunt ilegale şi prin ele reclamantul este vătămat în drepturile sale; f) respinge acţiunea ca fiind neîntemeiată, dacă nu sunt îndeplinite condiţiile de adoptare a unei hotărîri prevăzute la lit. a)–e).***”

79. Conform jurisprudenței Curții Europene a Drepturilor Omului (în continuare CtEDO), instanța de judecată, în conformitate cu exigențele unui proces echitabil și având în vedere rolul

determinant al concluziilor sale, are obligația de a examina efectiv problemele esențiale supuse aprecierii (hotărârea *Hiro Balani v. Spain*, nr. 18064/91 din 9 decembrie 1994, §27; hotărârea *Georgiadis v. Greece*, nr. 21522/93 din 29 mai 1997, §43).

80. Potrivit art. 22 alin. (1) din Codul administrativ, „*(1) Autoritățile publice și instanțele de judecată competente cercetează starea de fapt din oficiu. Acestea stabilesc felul și volumul cercetărilor și nu sunt legate nici de expunerile participanților, nici de cererile lor de reclamare a probelor.*"

81. Conform art. 219 alin. (1) și (3) din Codul administrativ, „*(1) 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. (3) Instanţa de judecată nu are dreptul să depăşească limitele pretenţiilor din acţiune, însă, totodată, nu este legată de textul cererilor formulate de participanţii la proces.*"

82. Pe parcursul judecării cauzei, instanța de judecată a constatat că, reclamanta S.R.L. „Riacomtrans" deține Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional, seria ANTA, nr. de înregistrare 0128608, eliberată la 4 septembrie 2024 în baza Ordinului ANTA nr. 208 din 13 august 2024, valabilă până la 12 octombrie 2029, pentru efectuarea transportului rutier de persoane pe ruta regulată Chișinău – Hîrtopul Mare.

83. Potrivit graficului de circulație anexat autorizației, ruta Chișinău – Hîrtopul Mare (cod 4832) este deservită zilnic (zilele 1–7), în regim anual, având ca puncte de staționare: Chișinău GA, Stețcani, Ișnovăț și Hîrtopul Mare. Conform graficului aprobat, cursa tur (483201) pleacă din Chișinău GA la ora 18:25, cu staționări la Stețcani (19:27–19:28) și Ișnovăț (19:34–19:35), ajungând la Hîrtopul Mare la ora 19:45. Cursa retur (483202) pleacă din Hîrtopul Mare la ora 16:40, cu staționări la Ișnovăț (16:50–16:51) și Stețcani (16:57–16:58), sosind în Chișinău GA la ora 18:00 (f.d. 12 - 13).

84. De asemenea, reclamanta deține Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional, seria ANTA, nr. de înregistrare 0128987, eliberată la 20 decembrie 2024 și valabilă până la 16 ianuarie 2031, emisă în baza Ordinului ANTA nr. 289 din 25 noiembrie 2024, prin care este autorizată să efectueze transport rutier de persoane pe ruta regulată Chișinău – Hîrtopul Mic.

85. Potrivit graficului de circulație anexat autorizației, ruta Chișinău – Hîrtopul Mic (cod 1367) este deservită în zilele 1, 2, 3, 4, 5 și 6, în regim anual, având ca puncte de staționare: Chișinău GA, Rîșcova, Ișnovăț și Hîrtopul Mic. Conform graficului aprobat, cursa tur (136703) pleacă din Chișinău GA la ora 16:13, cu staționări la Rîșcova (17:27–17:28) și Ișnovăț (17:34–17:35), ajungând la Hîrtopul Mic la ora 17:50. Cursa retur (136704) pleacă din Hîrtopul Mic la ora 14:34, cu staționări la Ișnovăț (14:49–14:50) și Rîșcova (14:56–14:57), sosind în Chișinău GA la ora 16:11 (f.d. 14-15).

86. Totodată, reclamanta deține și Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional, seria ANTA, nr. de înregistrare 0126493, eliberată la 4 iulie 2023 și valabilă până la 3 iulie 2031, emisă în baza Ordinului ANTA nr. 210 din 24 iunie 2021, prin care este autorizată să efectueze transport rutier de persoane pe ruta regulată Chișinău – Hîrtopul Mic.

87. Potrivit graficului de circulație anexat autorizației, ruta Chișinău – Hîrtopul Mic (cod 1367) este deservită zilnic (zilele 1–7), în regim anual, având ca puncte de staționare: Chișinău

GA, Peresecina + Telești, Stețcani, Rîșcova, Ișnovăț și Hîrtopul Mic. Conform graficului aprobat, cursa tur (136701) pleacă din Chișinău GA la ora 13:30, cu staționări la Peresecina + Telești (14:24–14:25), Stețcani (14:40–14:41), Rîșcova (14:46–14:47) și Ișnovăț (14:53–14:54), ajungând la Hîrtopul Mic la ora 15:09. Cursa retur (136702) pleacă din Hîrtopul Mic la ora 07:44, cu staționări la Ișnovăț (07:59–08:00), Rîșcova (08:06–08:07), Stețcani (08:12–08:13) și Peresecina + Telești (08:28–08:29), sosind în Chișinău GA la ora 09:23 (f.d. 16-17).

88. Prin scrisoarea nr. 43D din 5 iunie 2024, Primăria comunei Hîrtopul Mare a solicitat Agenției Naționale Transport Auto modificarea itinerarului curselor Chișinău GA 17:55 – Hîrtopul Mic 15:45 și Chișinău GA 08:00, 11:10, 12:30, 16:15, 14:30 – Hîrtopul Mare 06:00, 06:20, 06:50, 09:30 și 11:00, deservite de către S.R.L. „Lorcomtrans", prin înlocuirea traseului existent pe drumul G75 – G72 – R6 (Orhincea) cu traseul pe drumul regional G75 – R6 (Peresecina), motivând că itinerarul existent a generat multiple plângeri și nemulțumiri din partea locuitorilor comunei (f.d.a. 22).

89. Prin scrisoarea nr. 215 din 2 iulie 2024, Președintele raionului Criuleni, având în vedere multiplele plângeri și nemulțumiri ale locuitorilor comunei, generate de faptul că tariful și lungimea cursei sunt mai mari în comparație cu itinerarul prin satul Peresecina, precum și adresarea Primăriei comunei Hîrtopul Mare, a solicitat intervenția Agenției Naționale Transport Auto în vederea modificării itinerarului prin satul Peresecina, pe drumul G75–R6 (f.d.a. 21).

90. Prin răspunsul nr. 08/3-1-4281 din 12 iulie 2024, Agenția Națională Transport Auto a examinat demersul privind modificarea itinerarului curselor interraionale și a comunicat că, modificarea Programului de transport rutier interraional se efectuează doar la expirarea termenului de 12 luni de la data autorizării serviciului regulat de transport rutier de persoane sau de la data operării ultimelor modificări privind serviciul respectiv. În acest sens, s-a reținut că ultima modificare a itinerarului rutelor în discuție a fost efectuată prin Ordinul ANTA nr. 150 din 17 aprilie 2024, motiv pentru care cererea înaintată nu a fost soluționată (f.d.a. 20).

91. La 15 septembrie 2025, S.R.L. „Lorcomtrans" a solicitat Agenției Naționale Transport Auto modificarea traseului Hîrtopul Mare – Chișinău, invocând nemulțumirea locuitorilor satelor Hîrtopul Mare și Hîrtopul Mic față de traseul existent pe drumul regional G72-R6 (Orhincea), motivată de faptul că majoritatea călătorilor se deplasează la muncă și la studii în mun. Chișinău, iar traseul respectiv, fiind mai lung, generează întârzieri la serviciu și la școală/universitate. Totodată, s-a solicitat redirecționarea curselor interraionale Chișinău – Hîrtopul Mare și Chișinău – Hîrtopul Mic pe drumul regional G75-R6 (Peresecina) (f.d.a. 28).

92. Prin Ordinul Agenției Naționale Transport Auto nr. 337 din 21 octombrie 2025 „Cu privire la modificarea Programului de transport rutier interraional", s-a dispus modificarea Programului de transport rutier interraional prin modificarea itinerarului serviciilor regulate Chișinău GA 17:55 – Hîrtopul Mic 15:45 și Chișinău GA 08:00, 11:10, 12:30, 16:15, 14:30 – Hîrtopul Mare 06:20, 06:50, 09:30, 11:00, 06:00, cu stabilirea circulației pe drumul G75-R6 (Peresecina) (f.d.a. 11).

93. Exprimându-și dezacordul cu actul administrativ enunțat, la 10 noiembrie 2025, S.R.L. „Riacomtrans" s-a adresat Agenției Naționale Transport Auto cu o cerere prealabilă prin care a solicitat anularea Ordinului nr. 337 din 21 octombrie 2025 (f.d.a. 6–8).

94. Prin Ordinul Agenției Naționale Transport Auto nr. 380 din 25 noiembrie 2024 „Privind rectificarea Ordinului Agenției nr. 337 din 21 octombrie 2025 cu privire la modificarea Programului de transport rutier interraional”, s-a dispus substituirea sintagmei „art. 36 alin. (1) lit. g)” cu sintagma „art. 36 alin. (1) lit. f)”, fiind menționate, totodată, obligația Direcției organizare transport persoane de a informa părțile interesate și posibilitatea contestării ordinului cu cerere prealabilă în termen de 30 de zile de la comunicare sau notificare, în conformitate cu prevederile Codului administrativ.

95. Prin Decizia Agenției Naționale Transport Auto nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, cererea prealabilă a fost respinsă ca nefondată și neîntemeiată (f.d.a. 4-5).

96. Prin decizia Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025, a fost menținută în vigoare Decizia ANTA nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025, iar cererea prealabilă a fost respinsă ca inadmisibilă și neîntemeiată (f.d.a. 1–2).

97. Nefiind de acord cu actele administrative menționate, la 28 ianuarie 2026, S.R.L. „Riacomtrans” a înaintat prezenta acțiune în contencios administrativ.

98. Instanța de judecată, coroborând circumstanțele de fapt reținute în cauză cu normele de drept aplicabile raportului juridic litigios, ajunge la concluzia că acțiunea formulată de S.R.L. „Riacomtrans” este neîntemeiată și, în consecință, urmează a fi respinsă.

Legislația pertinentă examinării pretențiilor deduse judecății:

99. Prevederile relevante ale Codului administrativ sunt următoarele:

Articolul 29

Proporţionalitatea

„*(1) Orice măsură întreprinsă de autorităţile publice prin care se afectează drepturile sau libertăţile prevăzute de lege trebuie să corespundă principiului proporţionalităţii.*

(2) O măsură întreprinsă de autorităţile publice este proporţională dacă: a) este potrivită pentru atingerea scopului urmărit în temeiul împuternicirii atribuite prin lege; b) este necesară pentru atingerea scopului; c) este rezonabilă.

(3) Măsura întreprinsă de autorităţile publice este una rezonabilă dacă ingerinţa produsă prin ea nu este disproporţională în raport cu scopul urmărit.”

Articolul 31

Motivarea

„*Actele administrative individuale şi operaţiunile administrative scrise trebuie să fie motivate.*”

Articolul 31

Sarcina probaţiunii

„*(1) Fiecare participant probează faptele pe care îşi întemeiază pretenţia.*

(2) Prin derogare de la prevederile alin.(1), fiecare participant probează faptele atribuite exclusiv sferei sale.

(3) Reglementări suplimentare sau derogatorii sunt admisibile doar în baza prevederilor legale.”

Articolul 118

Motivarea

„*(1) Motivarea este operaţiunea administrativă prin care se expun considerentele care justifică emiterea unui act administrativ individual. În motivare se indică temeiurile esenţiale de drept şi de fapt pe care le-a luat în considerare autoritatea publică pentru decizia sa. Din motivarea deciziilor discreţionare trebuie să poată fi recunoscute şi punctele de vedere din care autoritatea publică a reieşit la exercitarea dreptului discreţionar. Motivarea trebuie să se refere şi la argumentele expuse în cadrul audierii.*

(2) Motivarea completă a unui act administrativ individual cuprinde: a) motivarea în drept – temeiul legal pentru emiterea actului administrativ, inclusiv formele procedurale obligatorii pe care se bazează actul; b) motivarea în fapt – oportunitatea emiterii actului administrativ, inclusiv modul de exercitare a dreptului discreţionar, dacă este cazul; c) în cazul actelor administrative defavorabile – o descriere succintă a procedurii administrative care a stat la baza emiterii actului: investigaţii, probe, audieri, opinii ale participanţilor contrare conţinutului final al actului etc.

(3) Motivarea completă este obligatorie, este parte integrantă a actului administrativ individual şi condiţionează legalitatea acestuia.

(4) Motivarea nu este obligatorie în cazul în care: a) autoritatea publică admite o petiţie în totalitate fără ca prin decizia de soluţionare a ei să fie afectate drepturile sau interesele legitime ale altor persoane; b) acest lucru este prevăzut expres de lege; sau c) autoritatea publică emite acte administrative individuale de acelaşi fel într-un număr mai mare sau automatizat şi, conform circumstanţelor de fapt ale cazului în parte, nu se cere o motivare.”

Articolul 131

Rectificarea

„*(1) Rectificarea este operaţiunea de corectare a erorilor evidente (greşeli de redactare, de calcul sau similare) dintr-un act administrativ individual.*

(2) Pe calea rectificării nu se permite modificarea efectelor juridice ale actelor administrative individuale.

(3) Competenţa de a rectifica aparţine, din oficiu sau la cererea participanţilor, autorităţii publice care a emis actul administrativ individual.

(4) Rectificarea produce efecte juridice din momentul comunicării ei participanţilor.

(5) Autoritatea publică are dreptul să ceară prezentarea actului administrativ individual ce urmează a fi rectificat, inclusiv toate copiile legalizate ale acestuia care au fost eliberate.”

Articolul 225

Limitele controlului judecătoresc

„*(1) Instanţa de judecată nu este competentă să se pronunţe asupra oportunităţii unui act administrativ.*

(2) Verificarea exercitării de către autoritatea publică a dreptului discreţionar se limitează la faptul dacă autoritatea publică: a) şi-a exercitat dreptul discreţionar; b) a luat în considerare toate faptele relevante; c) a respectat limitele legale ale dreptului discreţionar; d) şi-a exercitat dreptul discreţionar conform scopului acordat prin lege.”

100. Prevederile relevante ale Codului transporturilor rutiere sunt următoarele:

Articolul 5

„(1) În sensul prezentului cod, următoarele noţiuni semnifică:

[...] ***autorizaţie de transport rutier de persoane prin servicii regulate*** *– document care atestă dreptul operatorului de transport rutier de a efectua transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate pe un anumit traseu, conform graficului de circulaţie prestabilit şi programului de transport rutier, pe perioada sa de valabilitate; [...]*

cursă *– traseu parcurs de un autobuz/autocar care, după atingerea punctului de destinaţie, revine la punctul de plecare în cadrul aceleiaşi operaţiuni de transport de persoane; [...]*

grafic de circulație *– document care conține informații cu privire la: denumirea rutei, capetele de rută, autogările, stațiile publice aflate pe traseu, distanțele dintre acestea, orele de plecare/sosire din/în capetele de rută și din/în stațiile publice/autogările aflate pe traseu, capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului, regimul de deservire;*

itinerar *– reprezentare schematică sau extras de hartă ce stabilește traseul de deplasare pe drumurile publice pe care se desfășoară operațiunea de transport rutier și include, în cazul serviciilor regulate de transport rutier în trafic internațional, interraional și raional, localitățile punctelor inițiale, de tranzit și terminus, iar în cazul serviciilor regulate de transport rutier în trafic local și municipal –denumirile străzilor pe care se efectuează serviciul regulat și/sau stațiile publice din interiorul localității; [...]*

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. [...]*"

Articolul 6

„*(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: [...] c) garantarea respectării drepturilor şi intereselor consumatorilor de servicii de transport rutier; c[1]) respectarea cadrului normativ din domeniul muncii, al securităţii şi sănătăţii în muncă; d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social şi de mediu ale localităţilor; e) administrarea eficientă a bunurilor aparţinând 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. [...]

(3) Administrarea publică în domeniul transporturilor rutiere este exercitată de autorităţile administraţiei publice centrale de specialitate, de autorităţile administraţiei publice locale şi de alte autorităţi abilitate prin lege, în limitele competenţelor. [...]"

Articolul 9

„*(1) Funcţiile de bază ale Agenţiei sunt: [...] b) eliberarea autorizaţiilor pentru activităţile de transport rutier sau pentru activităţile conexe transportului rutier, prevăzute de prezentul cod. [...]*

(2) Agenția are următoarele atribuții principale: a) monitorizează implementarea principiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier raionale; b) elaborează și aprobă programul de transport rutier interraional şi programul de transport rutier internațional; c) avizează, în termen de 20 de zile, modificările propuse la programele de transport rutier raionale în vederea asigurării corelării acestora cu programul de transport rutier interraional; d) autorizează activitățile de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și internațional, conform prevederilor legislației naționale, acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte. [...]"

Articolul 33

„*(1) Există următoarele tipuri de programe de transport rutier: a) program de transport rutier local; b) program de transport rutier municipal; c) program de transport rutier raional; d) program de transport rutier interraional; e) program de transport rutier internațional.*

(2) Programele de transport rutier se elaborează, se aprobă și se modifică de către autoritățile competente, în condițiile prezentului cod, ținând cont de necesitățile de transport existente ale populației și de evoluția acestora. Programele de transport rutier includ cursele ce acoperă necesitățile menționate, cu respectarea criteriilor prevăzute în prezentul cod. [...]

(5) Programul de transport rutier interraional se elaborează, se aprobă și se modifică de către Agenție la propunerea autorităților administrației publice locale de nivelul întâi sau de nivelul al doilea ori la propunerea operatorilor de transport rutier, în condițiile prezentului cod. Programul de transport rutier interraional se publică pe pagina web oficială a Agenției."

Articolul 36

„*(1) Programul de transport rutier interraional și programele de transport rutier raionale se elaborează, se aprobă și se modifică în baza următoarelor principii de legătură a localităților: [...]* ***f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);*** *g) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centrele raionale se află în direcție opusă față de municipii, iar până în municipiu nu este alt centru raional. [...]*

Articolul 37

„*(1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin: [...] e) modificarea graficelor de circulație și/sau itinerarelor. [...]*

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

(3) La modificarea programului de transport rutier interraional sau a celui raional, între plecările din localitățile cap de rută comune ale curselor incluse în aceste programe trebuie să se asigure un interval de 15 minute, fără a fi luate în considerare cursele intermediare.

(4) Modificarea programului de transport rutier interraional și a celor raionale este condiționată de respectarea intervalului menționat la alin. (3).

(5) Modificarea programului de transport rutier interraional și a celor raionale conform prevederilor alin. (1) lit. b) și e) se inițiază de autoritatea competentă, de autoritatea administrației publice locale sau la cererea operatorului de transport rutier și se efectuează doar la expirarea termenului de 12 luni de la data autorizării serviciului regulat de transport rutier de persoane sau de la data operării ultimelor modificări privind serviciul respectiv.

(6) În situațiile prevăzute la alin. (1), dacă modificarea programului de transport rutier interraional sau a celui raional este efectuată la cererea operatorului de transport rutier, autoritatea competentă va solicita avizul autorităților administrației publice locale din localitățile afectate de modificarea propusă. Avizul negativ al autorității administrației publice locale constituie temei de refuz doar dacă, în urma modificării, locuitorii localității nu mai au garantat accesul la serviciile de transport.

(7) În situațiile prevăzute la alin. (1) lit. b), e), g) și h), dacă modificarea este inițiată de autoritatea competentă sau de autoritatea administrației publice locale, aceasta se efectuează doar cu acordul operatorului de transport rutier antrenat la deservirea serviciului regulat supus modificării."

Considerentele instanței:

101. Raportând cadrul normativ incident la circumstanțele de fapt stabilite în cauză, instanța reține că Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 a fost emis de autoritatea competentă, în limitele atribuțiilor conferite de lege, cu respectarea condițiilor prevăzute de Codul transporturilor rutiere. Din analiza actelor dosarului nu rezultă existența unor împrejurări care să conducă la concluzia că autoritatea ar fi acționat în afara competențelor sale legale sau cu încălcarea condițiilor expres prevăzute de lege pentru modificarea itinerarelor serviciilor regulate.

102. După cum s-a constatat și anterior, prin cererea nr. 01/5893 din 15 septembrie 2025, S.R.L. „Lorcomtrans" a solicitat modificarea itinerarului serviciilor regulate Chișinău – Hîrtopul Mare și Chișinău – Hîrtopul Mic prin stabilirea circulației pe drumul G75–R6 (Peresecina), solicitare care relua demersurile formulate anterior de autoritățile administrației publice locale, inclusiv demersul Consiliului raional Criuleni nr. 215 din 2 iulie 2024 și demersul Primăriei comunei Hîrtopul Mare nr. 43D din 5 iunie 2024, ambele întemeiate pe sesizările și nemulțumirile exprimate de locuitorii localităților deservite și pe necesitatea asigurării unui acces mai rapid și mai eficient la municipiul Chișinău.

103. Totodată, instanța reține că aceste demersuri nu au fost soluționate favorabil în anul 2024, întrucât nu era îndeplinită condiția prevăzută de art. 37 alin. (5) din Codul transporturilor rutiere referitoare la expirarea termenului de 12 luni de la data ultimei modificări a serviciului regulat de transport. Acest aspect rezultă în mod expres din răspunsul ANTA nr. 08/3-1-4281 din 12 iulie 2024, prin care autoritatea a refuzat operarea modificării tocmai pentru neîndeplinirea condiției temporale impuse de lege.

104. În aceste condiții, instanța apreciază că succesiunea cronologică a faptelor confirmă respectarea exigențelor legale de către Agenția Națională Transport Auto, or, faptul că solicitările formulate în anul 2024 au fost respinse pentru neîmplinirea termenului legal, iar modificarea itinerarului a fost aprobată doar ulterior expirării acestuia, demonstrează că Agenția Națională Transport Auto a aplicat în mod consecvent dispozițiile art. 37 alin. (5) din Codul transporturilor

rutiere și nu a procedat la modificarea Programului de transport rutier interraional înainte de întrunirea condițiilor prevăzute de lege.

105. În ceea ce privește competența autorității publice, instanța reține că, potrivit art. 9 alin. (2) lit. b) și art. 33 alin. (5) din Codul transporturilor rutiere, Agenția Națională Transport Auto este autoritatea competentă să elaboreze, să aprobe și să modifice Programul de transport rutier interraional. Totodată, art. 37 alin. (1) lit. e) din același cod permite modificarea programelor de transport rutier prin modificarea graficelor de circulație și/sau a itinerarelor. Prin urmare, Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 a fost emis în temeiul unei competențe legale exprese.

106. Instanța notează că modificarea contestată a vizat exclusiv itinerarul serviciilor regulate operate de S.R.L. „Lorcomtrans", prin stabilirea circulației pe drumul G75–R6 (Peresecina), fără a dispune retragerea, suspendarea, anularea sau modificarea autorizațiilor deținute de reclamanta S.R.L. „Riacomtrans". Prin urmare, actul administrativ contestat nu a suprimat dreptul reclamantei de a presta serviciile de transport rutier pentru care a fost autorizată și nu a modificat raporturile juridice născute din autorizațiile acesteia.

107. Cu referire la argumentul reclamantei privind pretinsa depășire a limitei de 50 km, instanța constată că acesta nu este confirmat de materialele dosarului administrativ. Din graficele de circulație anexate la dosar rezultă că, după modificare, traseul Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mare are lungimea de 47 km, iar traseul Chișinău Gara Auto – Hîrtopul Mic are lungimea de 48 km. Aceste date confirmă încadrarea itinerarelor în limita razei suburbane de până la 50 km prevăzută de art. 36 alin. (1) lit. f) din Codul transporturilor rutiere.

108. Instanța nu poate reține nici argumentul reclamantei potrivit căruia traseul ar avea lungimea de 54 km. Din actele dosarului rezultă că această distanță se referă la configurația anterioară a traseului, iar nu la itinerarul stabilit prin Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025. Or, legalitatea actului administrativ trebuie verificată în raport cu conținutul său efectiv și cu efectele juridice produse de acesta, nu prin raportare la o situație de fapt anterioară sau diferită de cea aprobată prin actul contestat.

109. Referitor la eroarea privind indicarea art. 36 alin. (1) lit. g) din Codul transporturilor rutiere, instanța reține că aceasta a fost înlăturată prin Ordinul ANTA nr. 380 din 25 noiembrie 2025, emis în temeiul art. 131 din Codul administrativ. Rectificarea a vizat exclusiv corectarea temeiului juridic indicat eronat, prin substituirea lit. g) cu lit. f), fără modificarea fondului soluției administrative și fără producerea unor efecte juridice noi. În aceste condiții, eroarea materială rectificată nu poate constitui, prin ea însăși, un temei pentru anularea Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025.

110. În același context, instanța apreciază ca fiind relevant faptul că reclamanta nu a contestat în mod distinct Ordinul ANTA nr. 380 din 25 noiembrie 2025 și nici nu a invocat, în cadrul procedurii administrative sau al prezentului litigiu, existența unor vicii proprii de legalitate ale acestuia. Or, în lipsa unor critici concrete privind legalitatea Ordinului nr. 380 din 25 noiembrie 2025 și în condițiile în care acesta nu a modificat fondul raportului juridic administrativ, simpla existență a unei erori materiale ulterior rectificate nu poate constitui, prin ea însăși, un temei pentru constatarea ilegalității Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025.

111. Prin urmare, din conținutul Ordinului ANTA nr. 380 din 25 noiembrie 2025 și al Deciziei ANTA nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025 rezultă că, în forma rectificată, traseul aprobat se încadrează în limita razei suburbane de până la 50 km prevăzută de art. 36 alin. (1) lit. f) din Codul transporturilor rutiere. În acest context, alegațiile părții reclamante potrivit cărora traseul ar avea o lungime de 54 km nu este confirmată de materialele dosarului administrativ, autoritatea explicând în mod coerent că această distanță corespunde configurației anterioare a traseului, iar nu itinerarului aprobat prin Ordinul contestat.

112. În ceea ce privește consultarea autorităților administrației publice locale, instanța constată că la dosarul administrativ sunt anexate actele emise de Primăria comunei Hîrtopul Mare și Consiliul raional Criuleni, din care rezultă susținerea modificării itinerarului. Mai mult, aceste demersuri au fost formulate în considerarea necesităților locuitorilor comunei, care au invocat durata mai mare a deplasării pe traseul anterior și necesitatea unui traseu mai scurt și mai eficient spre municipiul Chișinău.

113. Sub acest aspect, instanța reține că art. 37 alin. (6) din Codul transporturilor rutiere prevede că avizul negativ al autorității administrației publice locale poate constitui temei de refuz doar dacă, în urma modificării, locuitorii localității nu mai au garantat accesul la serviciile de transport. În speță, nu există un asemenea aviz negativ și nici nu s-a demonstrat că accesul locuitorilor la serviciile de transport ar fi fost afectat.

114. Instanța apreciază ca neîntemeiat și argumentul reclamantei potrivit căruia deținerea unor autorizații valabile i-ar conferi un drept exclusiv asupra traseelor Chișinău – Hîrtopul Mic și Chișinău – Hîrtopul Mare. Or, autorizația de transport rutier conferă titularului dreptul de a efectua transport rutier pe traseul autorizat, în condițiile graficului de circulație și ale programului de transport rutier, însă nu instituie un drept exclusiv asupra unei anumite rute și nici o garanție privind menținerea neschimbată a Programului de transport rutier pe întreaga perioadă de valabilitate a autorizației. Programul de transport rutier are un caracter dinamic și poate fi modificat de autoritatea competentă atunci când sunt întrunite condițiile prevăzute de lege. Activitatea operatorilor de transport rutier se desfășoară într-un domeniu reglementat, în care interesul economic al operatorilor trebuie conciliat cu interesul public privind asigurarea unor servicii de transport eficiente, accesibile și adaptate necesităților populației.

115. De asemenea, faptul că doi operatori deservesc curse având aceleași localități-capăt de rută nu echivalează cu identitatea traseelor sau cu existența unei suprapuneri nepermise. Identitatea punctului inițial și a punctului final nu exclude posibilitatea existenței unor itinerare distincte, desfășurate pe drumuri publice diferite și în baza unor grafice de circulație diferite. În speță, reclamanta nu a probat existența unei suprapuneri nepermise a curselor și nici faptul că prin modificarea itinerarului S.R.L. „Lorcomtrans” i-ar fi fost afectat dreptul de a opera cursele pentru care este autorizată.

116. În ceea ce privește alegațiile reclamantei cu referire la faptul că Agenția Națională Transport Auto s-ar fi limitat la afirmația potrivit căreia graficul de circulație a rămas neschimbat, fiind modificat exclusiv itinerarul, instanța constată că acest aspect corespunde conținutului actului administrativ contestat. Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 nu a instituit o rută nouă și nu a modificat autorizațiile deținute de reclamantă, ci a vizat modificarea

itinerarului serviciilor regulate operate de S.R.L. „Lorcomtrans”, prin stabilirea circulației pe drumul G75–R6 (Peresecina).

117. În continuare, analizând critica reclamantei referitoare la pretinsa lipsă de motivare a actelor administrative individuale contestate, instanța o apreciază ca fiind neîntemeiată.

118. În conformitate cu art. 31, 118, 119 și art. 120 din Codul administrativ, motivarea actului administrativ presupune indicarea circumstanțelor de fapt și a temeiurilor de drept care au fundamentat soluția adoptată, astfel încât destinatarul acestuia să poată înțelege rațiunile care au determinat autoritatea să adopte măsura respectivă și, după caz, să își exercite în mod efectiv dreptul la contestare.

119. Examinând conținutul Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, al Deciziei Agenției Naționale Transport Auto nr. 02/1-6280 din 25 noiembrie 2025 și al Deciziei Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 21-6538 din 11 decembrie 2025, instanța constată că acestea cuprind în mod suficient atât temeiurile de fapt, cât și temeiurile de drept care au stat la baza soluțiilor adoptate.

120. Astfel, autoritățile publice pârâte au indicat în mod expres obiectul modificării Programului de transport rutier interraional, împrejurările care au determinat adoptarea măsurii, solicitările formulate de autoritățile administrației publice locale și de operatorul de transport S.R.L. „Lorcomtrans”, cadrul normativ aplicabil, precum și concluzia potrivit căreia itinerarul stabilit se încadrează în limita razei suburbane prevăzute de art. 36 alin. (1) lit. f) din Codul transporturilor rutiere. Totodată, în procedura prealabilă au fost expuse motivele pentru care s-a apreciat că nu au fost demonstrate încălcări ale prevederilor legale și nici existența unei vătămări a drepturilor sau intereselor legitime ale reclamantei.

121. Mai mult, instanța reține că, potrivit art. 123 alin. (1) lit. b) din Codul administrativ, motivarea unui act administrativ poate fi completată ulterior în cadrul procedurii judiciare. În speță, considerentele expuse în referințe depuse de autoritățile publice pârâte dezvoltă și explicitează argumentele care au fundamentat actele administrative contestate, fără a modifica însă conținutul acestora sau temeiurile juridice care au stat la baza emiterii lor.

122. Analizând conduita autorității publice emitente a Ordinului ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, în raport cu prevederile legale incidente obiectului litigiului, instanța reține că aceasta și-a exercitat dreptul discreționar cu respectarea limitelor legale, în considerarea tuturor faptelor relevante și în concordanță cu scopul prevăzut de lege, nefiind identificate temeiuri pentru anularea actului. Totodată, în conformitate cu art. 225 alin. (2) din Codul administrativ, instanța constată că, la examinarea cererii operatorului de transport rutier S.R.L. „Lorcomtrans”, autoritatea publică a exercitat în mod legal dreptul discreționar, cu respectarea cerințelor de legalitate, temeinicie și proporționalitate.

123. Instanța notează că, pentru anularea unui act administrativ, reclamantul, în exercitarea dreptului său la acțiune, nu se poate limita la exprimarea unui dezacord general față de activitatea administrativă, ci este ținut să-și întemeieze cererea de chemare în judecată pe dispoziții legale exprese. Astfel, *(i)* în măsura în care invocă nelegalitatea în fond a actului administrativ, ca fiind emis cu încălcarea legii, acesta urmează să indice în mod concret normele legale pretins încălcate; *(ii)* dacă susține ilegalitatea actului prin prisma depășirii sau exercitării necorespunzătoare a competenței, trebuie să facă trimitere la normele juridice care reglementează

competența, în vederea demonstrării încălcării acesteia; *(iii)* în cazul în care invocă nelegalitatea actului ca urmare a încălcării procedurii, este necesar să indice expres normele procedurale încălcate, precum și alte temeiuri prevăzute de art. 141 din Codul administrativ.

124. În prezenta cauză, niciunul dintre motivele invocate de reclamant în susținerea cererii de anulare a actelor administrative individuale defavorabile nu întrunește pragul minim necesar pentru a fi reținut ca temei de anulare sau de declarare a nulității acestora. Analiza susținerilor reclamantei relevă că acestea fie vizează aspecte de oportunitate, care nu intră în sfera controlului instanței de contencios administrativ, fie nu sunt susținute prin probe concrete, în sensul art. 93 alin. (1) din Codul administrativ.

125. În această ordine de idei, instanța reține că principiul proporționalității reprezintă una dintre garanțiile fundamentale ale legalității activității administrative și constituie un criteriu esențial de control al exercitării competențelor discreționare de către autoritățile publice. În consecință, verificarea respectării acestui principiu face parte integrantă din controlul judecătoresc al legalității actelor administrative, instanța fiind obligată să examineze dacă măsura adoptată este aptă să realizeze scopul legitim urmărit, dacă este necesară pentru atingerea acestuia și dacă menține un just echilibru între interesul public protejat și drepturile ori interesele persoanelor vizate.

126. În acest context, instanța reiterează că Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 nu a avut ca efect retragerea, suspendarea sau anularea autorizațiilor deținute de reclamanta S.R.L. „Riacomtrans”, nu a restrâns dreptul acesteia de a presta serviciile de transport pentru care a fost autorizată și nu a modificat raporturile juridice născute din autorizațiile aflate în vigoare. Actul administrativ contestat a vizat exclusiv modificarea itinerarului serviciilor regulate operate de un alt operator de transport rutier, respectiv S.R.L. „Lorcomtrans”, prin stabilirea circulației pe drumul G75–R6 (Peresecina), măsură adoptată în exercitarea atribuțiilor legale ale autorității competente și în urma unei proceduri administrative desfășurate în condițiile legii.

127. Raportând aceste considerente la circumstanțele cauzei, instanța constată că Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 respectă exigențele principiului proporționalității. Măsura dispusă este adecvată, întrucât urmărește un scop legitim de interes public, respectiv optimizarea serviciului de transport rutier și îmbunătățirea accesului locuitorilor din Hîrtopul Mare și Hîrtopul Mic la municipiul Chișinău. Totodată, aceasta este necesară, nefiind identificată o alternativă la fel de eficientă și mai puțin intruzivă, și este rezonabilă, deoarece nu afectează autorizațiile reclamantei și nici dreptul acesteia de a presta serviciile pentru care este autorizată.

128. În aceste condiții, instanța apreciază că există un just echilibru între interesul public urmărit și interesele individuale invocate de reclamantă, nefiind constatată o ingerință disproporționată în drepturile acesteia. Prin urmare, instanța constată că între scopul legitim urmărit de autoritatea administrativă și mijloacele utilizate pentru realizarea acestuia există un raport rezonabil și echilibrat, fără a se putea identifica o ingerință excesivă sau disproporționată în drepturile ori interesele legitime ale reclamantei. În consecință, criticile formulate sub aspectul încălcării principiului proporționalității sunt neîntemeiate.

129. Din interpretarea sistematică a prevederilor art. 33 și art. 37 din Codul transporturilor rutiere rezultă că Programul de transport rutier are un caracter dinamic, fiind susceptibil de modificare ori de câte ori sunt întrunite condițiile prevăzute de lege și există necesitatea adaptării

acestuia la interesele generale ale comunității și la necesitățile reale de transport ale populației. Legiuitorul a conferit în mod expres Agenției Naționale Transport Auto competența de a elabora, aproba și modifica Programul de transport rutier interraional, inclusiv prin modificarea itinerarelor și a graficelor de circulație, în condițiile prevăzute de art. 37 din Codul transporturilor rutiere. În consecință, operatorii de transport rutier își desfășoară activitatea într-un domeniu reglementat, în care exercitarea drepturilor conferite prin autorizațiile de transport este supusă cadrului normativ aplicabil și posibilității legale de ajustare a programelor de transport în vederea satisfacerii interesului public și a necesităților de mobilitate ale populației.

130. Totodată, instanța reține că reclamanta nu a administrat probe pertinente, concludente și suficiente din care să rezulte existența unei vătămări concrete, directe și efective a unui drept sau interes legitim protejat de lege. Din ansamblul materialului probator nu rezultă că actele administrative contestate ar fi avut ca efect restrângerea drepturilor conferite reclamantei prin autorizațiile de transport deținute sau împiedicarea desfășurării activității sale. Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025 a vizat exclusiv modificarea itinerarului serviciilor regulate operate de un alt operator de transport rutier, respectiv S.R.L. „Lorcomtrans", fiind emis în exercitarea competențelor conferite de lege Agenției Naționale Transport Auto și în urma examinării unei cereri formulate în condițiile prevăzute de art. 37 din Codul transporturilor rutiere.

131. Astfel, potrivit art. 224 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ, admiterea unei acțiuni în contestare presupune întrunirea cumulativă a două condiții esențiale: *(i)* caracterul ilegal al actului administrativ individual și *(ii)* existența unei vătămări a drepturilor reclamantului cauzate prin emiterea acestuia. În speță, în urma verificării legalității Ordinul ANTA nr. 337 din 21 octombrie 2025, instanța nu a identificat nici încălcări ale normelor materiale sau procedurale care să atragă ilegalitatea acestuia și nici nu a constatat existența unei vătămări efective a reclamantei.

132. În consecință, având în vedere că actele administrative contestate au fost emise de autoritățile competente, în limitele atribuțiilor conferite de lege, cu respectarea procedurii și a condițiilor prevăzute de Codul transporturilor rutiere și de Codul administrativ, iar în cadrul examinării fondului reclamanta nu a făcut dovada existenței unei încălcări a drepturilor sau intereselor sale legitime, instanța concluzionează că nu sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 224 alin. (1) lit. a) din Codul administrativ pentru admiterea acțiunii în contestare.

133. Față de toate considerentele expuse, instanța de judecată concluzionează că acțiunea înaintată de S.R.L. „Riacomtrans" împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și a Agenției Naționale Transport Auto, terț S.R.L. „Lorcomtrans", cu privire la anularea actelor administrative individuale defavorabile, este neîntemeiată și, în temeiul art. 224 alin. (1) lit. f) din Codul administrativ, urmează a fi respinsă integral.

134. În conformitate cu prevederile art. 224 alin. (1) lit. f), 225, 229 și 232 din Codul administrativ, precum și ale art. 238 - 241 din Codul de procedură civilă, instanța de judecată,

H O T Ă R Ă Ș T E :

Se respinge ca fiind neîntemeiată acțiunea în contencios administrativ înaintată de avocatul Leșan Nicolae, în interesele S.R.L. „Riacomtrans”, împotriva Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și a Agenției Naționale Transport Auto, terț S.R.L. „Lorcomtrans”, cu privire la anularea actelor administrative individuale defavorabile.

Hotărârea poate fi atacată cu apel la Curtea de Apel Centru, în termen de 30 de zile de la pronunțarea dispozitivului, prin intermediul Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani. Motivarea apelului se prezintă la instanța de apel în termen de 30 de zile de la data notificării hotărârii motivate. În cazul depunerii motivării apelului concomitent cu cererea de apel, aceasta se depune la Judecătoria Chișinău, sediul Râșcani.

Preşedintele şedinţei,
Judecător (*semnătura)* Bragoi Constantin

Copia corespunde originalului,
Judecător *Bragoi Constantin*