



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 184 (XXVIII) — Nr. 52

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 25 ianuarie 2016

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
52.	— Ordin al ministrului finanțelor publice privind aprobarea calculatorului pentru determinarea deducerilor personale lunare pentru contribuabilii care realizează venituri din salarii la funcția de bază, începând cu luna ianuarie 2016, potrivit prevederilor art. 77 alin. (2) și ale art. 66 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal 2–5
70/38.	— Ordin al ministrului sănătății și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate privind modificarea și completarea Normelor de aplicare a prevederilor art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului contractual din unitățile sanitare publice din sectorul sanitar, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății publice și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 886/218/2007 6–7
ACTE ALE INSTANȚELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV	
	Sentința civilă nr. 1.929 din 11 iunie 2013 a Curții de Apel București (Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal) 8–15
ACTE ALE PARTIDELOR POLITICE	
	Cuantumul total al sumelor provenite din finanțările private ale partidelor politice în anul 2015, conform Legii nr. 334/2006 privind finanțarea activității partidelor politice și a campaniilor electorale — Asociația Forumul Democrat al Germanilor din Brad 15

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

ORDIN

privind aprobarea calculatorului pentru determinarea deducerilor personale lunare pentru contribuabilii care realizează venituri din salarii la funcția de bază, începând cu luna ianuarie 2016, potrivit prevederilor art. 77 alin. (2) și ale art. 66 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal

În temeiul art. 10 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, cu modificările și completările ulterioare, având în vedere prevederile art. 77 alin. (2) și ale art. 66 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul finanțelor publice emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă calculatorul pentru determinarea deducerilor personale lunare pentru contribuabilii care realizează venituri din salarii la funcția de bază, începând cu luna ianuarie 2016, stabilit potrivit prevederilor art. 77 alin. (2) și

ale art. 66 din Legea nr. 227/2016 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 2. — Calculatorul prevăzut la art. 1 este cuprins în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — La calculul deducerilor personale lunare degresive potrivit art. 1, în funcție de venitul brut lunar din salarii și de numărul de persoane aflate în întreținerea contribuabilului, s-a utilizat următorul algoritm de calcul:

— lei —

Venit brut lunar din salarii (VBL)	Deducerea personală lunară stabilită pentru un contribuabil în funcție de numărul persoanelor aflate în întreținere				
	Fără persoane în întreținere	Cu o persoană în întreținere	Cu 2 persoane în întreținere	Cu 3 persoane în întreținere	Cu 4 sau mai multe persoane în întreținere
Până la 1.500	300	400	500	600	800
De la 1.501 la 3.000	$300 \times [1 - (\text{VBL} - 1.500)/1.500]$	$400 \times [1 - (\text{VBL} - 1.500)/1.500]$	$500 \times [1 - (\text{VBL} - 1.500)/1.500]$	$600 \times [1 - (\text{VBL} - 1.500)/1.500]$	$800 \times [1 - (\text{VBL} - 1.500)/1.500]$
Peste 3.001	0	0	0	0	0

Art. 4. — Pentru stabilirea deducerilor personale potrivit art. 3, venitul brut lunar din salarii se rotunjește la nivel de leu, fără subdiviziuni, prin rotunjire la leu pentru fracțiunile de peste 50 de bani inclusiv și prin neglijarea fracțiunilor de până la 50 de bani.

Art. 5. — Sumele reprezentând deducerile personale potrivit art. 2 și 3 pentru venitul brut lunar din salarii cuprins între 1.501 și 3.000 lei sunt calculate prin rotunjire la 10 lei, în sensul că fracțiunile sub 10 lei se majorează la 10 lei.

Art. 6. — Prin venituri din salarii realizate începând cu luna ianuarie 2016 se înțelege orice sumă primită sub formă de

salarii începând cu data de 1 ianuarie 2016, cu excepția plăților reprezentând lichidarea pe luna decembrie 2015.

Art. 7. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.016/2005 privind aprobarea deducerilor personale lunare pentru contribuabilii care realizează venituri din salarii la funcția de bază, începând cu luna iulie 2005, potrivit prevederilor Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal și ale Legii nr. 348/2004 privind denominarea monedei naționale, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 668 din 27 iulie 2005, se abrogă.

Art. 8. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul finanțelor publice,

Daniela Pescaru,
secretar de stat

CALCULATOR

pentru determinarea deducerilor personale lunare pentru contribuabilii care realizează venituri din salarii la funcția de bază, începând cu luna ianuarie 2016

1. Pentru contribuabilii care nu au persoane în întreținere

— lei —

— lei —

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
0—1549	300
1550—1599	290
1600—1649	280
1650—1699	270
1700—1749	260
1750—1799	250
1800—1849	240
1850—1899	230
1900—1949	220
1950—1999	210
2000—2049	200
2050—2099	190
2100—2149	180
2150—2199	170
2200—2249	160
2250—2299	150
2300—2349	140
2350—2399	130
2400—2449	120
2450—2499	110
2500—2549	100
2550—2599	90
2600—2649	80
2650—2699	70
2700—2749	60
2750—2799	50
2800—2849	40
2850—2899	30
2900—2949	20
2950—2999	10
peste 2999	0

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
1913—1949	290
1950—1987	280
1988—2024	270
2025—2062	260
2063—2099	250
2100—2137	240
2138—2174	230
2175—2212	220
2213—2249	210
2250—2287	200
2288—2324	190
2325—2362	180
2363—2399	170
2400—2437	160
2438—2474	150
2475—2512	140
2513—2549	130
2550—2587	120
2588—2624	110
2625—2662	100
2663—2699	90
2700—2737	80
2738—2774	70
2775—2812	60
2813—2849	50
2850—2887	40
2888—2924	30
2925—2962	20
2963—2999	10
peste 2999	0

2. Pentru contribuabilii care au o singură persoană în întreținere

— lei —

3. Pentru contribuabilii care au 2 persoane în întreținere

— lei —

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
0—1537	400
1538—1574	390
1575—1612	380
1613—1649	370
1650—1687	360
1688—1724	350
1725—1762	340
1763—1799	330
1800—1837	320
1838—1874	310
1875—1912	300

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
0—1529	500
1530—1559	490
1560—1589	480
1590—1619	470
1620—1649	460
1650—1679	450
1680—1709	440
1710—1739	430
1740—1769	420
1770—1799	410
1800—1829	400
1830—1859	390

— lei —

— lei —

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
1860—1889	380
1890—1919	370
1920—1949	360
1950—1979	350
1980—2009	340
2010—2039	330
2040—2069	320
2070—2099	310
2100—2129	300
2130—2159	290
2160—2189	280
2190—2219	270
2220—2249	260
2250—2279	250
2280—2309	240
2310—2339	230
2340—2369	220
2370—2399	210
2400—2429	200
2430—2459	190
2460—2489	180
2490—2519	170
2520—2549	160
2550—2579	150
2580—2609	140
2610—2639	130
2640—2669	120
2670—2699	110
2700—2729	100
2730—2759	90
2760—2789	80
2790—2819	70
2820—2849	60
2850—2879	50
2880—2909	40
2910—2939	30
2940—2969	20
2970—2999	10
peste 2999	0

4. Pentru contribuabilii care au 3 persoane în întreținere

— lei —

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
0—1524	600
1525—1549	590
1550—1574	580
1575—1599	570
1600—1624	560
1625—1649	550
1650—1674	540
1675—1699	530
1700—1724	520

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
1725—1749	510
1750—1774	500
1775—1799	490
1800—1824	480
1825—1849	470
1850—1874	460
1875—1899	450
1900—1924	440
1925—1949	430
1950—1974	420
1975—1999	410
2000—2024	400
2025—2049	390
2050—2074	380
2075—2099	370
2100—2124	360
2125—2149	350
2150—2174	340
2175—2199	330
2200—2224	320
2225—2249	310
2250—2274	300
2275—2299	290
2300—2324	280
2325—2349	270
2350—2374	260
2375—2399	250
2400—2424	240
2425—2449	230
2450—2474	220
2475—2499	210
2500—2524	200
2525—2549	190
2550—2574	180
2575—2599	170
2600—2624	160
2625—2649	150
2650—2674	140
2675—2699	130
2700—2724	120
2725—2749	110
2750—2774	100
2775—2799	90
2800—2824	80
2825—2849	70
2850—2874	60
2875—2899	50
2900—2924	40
2925—2949	30
2950—2974	20
2975—2999	10
peste 2999	0

5. Pentru contribuabilii care au 4 sau mai multe persoane în întreținere

— lei —

— lei —

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
0—1518	800
1519—1537	790
1538—1556	780
1557—1574	770
1575—1593	760
1594—1612	750
1613—1631	740
1632—1649	730
1650—1668	720
1669—1687	710
1688—1706	700
1707—1724	690
1725—1743	680
1744—1762	670
1763—1781	660
1782—1799	650
1800—1818	640
1819—1837	630
1838—1856	620
1857—1874	610
1875—1893	600
1894—1912	590
1913—1931	580
1932—1949	570
1950—1968	560
1969—1987	550
1988—2006	540
2007—2024	530
2025—2043	520
2044—2062	510
2063—2081	500
2082—2099	490
2100—2118	480
2119—2137	470
2138—2156	460
2157—2174	450
2175—2193	440
2194—2212	430
2213—2231	420
2232—2249	410

Venitul brut lunar din salarii	Deducere personală lunară
de la la	
2250—2268	400
2269—2287	390
2288—2306	380
2307—2324	370
2325—2343	360
2344—2362	350
2363—2381	340
2382—2399	330
2400—2418	320
2419—2437	310
2438—2456	300
2457—2474	290
2475—2493	280
2494—2512	270
2513—2531	260
2532—2549	250
2550—2568	240
2569—2587	230
2588—2606	220
2607—2624	210
2625—2643	200
2644—2662	190
2663—2681	180
2682—2699	170
2700—2718	160
2719—2737	150
2738—2756	140
2757—2774	130
2775—2793	120
2794—2812	110
2813—2831	100
2832—2849	90
2850—2868	80
2869—2887	70
2888—2906	60
2907—2924	50
2925—2943	40
2944—2962	30
2963—2981	20
2982—2999	10
peste 2999	0

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII
Nr. 70 din 21 ianuarie 2016

CASA NAȚIONALĂ DE ASIGURĂRI DE SĂNĂTATE
Nr. 38 din 15 ianuarie 2016

O R D I N

privind modificarea și completarea Normelor de aplicare a prevederilor art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului contractual din unitățile sanitare publice din sectorul sanitar, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății publice și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 886/218/2007

Având în vedere:

— Referatul de aprobare nr. ACP 514/2016 al Ministerului Sănătății și nr. DG 90/15.01.2016 al Casei Naționale de Asigurări de Sănătate;

— art. 100 alin. (1) și (2) din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, republicată, cu modificările ulterioare;

— art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului contractual din unitățile sanitare publice din sectorul sanitar, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 125/2005, cu modificările și completările ulterioare;

— Hotărârea Guvernului nr. 400/2014 pentru aprobarea pachetelor de servicii și a Contractului-cadru care reglementează condițiile acordării asistenței medicale în cadrul sistemului de asigurări sociale de sănătate pentru anii 2014—2015, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul dispozițiilor:

— art. 291 alin. (2) din Legea nr. 95/2006, republicată, cu modificările ulterioare;

— art. 7 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 144/2010 privind organizarea și funcționarea Ministerului Sănătății, cu modificările și completările ulterioare;

— art. 17 alin. (5) din Statutul Casei Naționale de Asigurări de Sănătate, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 972/2006, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul sănătății și președintele Casei Naționale de Asigurări de Sănătate emit următorul ordin:

Art. I. — Normele de aplicare a prevederilor art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului contractual din unitățile sanitare publice din sectorul sanitar, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății publice și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 886/218/2007, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 339 din 18 mai 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 1, litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:

„e) *casele de asigurări de sănătate* — casele de asigurări sociale de sănătate județene, a municipiului București și Casa Asigurărilor de Sănătate a Apărării, Ordinii Publice, Siguranței Naționale și Autorității Judecătorești.”

2. La articolul 5, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) din bugetul de stat — contravaloarea coplății și a contribuției personale a asiguratului pentru servicii medicale, tratament și medicație, prevăzute în contractul-cadru care reglementează condițiile acordării asistenței medicale în cadrul sistemului de asigurări sociale de sănătate și normele sale de aplicare, în condițiile legii.”

3. La articolul 9 alineatul (2), litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

„g) contravaloarea reprezentând contribuția personală/coplata corespunzătoare serviciilor acordate/medicamentelor eliberate (denumirea comercială).”

4. La articolul 11, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 11. — (1) Unitatea sanitară publică angajatoare întocmește pentru personalul contractual angajat câte un borderou centralizator, conform modelului prevăzut în anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezentele norme. Borderoul se întocmește pe fiecare casă de asigurări de sănătate cu care

furnizorii de servicii medicale și medicamente care au acordat serviciile medicale/medicamentele sunt în relații contractuale și va fi însoțit de facturile emise.”

5. La articolul 11, după alineatul (2) se introduc două noi alineate, alineatele (2¹) și (2²), cu următorul cuprins:

„(2¹) Serviciile de ambulanță județene, respectiv Serviciul de Ambulanță București — Ilfov, care nu se află în relație contractuală cu casele de asigurări de sănătate pentru furnizare de servicii medicale, pentru personalul contractual angajat prevăzut la art. 3 alin. (1), care beneficiază de prevederile art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 125/2005, cu modificările și completările ulterioare, încheie, la solicitarea acestora, o convenție pentru decontarea contravalorii reprezentând coplata/contribuția personală pentru servicii medicale, tratament și medicație acordate, cu casa de asigurări de sănătate în a cărei rază administrativ-teritorială își desfășoară activitatea, respectiv Casa de Asigurări de Sănătate a Municipiului București de către Serviciul de Ambulanță București — Ilfov, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezentele norme.

(2²) Serviciile de ambulanță județene, respectiv Serviciul de Ambulanță București — Ilfov prevăzute la alin. (2¹), transmit caselor de asigurări de sănătate cu care au încheiate convenție, în primele 5 zile lucrătoare ale lunii următoare celei în care au fost depuse facturile la angajator, borderourile însoțite de facturile corespunzătoare. Borderourile vor fi avizate de casele de asigurări de sănătate care sunt în relații contractuale cu furnizorii de servicii medicale și medicamente ce au emis facturile corespunzătoare, la solicitarea casei de asigurări de sănătate care le-a primit. Avizele se acordă ca urmare a verificării de către casele de asigurări de sănătate a faptului că serviciile medicale/medicamentele eliberate se regăsesc în documentele justificative depuse de furnizori în vederea decontării”.

6. La articolul 11, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) În termen de maximum 30 de zile calendaristice de la data primirii documentelor prevăzute la alin. (2) și (2²) casa de asigurări de sănătate virează unității sanitare publice angajatoare cu care se află în relație contractuală pentru furnizare de servicii medicale/a încheiat convenție pentru decontarea contravalorii reprezentând coplata/contribuția personală pentru servicii medicale, tratament și medicație acordate personalului contractual angajat, contravaloarea sumelor cuprinse în borderourile centralizatoare, urmând ca

Ministrul sănătății,
Patriciu-Andrei Achimaș-Cadariu

acestea să plătească sumele primite angajaților săi în baza borderourilor transmise către casa de asigurări de sănătate.”

7. În tot cuprinsul ordinului, sintagma „Ministerul Sănătății Publice” se înlocuiește cu sintagma „Ministerul Sănătății”.

8. După anexa nr. 1 se introduce o nouă anexă, anexa nr. 2, al cărei cuprins este prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. II. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Casei Naționale de Asigurări de Sănătate,
Vasile Ciurchea

ANEXĂ
(Anexa nr. 2 la norme)

CONVENȚIE

pentru decontarea contravalorii reprezentând coplata/contribuția personală pentru servicii medicale, tratament și medicație acordate personalului contractual angajat în unități sanitare publice

I. Părțile convenției

Casa de Asigurări de Sănătate, cu sediul în municipiul/orașul, str. nr., județul/sectorul, tel./fax, reprezentată prin președinte-director general,

și

Serviciul de Ambulanță, reprezentat legal prin, cu Autorizație sanitară de funcționare nr. din, având sediul în municipiul/orașul/comuna, str. nr., bl., sc., et., ap., județul/sectorul, telefon, codul unic de înregistrare și contul nr., deschis la Trezoreria Statului

II. Obiectul convenției

Art. 1. — Obiectul prezentei convenții îl constituie decontarea contravalorii reprezentând coplata/contribuția personală pentru servicii medicale, tratament și medicație acordate personalului contractual angajat în unitatea sanitară publică, beneficiar al prevederilor art. 24 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2004 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din unitățile sanitare publice din sectorul sanitar, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 125/2005, cu modificările și completările ulterioare.

III. Obligațiile părților

Art. 2. — (1) Obligațiile serviciilor de ambulanță județene, respectiv ale Serviciului de Ambulanță București — Ilfov:

a) să transmită casei de asigurări de sănătate cu care a încheiat prezenta convenție, în primele 5 zile lucrătoare ale lunii următoare celei în care au fost depuse facturile la angajator, borderourile însoțite de facturile corespunzătoare;

b) să plătească angajaților săi sumele primite de la casa de asigurări de sănătate parte a prezentei convenții, în baza borderourilor transmise către casa de asigurări de sănătate.

(2) Obligațiile casei de asigurări de sănătate:

a) să primească documentele justificative depuse de unitățile sanitare angajatoare, parte a prezentei convenții, în vederea decontării contravalorii reprezentând coplata/contribuția personală pentru servicii medicale, tratament și medicație acordate personalului contractual angajat;

Prezenta convenție a fost încheiată astăzi, în două exemplare a câte pagini fiecare, câte un exemplar pentru fiecare parte din convenție.

Casa de Asigurări de Sănătate

.....
Președinte-director general,

Serviciul de Ambulanță

.....
Reprezentant legal,

b) să transmită borderourile centralizatoare spre avizare casei de asigurări de sănătate cu care furnizorii de servicii medicale și medicamente care au acordat serviciile medicale/medicamentele personalului contractual angajat în unitatea sanitară publică, parte a prezentei convenții, sunt în relații contractuale;

c) să vireze în termen de maximum 30 de zile calendaristice de la data primirii documentelor prevăzute la lit. a) unității sanitare publice angajatoare, parte a prezentei convenții, contravaloarea sumelor cuprinse în borderourile centralizatoare avizate;

d) să țină evidențe distincte pentru sumele reprezentând contribuția personală/coplata pe domenii de asistență medicală.

IV. Încetarea convenției

Art. 3. — Prezenta convenție încetează la data la care a intervenit una dintre următoarele situații:

a) unitatea sanitară angajatoare parte a prezentei convenții se mută din raza administrativ-teritorială cu care a încheiat prezenta convenție;

b) încetarea activității unității angajatoare parte a prezentei convenții sau modificarea statutului juridic al acesteia;

c) încetarea definitivă a activității casei de asigurări de sănătate;

d) acordul de voință al părților.

V. Corespondența

Art. 4. — (1) Corespondența legată de derularea prezentei convenții se efectuează în scris, prin scrisori recomandate cu confirmare de primire, prin fax sau direct la sediul părților.

(2) Fiecare parte din convenție este obligată ca, în termen de 3 zile din momentul în care intervin modificări ale datelor ce figurează în prezenta convenție, să notifice celeilalte părți schimbarea survenită.

VI. Modificarea convenției

Art. 5. — (1) În condițiile apariției unor noi acte normative în materie, care intră în vigoare pe durata derulării prezentei convenții, clauzele contrare se vor modifica și se vor completa în mod corespunzător.

(2) Ori de câte ori intervin modificări ale elementelor care au stat la baza prezentei convenții, aceasta se va modifica prin act adițional.

ACTE ALE INSTANTELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV

CURTEA DE APEL BUCUREȘTI

SECȚIA A VIII-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

SENTINȚA CIVILĂ Nr. 1.929**Ședința publică din 11 iunie 2013**

Dosar nr. 1.183/2013

Completul compus din:

Președinte	— Ionel Radu
Grefier	— Mariana Dincă

Pe rol se află pronunțarea asupra cauzei de contencios administrativ și fiscal formulate de reclamanta S.C. NIC&GIL IMPEX — S.R.L., în contradictoriu cu pârâții Ministerul Transporturilor, Consiliul Concurenței și Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării, având ca obiect „anulare act administrativ”.

Dezbaterile asupra excepției lipsei calității procesuale pasive a pârâților Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării și Consiliul Concurenței și asupra fondului cauzei au avut loc în ședința publică din data de 28 mai 2013, fiind consemnate în încheierea de ședință de la acea dată, parte integrantă din prezenta, când Curtea, pentru a da posibilitate părților să depună la dosar concluzii scrise, a amânat pronunțarea la data de 4.06.2013. La data de 4.06.2013, Curtea, având nevoie de timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea la data de 11.06.2013, când, în aceeași compunere, a hotărât următoarele:

CURTEA

Prin Cererea înregistrată cu nr. 1.183/2013 reclamanta S.C. NIC&GIL IMPEX — S.R.L., Ministerul Transporturilor, a solicitat instanței de contencios administrativ anularea Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640 din 8 noiembrie 2012.

În motivarea cererii, reclamanta arată că la data de 31 august 2011 Guvernul României a emis Ordonanța nr. 27 privind transporturile rutiere, constituind potrivit dispozițiilor art. 1 alin. (1) „cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării”.

Prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 au fost aprobate Normele metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

La data de 8 noiembrie 2012 ministrul transporturilor și infrastructurii a emis Ordinul nr. 1.640 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011.

Prin acest Ordin al M.T.I. s-au stabilit în anexa nr. 2 criteriile de evaluare a operatorului de transport și punctajele care se acordă în cazul atribuirii traseelor/curselor interjudețene. În cadrul acestor criterii s-a prevăzut la pct. 2 că „În funcție de structura parcului de vehicule utilizat pentru executarea acelei curse sau traseu, se acordă 10 puncte pentru fiecare vehicul aflat în proprietate sau deținut cu contract de leasing. Vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea

traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean”. La pct. 6 s-a prevăzut că: „operatorul de transport rutier va fi depunctat cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare”. La pct. 9 s-a prevăzut că: „operatorul de transport rutier nu poate participa la atribuirea traseelor/curselor interjudețene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală”.

În opinia reclamantei, prevederile citate încalcă dispozițiile cuprinse în art. 45 și 53 din Constituția României, art. 1 și 23 ale O.G. nr. 27/2011, art. 2 și art. 9 lit. b din Legea nr. 21/1996, art. 1 și art. 2 alin. 3 din O.G. nr. 137/2000, Legea nr. 85/2006, Regulamentul Parlamentului European nr. 1.071/2009 și Legea nr. 94/2000 privind normele de tehnică legislativă, întrucât au o natură discriminatorie ce creează o inechitate între operatorii de transport, fără o justificare legală în totală contradicție cu scopul și spiritul legilor mai sus arătate.

În cursul procesului, reclamanta a solicitat introducerea în cauză a pârâților Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării și Consiliul Concurenței, cerere întemeiată pe prevederile art. 16¹ din Legea nr. 554/2004.

Pârâțul a formulat întâmpinare prin care a solicitat respingerea acțiunii, arătând că ordinul contestat a fost emis în 2012 și are ca fundamente juridice art. 6 alin. (2) lit. e), art. 6 alin. (3), art. 24 alin. (5), art. 38, art. 48 alin. (4), art. 57, art. 73 alin. (2) și art. 89 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu respectarea dispozițiilor art. 3 alin. (2) din Legea nr. 24/2000.

Concret, pârâțul susține că depunctarea cu un număr de 10 puncte în cazul în care operatorul se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare, prevăzută la punctul 6 din anexa II a ordinului contestat, s-a justificat raportat la durata programului de transport care va avea o valabilitate de 74 de luni. Acest aspect implică o mai mare responsabilitate din partea operatorului în vederea asigurării continuității efectuării serviciului de transport, iar ipoteza unei astfel de situații nu este de natură a-l exclude din competiție, ci doar de a-l depuncta pentru rațiuni privind oportunitatea demersului administrativ, incenzurabil pe cale judecătorească. Mai mult decât atât, astfel cum rezultă din dispozițiile art. 95 alin. (3) din Legea nr. 85/2006, planul de reorganizare poate avea o durată de maximum 3 ani, deci cu mult mai mică față de durata de valabilitate a programului de transport, motiv pentru care, având în vedere faptul că nu se poate prevedea eficiența unei astfel de proceduri, existând riscul ca după expirarea termenului de 3 ani societatea respectivă să intre în procedura falimentului, nu pot fi pertinent reținute în cauză susținerile reclamantei care apreciază nelegalitatea acestui criteriu prin raportare la situația juridică a societăților aflate în procedura falimentului.

În ceea ce privește criteriul potrivit căruia vehiculele deținute în regim de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor, învedereăm instanței de judecată faptul că acesta urmărește, ca un prim aspect, continuarea investițiilor în autovehiculele performante, confortabile și mai puțin poluante, adaptate condițiilor existente în România, cu care să se presteze în mod real și continuu servicii de transport pe care și le asumă în urma ședinței de atribuire operatorul de transport declarat câștigător, sens în care s-a eliminat posibilitatea utilizării în cazul

transportului de persoane prin servicii regulate a autobuzelor deținute în temeiul unui contract de închiriere. Un argument în plus în ceea ce privește sustenabilitatea acestui criteriu îl reprezintă riscurile și responsabilitățile bunului închiriat în cadrul contractului de închiriere, în antiteză cu riscurile și responsabilitățile privind bunul cedat în cadrul contractului de leasing. Dacă în ceea ce privește închirierea acestea nu se transferă utilizatorului, ci aparțin proprietarului, nu același lucru se întâmplă și în cazul leasingului, unde se conferă utilizatorului anumite drepturi reale, iar la termenul prevăzut în contract beneficiarul își poate manifesta opțiunea de a cumpăra vehiculul respectiv.

În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 9 din anexa nr. 2 la ordin, pentru susținerea legalității acestei prevederi învederează că eliminarea operatorului de transport rutier de la atribuirea traseelor județene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală, urmărește reducerea evaziunii fiscale și a datoriilor pe care operatorii de transport le înregistrează față de bugetul consolidat al statului, sens în care se urmărește creșterea nivelului de capacitate și responsabilitate economică și socială în efectuarea serviciilor de transport și asigurarea unui mediu concurențial sănătos.

Un asemenea impediment nu este de natură a afecta libera concurență sau accesul liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, ci, dimpotrivă, promovează astfel de principii, împiedicând participarea acelor agenți economici care ar putea sau ar încerca să-și creeze avantaje tehnice sau de altă natură prin neplata obligațiilor ce le incumbă către bugetul centralizat al statului, în defavoarea concurenților care, fiind de bună-credință, își îndeplinesc astfel de obligații la termen și cu respectarea dispozițiilor în materie, motiv pentru care nu mai au la dispoziție aceleași resurse ca și competitorii lor din prima categorie spre a-și asigura aceleași avantaje. În plus, o asemenea restricție este în interes general, asigurând plata taxelor, impozitelor, contribuțiilor etc. la bugetul general consolidat.

La dosarul cauzei s-au depus ordinul contestat, înscrisurile de la baza acestuia, dovada procedurii prealabile și alte înscrisuri.

Pârâțul Consiliul Concurenței a formulat întâmpinare prin care a învederat, în esență, că nu se circumscrie subiectelor vizate de art. 16¹ din Legea nr. 554/2004 și, prin urmare, nu are legitimare procesuală pasivă.

În raport cu susținerile pârâțului Consiliul Concurenței, Curtea a apreciat că acesta invocă excepția lipsei calității procesuale pasive, pe care a pus-o în discuția părților în ședința publică din 28 mai 2013. Pentru identitate de rațiune, a pus în discuție și excepția lipsei calității procesuale pasive a pârâțului Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării.

Examinând cererea de chemare în judecată în raport cu pretențiile concrete ale reclamantei și prevederile art. 16¹ din Legea nr. 554/2004, Curtea constată că pârâții Consiliul Concurenței și Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării nu sunt organisme sociale interesate, în sensul textului legal menționat, pentru a putea fi chemate în judecată de reclamantă.

Pe de altă parte, Curtea constată că reclamanta nu formulează nicio pretenție concretă față de acești doi pârâți. Așa fiind, va admite excepția lipsei calității procesuale pasive, cu toate consecințele ce decurg de aici.

Pe fondul cauzei, Curtea reține că prin OMTI nr. 1.640/8.11.2012 au fost modificate și completate Normele metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, norme aprobate inițial prin OMTI nr. 980/2011.

În speță prezintă relevanță anexa nr. 2 (anexa nr. 18 la normele metodologice) în care se prevăd criteriile de evaluare a operatorilor de transport și punctajele ce se acordă în cazul atribuirii traseelor/curselor interjudețene. Concret, criticile

reclamantei privesc pct. 2, pct. 6 și pct. 9 din anexa nr. 2, care au următorul conținut:

„2) În funcție de structura parcului de vehicule utilizat pentru executarea acelei curse sau traseu, se acordă 10 puncte pentru fiecare vehicul aflat în proprietate sau deținut cu contract de leasing. Vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean.”

„6) Operatorul de transport rutier va fi depunctat cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare.”

„9) Operatorul de transport rutier nu poate participa la atribuirea traseelor/curselor interjudețene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală.”

Curtea mai reține că, așa cum reiese din preambulul său, OMTI nr. 1.640/8.11.2012 a fost emis în temeiul prevederilor art. 6 alin. (2) lit. e), art. 6 alin. (3) lit. d), art. 24 alin. (5), art. 38, 42, art. 48 alin. (4), art. 57, art. 73 alin. (2) și art. 89 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Art. 1 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 (actul normativ cu forță juridică superioară, în baza căruia a fost emis ordinul) are următorul conținut:

„Art. 1. — (1) Dispozițiile prezentei ordonanțe constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării.

(2) Prin prezenta ordonanță se creează cadrul legal general pentru aplicarea directă a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, denumite în continuare *Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009*, *Regulamentul (CE) nr. 1.072/2009*, respectiv *Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009*.”

Curtea mai reține că, potrivit art. 3 alin. (2) din Legea nr. 24/2000, normele de tehnică legislativă se aplică în mod corespunzător și la elaborarea și adoptarea proiectelor de ordine, instrucțiuni și de alte acte normative emise de conducătorii organelor administrației publice centrale de specialitate, iar în conformitate cu art. 4 alin. (4) din aceeași lege actele normative date în executarea legilor, ordonanțelor sau a hotărârilor Guvernului se emit în limitele și potrivit normelor care le ordonă.

Examinează din perspectiva textelor citate, prevederile pct. 2 teza a doua și pct. 6 din anexa nr. 2 la OMTI nr. 1.640/8.11.2012 sunt într-o evidentă contradicție cu litera și spiritul actului normativ în temeiul cărora au fost elaborate și implicit cu normele de drept comunitar pe care acestea din urmă le transpune, așa cum se va arăta în continuare.

Conform pct. 2 teza a doua din anexă, vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean, în timp ce

pentru vehiculele deținute în baza unui contract de leasing se acordă 10 puncte.

Pentru a se vedea dacă diferența de tratament între cele două categorii de vehicule este obiectiv justificată este necesar a se analiza regimul juridic definit de contractul de închiriere, în opoziție cu cel de leasing, conform acelor normative aplicabile.

Astfel, Curtea reține că, potrivit O.G. nr. 27/2011, definește la art. 3 pct. 10 contractul de închiriere de vehicule rutiere ca fiind acel contract încheiat în formă autentică, prin care un locator, persoană fizică sau juridică, *transmite, contra cost, dreptul de folosință pe perioadă determinată a unuia sau mai multor vehicule*, fără conducător auto, către o altă persoană fizică sau juridică, numită locatar.

Pe de altă parte, art. 1 alin. (1) din O.G. nr. 51/1997 prevede că prin operațiunea de leasing o parte, denumită *locator/finanțator*, *transmite pentru o perioadă determinată dreptul de folosință asupra unui bun*, al cărui proprietar este, celeilalte părți, denumită *locatar/utilizator*, la solicitarea acesteia, *contra unei plăți periodice*, denumită *rată de leasing*, iar la sfârșitul perioadei de leasing *locatorul/finanțatorul se obligă să respecte dreptul de opțiune al locatarului/utilizatorului de a cumpăra bunul, de a prelungi contractul de leasing fără a schimba natura leasingului ori de a înceta raporturile contractuale*.

După cum se observă, nu există nicio diferență de regim juridic între cele două categorii de vehicule, în perioada de derulare a contractelor de închiriere și, respectiv, de leasing, în ce privește existența și întinderea dreptului de folosință asupra autovehiculului. Prin urmare, Curtea constată că nu există nicio justificare rezonabilă și obiectivă pentru care vehiculele deținute cu contract de închiriere să nu participe la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean, spre deosebire de cele deținute în temeiul unui contract de leasing. Sub acest aspect, Curtea observă că autoritatea pârâtă justifică diferența de tratament prin faptul că, dacă, în ceea ce privește închirierea, autovehiculele nu se transferă utilizatorului, ci aparțin proprietarului, nu același lucru se întâmplă și în cazul leasingului, unde se conferă utilizatorului anumite drepturi reale, iar la termenul prevăzut în contract beneficiarul își poate manifesta opțiunea de a cumpăra vehiculul respectiv. Aceste afirmații sunt eronate, întrucât atât locatarul, cât și utilizatorul beneficiază de același dezmembărământ al dreptului de proprietate (dreptul de folosință) pe toată durata contractului de închiriere și, respectiv, de leasing. Singura diferență există la finalizarea contractelor, însă această diferență este nerelevantă sub aspectul acestei analize, întrucât există întotdeauna posibilitatea ca locatarul să cumpere bunul de la locator, după cum există posibilitatea ca la finalul contractului de leasing

utilizatorul să nu se prevaleze de dreptul său de a cumpăra bunul.

Cât privește prevederile de la pct. 6 din anexă, Curtea observă că Legea nr. 85/2006, la care se face trimitere, prevede două proceduri distincte în cadrul insolvenței, respectiv reorganizarea judiciară și falimentul. Or, potrivit art. 3 pct. 24 din lege, procedura generală reprezintă procedura prin care un debitor care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 1 alin. (1), fără a le îndeplini simultan și pe cele de la art. 1 alin. (2), intră, după perioada de observație, succesiv, în procedura de reorganizare judiciară și în procedura falimentului sau, separat, numai în reorganizare judiciară ori doar în procedura falimentului. Or, fie și din lectura acestui text se poate desprinde concluzia că aplicarea Legii nr. 85/2006 nu presupune în mod necesar falimentul debitorului, fiind posibil ca în urma reorganizării judiciare să intervină o reabilitare care să permită redresarea activității în condiții de profitabilitate. Prin urmare, aplicarea fără nicio distincție a prevederilor pct. 6 din anexă, fără niciun suport normativ în O.G. nr. 27/2011, constituie un tratament discriminatoriu al unui agent economic aflat în dificultate financiară (dar căruia nu i s-a aplicat procedura falimentului) în raport cu alți operatori economici ce nu se află într-o astfel de situație. Un atare tratament nu are nicio justificare rezonabilă, deoarece, așa cum deja s-a arătat, actul normativ cu forță juridică superioară nu cuprinde nicio prevedere cu privire la această situație. În plus, Curtea observă că prevederea criticată instituie în fapt o sancțiune pentru agenții economici aflați în situație de insolvență, în condițiile în care însăși legea privind procedura insolvenței are ca scop, în primul rând, redresarea agentului economic, iar nu îngrădirea dreptului de a desfășura activități economice profitabile.

Referitor la dispozițiile pct. 9 din anexa nr. 2, Curtea împărtășește punctul de vedere al autorității pârâte, conform căruia eliminarea operatorului de transport rutier de la atribuirea traseelor județene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală, urmărește reducerea evaziunii fiscale și a datorilor pe care operatorii de transport le înregistrează față de bugetul consolidat al statului. Astfel, dacă în celelalte două cazuri analizate se poate discuta despre situații aflate între limite legale, situația este cu totul diferită în acest din urmă caz, întrucât achitarea obligațiilor față de bugetul statului este o obligație generală a oricărui agent economic, fără discriminare.

Având în vedere toate argumentele expuse, Curtea va admite în parte acțiunea și pe cale de consecință va anula punctul 2 teza a doua și punctul 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012, emis de pârât.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

HOTĂRĂȘTE:

Admite excepția lipsei calității procesuale pasive a pârâților Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării, cu sediul în București, piața Walter Mărăcineanu nr. 1—3, sectorul 1, și Consiliul Concurenței, cu sediul în București, Piața Presei Libere nr. 1, sectorul 1, și respinge acțiunea formulată în contradictoriu cu aceștia.

Admite în parte acțiunea formulată de reclamanta S.C. NIC&GIL IMPEX — S.R.L., cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la C.A. Gabriela Amzar, în București, str. Liviu Rebreanu nr. 31, bl. M13, sc. 2, et. 2, ap. 31, sectorul 3, în contradictoriu cu pârâtul Ministerul Transporturilor, cu sediul în București, str. Dinicu Golescu nr. 38, sectorul 1.

Anulează punctul 2 teza a doua și punctul 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012 emis de pârât.

Cu recurs în 15 zile de la comunicare.

Pronunțată în ședința publică astăzi, 11 iunie 2013.

PREȘEDINTE
IONEL RADU

Grefier,
Mariana Dincă

ÎNALTA CURTE DE CASAȘIE ȘI JUSTIȚIE
SEȚIA DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

DECIZIA Nr. 160
Ședința publică din 21 ianuarie 2015

Dosar nr. 1.183/2013

Președinte: Cezar Hîncu	— judecător
Zoița Milășan	— judecător
Viorica Trestianu	— judecător
Simona Savu	— magistrat-asistent

S-a luat în examinare recursul declarat de pârâtul Ministerul Transporturilor împotriva Sentinței civile nr. 1.929 din 11 iunie 2013 a Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal.

Dezbaterile au fost consemnate în încheierea de ședință din data de 14 ianuarie 2015, iar pronunțarea deciziei s-a amânat la data de 21 ianuarie 2015.

ÎNALTA CURTE,

asupra recursului de față, din examinarea lucrărilor din dosar, constată următoarele:

Obiectul acțiunii

Prin cererea înregistrată pe rolul Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal cu nr. 1.183/2013, reclamanta S.C. „Nick & Gil Impex” — S.R.L. în contradictoriu cu pârâtul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a solicitat instanței să dispună anularea Ordinului nr. 1.640/8 noiembrie 2012 emis de pârât, anexa nr. 2, ce cuprinde criteriile de evaluare ale operatorilor de transport în vederea atribuirii traseelor pentru transportul rutier public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, respectiv:

— pct. 2 teza a II-a: „Vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean.”;

— pct. 6: „Operatorul de transport rutier va fi depunctat cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare.”;

— pct. 9: „Operatorul de transport rutier nu poate participa la atribuirea traseelor/curselor interjudețene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală.”

În motivarea acțiunii reclamanta arată, în esență, că dispozițiile normative a căror anulare se solicită încalcă principiul echității, principiul legalității, principiul liberei concurențe și al garantării accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier.

Ordinul nr. 1.640/2012, emis de ministrul transporturilor și infrastructurii, încalcă dispozițiile cuprinse în art. 45 și 53 din Constituția României, art. 1 și 23 din O.G. nr. 27/2011, art. 2 și art. 9 lit. b) din Legea nr. 21/1996, art. 1 și art. 2 alin. (3) din O.G. nr. 137/2000, Legea nr. 85/2006, Regulamentul Parlamentului European nr. 1.071/2009 și Legea nr. 94/2000 privind normele de tehnică legislativă.

La data de 26 martie 2013 au formulat cereri de intervenție accesorie în interesul pârâtului intervenienta S.C. „Nick Touring” — S.R.L. și intervenienta Gebamby Trans Impex — S.R.L., cereri ce au fost respinse de instanță prin Încheierea din data de 23 aprilie 2013.

Reclamanta S.C. „Nic & Gil Impex” — S.R.L. a formulat, la data de 26 martie 2013, cerere de introducere în cauză a altor subiecți de drept, respectiv Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării și Consiliul Concurenței.

Hotărârea instanței de fond

Prin Sentința civilă nr. 1.929/11 iunie 2013 a Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal, a fost admisă excepția lipsei calității procesuale pasive a pârâților Consiliul Concurenței și Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării.

A fost admisă în parte acțiunea formulată de recurenta S.C. Nic & Gil Impex — S.R.L. în contradictoriu cu pârâtul Ministerului Transporturilor, fiind anulate pct. 2 teza a doua și pct. 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012, emis de pârât.

În motivarea sentinței, instanța de fond a reținut, în esență, că pârâții Consiliul Concurenței și Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării nu sunt organisme sociale interesate, în sensul dispozițiilor art. 16¹ din Legea nr. 554/2004, iar reclamanta nu a formulat nicio pretenție concretă față de acești doi pârâți, astfel că în cauză se impune admiterea excepției lipsei calității procesuale pasive.

Pe fondul cauzei, instanța a reținut că prin OMTI nr. 1.640/8.11.2012 au fost modificate și completate normele metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, norme aprobate inițial prin OMTI nr. 980/2011.

Prin anexa nr. 2 se prevăd criteriile de evaluare a operatorilor de transport și punctajele ce se acordă în cazul atribuirii traseelor/curselor interjudețene, iar pct. 2, pct. 6 și pct. 9 din anexa nr. 2 au următorul conținut:

„2) În funcție de structura parcului de vehicule utilizat pentru executarea acelei curse sau traseu, se acordă 10 puncte pentru fiecare vehicul aflat în proprietate sau deținut cu contract de leasing. Vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean.”;

„6) Operatorul de transport rutier va fi depunctat cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare.”;

„9) Operatorul de transport rutier nu poate participa la atribuirea traseelor/curselor interjudețene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală.”

Instanța de fond a reținut că OMTI nr. 1.640/8.11.2012 a fost emis în temeiul prevederilor art. 6 alin. (2) lit. e), art. 6 alin. (3) lit. d), art. 24 alin. (5), art. 38, 42, art. 48 alin. (4), art. 57, art. 73 alin. (2) și art. 89 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Art. 1 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 (actul normativ cu forță juridică superioară, în baza căruia a fost emis ordinul) are următorul conținut:

(1) Dispozițiile prezentei ordonanțe constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de

mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării.

(2) Prin prezenta ordonanță se creează cadrul legal general pentru aplicarea directă a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, denumite în continuare Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, Regulamentul (CE) nr. 1.072/2009, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009.”

Potrivit art. 3 alin. (2) din Legea nr. 24/2000, normele de tehnică legislativă se aplică în mod corespunzător și la elaborarea și adoptarea proiectelor de ordine, instrucțiuni și de alte acte normative emise de conducătorii organelor administrației publice centrale de specialitate, iar în conformitate cu art. 4 alin. (4) din aceeași lege actele normative date în executarea legilor, ordonanțelor sau a hotărârilor Guvernului se emit în limitele și potrivit normelor care le ordonă.

În raport cu dispozițiile legale arătate s-a apreciat că prevederile pct. 2 teza a doua și pct. 6 din anexa nr. 2 la OMTI nr. 1.640/8.11.2012 sunt într-o evidentă contradicție cu litera și spiritul actului normativ în temeiul căruia au fost elaborate și implicit cu normele de drept comunitar pe care acesta din urmă le transpune.

Conform pct. 2 teza a doua din anexă, vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean, în timp ce pentru vehiculele deținute în baza unui contract de leasing se acordă 10 puncte.

Instanța de fond a reținut că prevederile O.G. nr. 27/2011, definesc la art. 3 pct. 10 contractul de închiriere de vehicule rutiere ca fiind acel contract încheiat în formă autentică, prin care un locator, persoană fizică sau juridică, transmite, contra cost, dreptul de folosință pe perioadă determinată a unui sau mai multor vehicule către o altă persoană fizică sau juridică, numită locatar.

Art. 1 alin. (1) din O.G. nr. 51/1997 prevede că prin operațiunea de leasing o parte, denumită locator/finanțator, transmite pentru o perioadă determinată dreptul de folosință asupra unui bun, al cărui proprietar este, celeilalte părți, denumită locatar/utilizator, la solicitarea acesteia, contra unei plăți periodice, denumită rată de leasing, iar la sfârșitul perioadei de leasing locatorul/finanțatorul se obligă să respecte dreptul de opțiune al locatarului/utilizatorului de a cumpăra bunul, de a prelungi contractul de leasing fără a schimba natura leasingului ori de a înceta raporturile contractuale.

Nu există diferență de regim juridic între cele două categorii de vehicule în perioada de derulare a contractelor de închiriere și, respectiv, de leasing în ce privește existența și întinderea dreptului de folosință asupra autovehiculului și nu există nicio justificare rezonabilă și obiectivă pentru care vehiculele deținute cu contract de închiriere să nu participe la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport interjudețean, spre deosebire de cele deținute în temeiul unui contract de leasing. Atât locatarul, cât și utilizatorul beneficiază de același dezmembrământ al dreptului de proprietate (dreptul de folosință) pe toată durata contractului de închiriere și, respectiv, de leasing, singura diferență existând la finalizarea contractelor, în sensul că beneficiarul poate opta pentru cumpărarea bunului, dar există întotdeauna posibilitatea ca locatarul să cumpere bunul de la locator, după cum există posibilitatea ca la finalul contractului de leasing utilizatorul să nu se prevaleze de dreptul său de a cumpăra bunul.

Cât privește prevederile de la pct. 6 din anexă, instanța de fond a constatat că Legea nr. 85/2006 prevede două proceduri distincte în cadrul insolvenței, respectiv reorganizarea judiciară și falimentul. Or, potrivit art. 3 pct. 24 din lege, procedura generală reprezintă procedura prin care un debitor care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 1 alin. (1), fără a le îndeplini simultan și pe cele de la art. 1 alin. (2), intră, după perioada de observație, succesiv, în procedura de reorganizare judiciară și în procedura falimentului sau, separat, numai în reorganizare judiciară ori doar în procedura falimentului.

Din lectura acestui text se poate desprinde concluzia că aplicarea Legii nr. 85/2006 nu presupune în mod necesar falimentul debitorului, fiind posibil ca în urma reorganizării judiciare să intervină o reabilitare care să permită redresarea activității în condiții de profitabilitate.

Prin urmare, aplicarea fără nicio distincție a prevederilor pct. 6 din anexă, fără niciun suport normativ în O.G. nr. 27/2011, constituie un tratament discriminatoriu al unui agent economic aflat în dificultate financiară în raport cu alți operatori economici care nu se află într-o astfel de situație.

Un atare tratament nu are nicio justificare rezonabilă, deoarece actul normativ cu forță juridică superioară nu cuprinde nicio prevedere cu privire la această situație.

Prevederea criticată instituie în fapt o sancțiune pentru agenții economici aflați în situație de insolvență, în condițiile în care însăși legea privind procedura insolvenței are ca scop, în primul rând, redresarea agentului economic, iar nu îngrădirea dreptului de a desfășura activități economice profitabile.

Referitor la dispozițiile pct. 9 din anexa nr. 2, instanța a împărțit punctul de vedere al autorității pârâte, conform căruia eliminarea operatorului de transport rutier de la atribuirea traseelor județene, în cazul în care înregistrează obligații restante la bugetul centralizat al statului, conform certificatului de atestare fiscală, urmărește reducerea evaziunii fiscale și a datoriei pe care operatorii de transport le înregistrează față de bugetul consolidat al statului, iar achitarea obligațiilor față de bugetul statului este o obligație generală a oricărui agent economic, fără discriminare. Ca urmare, instanța de fond a admis în parte acțiunea și a dispus anularea punctelor 2 și 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012 emis de ministrul transporturilor.

Recursul exercitat în cauză

Împotriva Sentinței civile nr. 1.929 din 11 iunie 2013 a Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal, a declarat recurs pârâțul Ministerul Transporturilor, prin

care solicită modificarea sentinței recurate în sensul respingerii acțiunii ca nefondate.

În dezvoltarea motivelor de recurs, întemeiate în drept pe dispozițiile art. 304 pct. 9 din Codul de procedură civilă, recurentul arată că hotărârea a fost pronunțată cu aplicarea greșită a legii, Ordinul nr. 1.640/2012 fiind emis cu respectarea dispozițiilor O.G. nr. 27/2011 privind transportul rutier și art. 3 alin. (1) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă.

Criteriile de evaluare a operatorilor de transport și punctajele care se acordă în cazul atribuirii traseelor curselor interjudețene au fost stabilite în baza actului normativ cu forță juridică superioară, respectând astfel dispozițiile art. 6 alin. (2) lit. e), art. 6 alin. (3) lit. b), art. 38, art. 42 lit. a), art. 57 alin. (2) și art. 89 alin. (1) din O.G. nr. 27/2011.

În mod greșit a reținut instanța de fond că reglementările cuprinse în criteriile de evaluare contestate sunt în contradicție cu litera și spiritul actului normativ în temeiul căruia au fost elaborate.

Depunerea cu un număr de 10 puncte în cazul operatorilor aflați în procedura prevăzută de Legea nr. 86/2006, măsură prevăzută la pct. 6 din anexa nr. II a ordinului, este justificată de durata licenței de transport, cu o valabilitate de 72 luni, aspect ce implică o mare responsabilitate din partea operatorilor de transport.

Inclusiv din punctul de vedere al Consiliului Concurenței, reglementările cuprinse în criteriile de evaluare prevăzute la pct. 6 din anexa nr. II la Ordinul nr. 1.640/2012 nu sunt de natură a afecta libera concurență.

Trebuie avute în vedere și dispozițiile art. 95 alin. (3) din Legea nr. 85/2006, conform căreia planul de reorganizare poate avea o durată de maximum 3 ani, cu mult mai mică decât durata de valabilitate a licenței de transport, existând riscul ca după perioada de 3 ani societatea respectivă să intre în faliment.

Criteriile de evaluare și punctajele acordate se aplică în mod cumulativ tuturor operatorilor participanți la ședințele de atribuire, motiv pentru care, chiar dacă reclamanta nu s-ar fi aflat în procedura insolvenței, acest fapt nu i-ar fi garantat adjudecarea traseelor.

În ceea ce privește criteriul prevăzut la pct. 2 teza a II-a din anexa nr. II la ordin, trebuia reținut faptul că prin acesta se urmărește continuarea investițiilor în autovehicule cu care să se presteze în mod real și continuu serviciile de transport asumate.

Riscurile bunului închiriat în cadrul contractului de închiriere nu se transmit utilizatorului, ci aparțin proprietarului, dar în cazul contractului de leasing se conferă utilizatorului anumite drepturi, iar la termenul stabilit în contract își poate manifesta opțiunea de a cumpăra vehiculul respectiv.

Reglementările ce vizează criteriile de evaluare a operatorilor de transport și punctajele acordate au fost emise în vederea menținerii și stabilirii unui mediu concurențial real, fiind aplicabile tuturor operatorilor de transport rutier care doresc să participe la ședințele de atribuire a noului program.

Reglementările contestate nu sunt de natură a afecta libera concurență sau accesul liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, scopul criteriilor fiind acela de a asigura siguranța circulației rutiere și a serviciilor prestate.

Intimatul Consiliul Concurenței a formulat întâmpinare prin care a invocat excepția lipsei calității sale pasive, arătând că în mod corect instanța de fond a reținut că reclamanta nu a formulat nicio pretenție în raport cu Consiliul, ordinul a cărui

anulare se solicită fiind emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Reclamanta S.C. Nik & Gil Impex — S.R.L. a formulat întâmpinare, prin care a solicitat, în esență, respingerea recursului ca nefondat, arătând că dispozițiile Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640/2012, respectiv anexa nr. II pct. 2 și pct. 6, contravin literei și spiritului O.G. nr. 27/2011.

În recurs, au formulat cereri de intervenție accesorie în interesul recurentului Ministerul Transporturilor intervenienții: S.C. „C & I Grup Internațional” — S.R.L., S.C. „Nik Touring” — S.R.L., S.C. „Doutex Com” — S.R.L., „S.C. Edy Car” — S.R.L., S.C. „Nicolescu Trans” — S.R.L., S.C. „Nana” — S.R.L., Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România, cereri ce au fost admise în principiu în ședința publică din data de 14 ianuarie 2014.

Toate intervențiile au solicitat admiterea recursului, modificarea sentinței recurate în sensul respingerii cererii de chemare în judecată.

Recurentul Ministerul Transporturilor, prin notele scrise depuse la dosar la data de 13 ianuarie 2015 (fila 103 vol. 2 recurs), a invocat excepția autorității de lucru judecat în ceea ce privește pct. 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012, având în vedere că prin Sentința civilă nr. 192/2013 a Curții de Apel Galați s-a admis cererea vizând anularea punctului 6 din anexa nr. 2.

Această excepție a fost respinsă ca nefondată în ședința publică din data de 14 ianuarie 2015, având în vedere că în cauză nu sunt îndeplinite, cumulativ, dispozițiile art. 163 din Codul de procedură civilă pentru a se putea reține autoritatea de lucru judecat.

După admiterea în principiu a cererilor de intervenție accesorie, a fost pusă în discuția părților excepția autorității de lucru judecat invocată de intervenienții S.C. „Nik Touring” — S.R.L. și Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România, excepție ce urmează a fi respinsă, în cauză nefiind îndeplinite condițiile prevăzute de art. 163 din Codul de procedură civilă, în sensul că nu există tripla identitate de părți, obiect și cauză. Ambele interveniente, prin precizările formulate, au arătat că excepția autorității de lucru judecat vizează pct. 6 din anexa nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640/2012 în raport cu Sentința civilă nr. 192/2013 a Curții de Apel Galați pronunțată în Dosarul nr. 527/44/2013, prin raportare la obiectul acțiunii din prezenta cauză.

Analizând existența identității celor trei elemente, între hotărârea dată și cea care urmează, respectiv identitatea de obiect (*eadem res*), identitatea de cauză (*eadem causa*) și identitatea de părți (*eadem conditio personarum*), se constată că în cauză nu sunt îndeplinite cumulativ cele trei condiții pentru a se putea admite excepția invocată.

În ceea ce privește identitatea de obiect, este adevărat că prin ambele acțiuni s-a solicitat anularea pct. 6 din anexa nr. 2 a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640/2013, dar cauza invocată este diferită, regula generală fiind aceea că identitatea de cauză implică existența unei identități de fapte și de reguli de drept aplicabile acestor fapte.

O altă condiție a autorității lucrului judecat este „aceleași părți și aceeași calitate”. Aceasta se explică prin aceea că hotărârile judecătorești nu produc efecte decât între părțile litigante conform principiului „*res inter alios indicata allies neque nocere neque prodesse potest*”. Așadar, autoritatea lucrului judecat a

hotărârii judecătorești își produce efectul doar între părțile litigante, ea neputând să creeze situații avantajoase pentru alte părți sau să dăuneze acestora.

Ca urmare, pentru considerentele expuse, va fi respinsă ca nefondată excepția autorității de lucru judecat invocată de intervenientele Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România și S.C. Nik Touring — S.R.L.

Hotărârea instanței de recurs

Analizând sentința recurată în raport cu criticile formulate, ținând cont de limitele investiției, se constată că recursul este nefondat.

Instanța de fond a admis în parte acțiunea formulată de reclamanta S.C. Nick & Gil Impex și a dispus anularea pct. 2 teza a doua și pct. 6 din anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012, emis de pârât.

Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere constituie, potrivit dispozițiilor art. 1 alin. 1 din actul normativ menționat, „cadru general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice...”

Prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 au fost aprobate Normele metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier, stabilite prin O.G. nr. 27/2011.

Ulterior, a fost emis Ordinul nr. 1.640/8 noiembrie 2012 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin O.G. nr. 27/2011 privind transportul rutier, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011.

Prin anexa nr. 2 la Ordinul nr. 1.640/2012 au fost stabilite criteriile de evaluare a operatorilor de transport și punctajele care se acordă în cazul atribuirii traseelor/curselor interjudețene.

La pct. 2 alin. 1 din anexa nr. 2 s-a stabilit că „În funcție de structura parcului de vehicule utilizate pentru executarea acelei curse sau traseu, se acordă 10 puncte pentru fiecare vehicul aflat în proprietate sau deținut cu contract de leasing”, iar la pct. 2 alin. 2 s-a stabilit că „Vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport județean”.

Pornind de la caracterile juridice ale contractului de leasing reglementat de O.G. nr. 51/1995 în comparație cu caracterile juridice ale contractului de închiriere, definit la art. 3 pct. 10 din O.G. nr. 27/2011, instanța de fond în mod corect a stabilit că nu există diferențe de regim juridic, având în vedere că prin ambele categorii de contracte se transmite doar folosința bunului pe o perioadă determinată.

Ca urmare, nu se justifică obiectiv și rezonabil interdicția prevăzută la pct. 2 alin. 2 din anexa nr. 2 din Ordinul nr. 1.640/2012, în sensul că „vehiculele deținute cu contract de închiriere nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în programul de transport județean”, în condițiile în care la pct. 2 alin. 1 din același act normativ se stabilește un alt regim pentru vehiculele deținute cu contract de leasing.

Recurenta, prin motivele de recurs, justifică diferența de tratament aplicată pentru vehiculele deținute prin contracte de leasing comparativ cu vehiculele deținute prin contractul de

închiriere prin scopul urmărit, respectiv continuarea investițiilor în autovehicule performante, confortabile și mai puțin poluante, justificare ce nu are un suport legal în condițiile în care în anexa nr. 2 sunt stabilite alte criterii care diferențiază operatorii în raport cu gradul de confort al vehiculelor, cu performanțele și cu gradul de poluare (pct. 3—5 din anexa nr. 2).

Tratamentul diferențiat, stabilit prin criteriile de calificare de la pct. 2 din anexa nr. 2 din Ordinul nr. 1.640/2012, nu este justificat de un scop obiectiv și rezonabil care să justifice diferențele de tratament juridic aplicabil pentru vehiculele deținute cu contract de închiriere în comparație cu cele deținute prin contract de leasing, prin ambele contracte transmițându-se pentru o perioadă determinată doar dreptul de folosință.

La pct. 6 din anexa nr. 2 la OMTI nr. 1.640/2012 s-a stabilit că „Operatorul de transport rutier va fi depunctat cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006 privind procedura insolvenței”.

Procedura insolvenței constituie un ansamblu de norme juridice prin care se urmărește obținerea fondurilor bănești pentru plata datoriilor debitorului aflat în dificultate față de creditorii săi, prin reorganizare judiciară bazată pe un plan de reorganizare sau prin faliment.

Procedura insolvenței are un caracter de remediu sau, după caz, de executare silită, având ca scop acoperirea pasivului debitorului aflat în insolvență, scop ce se realizează fie prin procedura reorganizării judiciare, fie prin procedura insolvenței.

Reorganizarea judiciară reprezintă un remediu pentru activitatea debitorului, pe când procedura falimentului constituie un instrument de executare silită asupra averii debitorului.

Prin prevederile stabilite la pct. 6 din anexa nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640/2012 se instituie o sancțiune pentru operatorii economici aflați în procedura insolvenței, aspect reținut corect de instanța de fond, în condițiile în care O.G. nr. 27/2011 nu prevede o astfel de sancțiune, iar scopul reorganizării judiciare reprezintă un remediu pentru activitatea debitorului.

Prin Legea nr. 85/2006 sunt reglementate două proceduri, respectiv procedura generală care se aplică categoriilor de persoane prevăzute de art. 1 alin. 1 din lege, fiind supuse, după perioada de observație, „fie succesiv, procedurii de reorganizare judiciară și procedurii falimentului, fie separat, numai procedurii reorganizării judiciare ori procedurii falimentului”, și procedura simplificată aplicabilă categoriilor de persoane prevăzute de art. 1 alin. 2 din lege, „aceste persoane fiind supuse direct procedurii falimentului”.

Depunerea operatorului de transport rutier cu un număr de 10 puncte în cazul în care se află sub incidența Legii nr. 85/2006, fără a se diferenția în ce stadiu al procedurii insolvenței pot fi aplicate astfel de criterii și fără o justificare rezonabilă a diferențelor de tratament, cu atât mai mult cu cât O.G. nr. 27/2011 nu prevede dispoziții cu privire la agenții economici aflați în insolvență, sunt criterii discriminatorii și fără suport normativ, aspect reținut corect de prima instanță.

Critica recurentei în sensul că planul de reorganizare poate avea o perioadă de maximum 3 ani, cu mult mai mică decât durata de valabilitate a licenței de transport, nu are un suport legal și o justificare rezonabilă, având în vedere că pe perioada de valabilitate a licențelor orice titular poate să intre în incapacitate de plată și, deci, în procedura insolvenței.

Atât recurentul, cât și intervenienții fac referire la Regulamentul CE nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru

exercitarea ocupației de transportator rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, respectiv a dispozițiilor art. 3 privind cerințele pentru a exercita ocupația de transportator rutier, arătând că reclamanta aflată în procedura insolvenței nu se bucură de o bună reputație conform cerinței impuse de art. 3 lit. b, dar omite dispozițiile art. 3 alin. 2 din același regulament care stabilesc că statele membre pot decide să impună cerințe suplimentare, care trebuie să fie proporționale și nediscriminatorii, pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a exercita ocupația de transportator rutier.

Depunerea operatorilor aflați în insolvență cu 10 puncte este o sancțiune discriminatorie și fără un suport normativ, în O.G. nr. 27/2011 nefiind prevăzute dispoziții pentru o astfel de situație.

Față de considerentele expuse, se constată că motivele de recurs formulate de Ministerul Transporturilor nu pot fi reținute, hotărârea instanței de fond fiind legală și temeinică.

Având în vedere că recursul recurentului Ministerul Transporturilor va fi respins ca nefondat în raport cu dispozițiile art. 312 din Codul de procedură civilă raportat la art. 20 din Legea nr. 554/2004, vor fi respinse și cererile de intervenție accesorie formulate în interesul recurentului-pârât Ministerul Transporturilor de S.C. „Duotex Com” — S.R.L., S.C. „Nick Touring” — S.R.L., S.C. „Edy Car” — S.R.L., S.C. Nana — S.R.L., S.C. „Nicolescu Trans” — S.R.L., Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România și S.C. „C&I Grup International” — S.R.L., fără a fi necesară analiza separată a motivelor de recurs formulate de intervenientele accesorii. De asemenea, va fi respinsă și excepția autorității de lucru judecat invocată de intervenientele Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România și S.C. „Nick Touring” — S.R.L., pentru considerentele expuse.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția autorității de lucru judecat invocată de intervenientele Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România și S.C. „Nick Touring” — S.R.L.

Respinge recursul declarat de pârâtul Ministerul Transporturilor împotriva Sentinței civile nr. 1.929 din 11 iunie 2013 a Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal, ca nefondat.

Respinge cererile de intervenție accesorie formulate în interesul recurentului-pârât Ministerul Transporturilor de S.C. „Duotex Com” — S.R.L., S.C. „Nick Touring” — S.R.L., S.C. „Edy Car” — S.R.L., S.C. Nana — S.R.L., S.C. „Nicolescu Trans” — S.R.L., Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România și S.C. „C&I Grup International” — S.R.L.

Irevocabilă.

Pronunțată în ședință publică, astăzi, 21 ianuarie 2015.

Judecător,
C. Hîncu

Judecător,
Z. Milășan

Judecător,
V. Trestianu

Magistrat-asistent,
S. Savu

ACTE ALE PARTIDELOR POLITICE

CUANTUMUL TOTAL

al sumelor provenite din finanțările private ale partidelor politice în anul 2015, conform Legii nr. 334/2006 privind finanțarea activității partidelor politice și a campaniilor electorale — Asociația Forumul Democrat al Germanilor din Brad

Asociația Forumul Democrat al Germanilor din Brad, județul Hunedoara	Cuquantumul total al veniturilor din cotizații obținute în anul 2015	Total lei 720,00
--	--	---------------------

ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC
— Prețuri pentru anul 2016 —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Valoare (TVA 5% inclus) — lei		
		12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	1.310	360	131
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	1.640		150
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	2.460		220
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	470		50
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	1.880		170
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	1.750		160
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	600		55
8.	Colecția Legislația României	500	130	
9.	Colecția Hotărâri ale Guvernului României	800		75

NOTĂ:

Monitorul Oficial, Partea I bis, se multiplică și se achiziționează pe bază de comandă.

ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC
— Prețuri pentru anul 2016 —

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	60	150	380	910	2.000	550	1.380	3.450	8.280	18.220
ExpertMO	100	250	630	1.510	3.320	1.000	2.500	6.250	15.000	33.000

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	70	180	450	1.080	2.380	650	1.630	4.080	9.790	21.540
ExpertMO	120	300	750	1.800	3.960	1.200	3.000	7.500	18.000	39.600

Colecția Monitorul Oficial în format electronic, oricare dintre părțile acestuia	70 lei/an
--	-----------

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul www.expert-monitor.ro, unde puteți aplica online comanda.

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

